

Vergaderjaar 2024–2025

36 740 XII

Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2024

Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT (XII)
Ontvangen 21 mei 2025

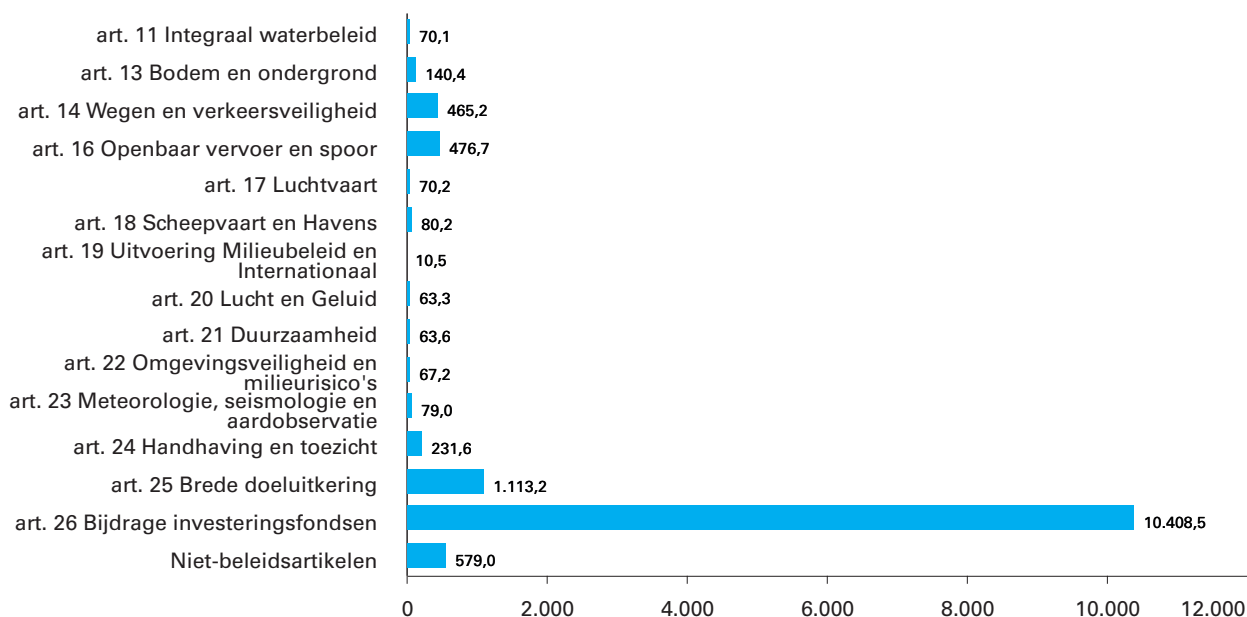
INHOUDSOPGAVE

Gerealiseerde uitgaven en ontvangsten	4
A. Algemeen	5
1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening	5
Dechargeverlening door de Tweede Kamer	7
Dechargeverlening door de Eerste Kamer	7
2. Leeswijzer	8
B. Beleidsverslag	11
3. Beleidsprioriteiten	11
1 Realisatie periodieke rapportages	24
2 Overzicht van risicoregelingen	25
3 Openbaarheidsparagraaf	26
4 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen	28
5 Onderuitputting	29
Overzicht coronasteunmaatregelen	31
Budgettair overzicht Oekraïne	31
4. Beleidsartikelen	33
4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid	33
4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond	46
4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	54
4.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	77
4.5 Artikel 17 Luchtvaart	88
4.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens	103
4.7 Artikel 19 Internationaal beleid	118
4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid	126
4.9 Artikel 21 Circulaire economie	133
4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	144
4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	159
4.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	170
4.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering	175
4.14 Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen	177
5. Niet-beleidsartikelen	183
5.1 Artikel 97 Algemeen Departement	183
5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	187
5.1 Artikel 99 Nog Onverdeeld	192
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	193
C. Jaarrekening	198
7. Departementale verantwoordingsstaat	198
8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen	199
9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2024	200
1 Agentschap Rijkswaterstaat	200

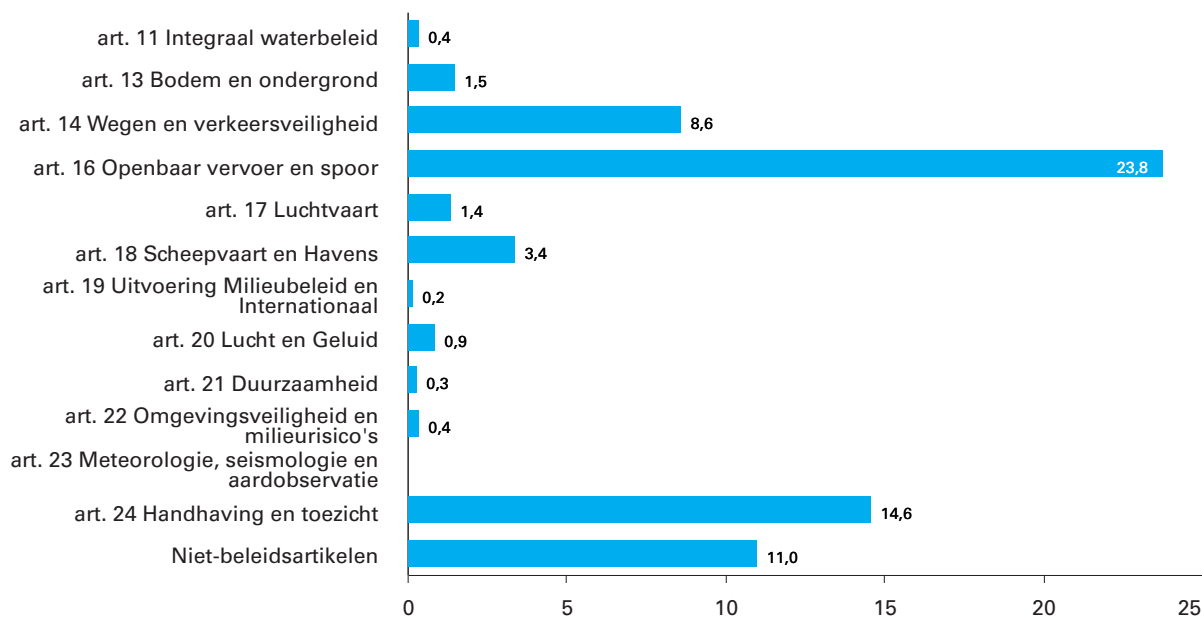
2	Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	218
10.	Saldibalans	228
11.	WNT-verantwoording 2024 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	238
D.	Bijlagen	240
	Bijlage 1: Toezichtrelaties ZBO's en RWT's	241
	Bijlage 2: Moties en Toezeggingen	243
	Bijlage 3: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek	280
	Bijlage 4: Inhuur externen	304
	Bijlage 5: Rijksuitgaven Caribisch Nederland	306
	Bijlage 6: NGF-bijlage	309
	Bijlage 7: Rapportage Correspondentie	313
	Bijlage 8: Afkortingenlijst	314

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 13.918.645



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 66.526



A. ALGEMEEN

1 1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) over het jaar 2024 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 2.37 en 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2024 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 7.14 van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van artikel 7.15 van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:

- a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
- b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
- c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- d. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
- e. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

Bij het besluit tot dechargeverlening worden verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2024
- b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt
- c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
- d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2024 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2024, alsmede over de saldibalans over 2024 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

B. Madlener

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van [artikel 2.40](#), derde lid, van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van [artikel 2.40](#) van de Comptabiliteitswet 2016 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

2. Leeswijzer

Algemeen

Voor u ligt het Jaarverslag 2024 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2024 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2024.

Opbouw

Het Jaarverslag IenW 2024 bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot decharge-verlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2024 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2024 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2024 van IenW: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenW en de samenvattende verantwoordingsstaten van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Tevens bevat dit deel de departementale saldi-balans van IenW, de balansen van de agentschappen en de opgave van Topinkomens.
- De bijlagen bestaan uit:
 1. Toezichtrelaties RWT's en ZBO's
 2. Moties en Toezeggingen
 3. Afgerond evaluatie- en overig onderzoek
 4. Inhuur externen
 5. Rijksuitgaven Caribisch Nederland
 6. NGF-Bijlage
 7. Rapportage Correspondentie
 8. Afkortingenlijst

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

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2025 op het niveau van de financiële instrumenten toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen en de ontvangsten volgens deze ondergrenzen toegelicht.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

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

Afronding budgettaire tabellen en verantwoordingsstaat

De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verantwoordingsstaat zijn in lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften naar boven afgerond. Om aansluiting te hebben tussen de budgettaire tabellen en de verantwoordingsstaat, zijn de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in budgettaire tabellen waar relevant tevens naar boven afgerond. Met deze werkwijze komen de cijfers in de verantwoordingsstaat overeen met de cijfers zoals opgenomen in de budgettaire tabellen.

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering

De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2025 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen

Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2025 (RBV). De RBV stelt dat er op 14 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de minister van Financiën wordt aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 28 maart verwerkt kunnen worden.

Voor enkele indicatoren en kengetallen in de jaarverslagen van lenW zijn op deze momenten de realisatiegegevens nog niet beschikbaar en kunnen derhalve niet worden toegevoegd aan het jaarverslag. Hierdoor komt het voor dat er realisatiegegevens van indicatoren en kengetallen bekend worden ná het opstellen van het jaarverslag maar vóór publicatie van het jaarverslag. Deze gegevens worden, zoals in het jaarverslag aangegeven, bij de eerstvolgende begroting aan uw Kamer aangeboden.

Motie Schouw

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad geadviseerd om in 2024 door te gaan met de gestage uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan (HVP). In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften wordt in het beleidsverslag teruggekomen op deze aanbeveling.

Rol en verantwoordelijkheid minister

De rol en verantwoordelijkheid van de minister geeft inhoud aan de vraag hoe de minister met behulp van zijn bevoegdheden en instrumentkeuze bijdraagt aan het behalen van de algemene doelstelling. Voor de keuze van de rol van de minister zijn de volgende vier typologieën van toepassing:

1. *Stimuleren*. De beleidsinzet beoogt bijsturing in een bepaalde gewenste richting (meer/minder/beter). Voor de gewenste uitkomst is duidelijk meer nodig dan alleen bijdrage van de minister. Bij stimuleren is sprake van het geven van een financiële impuls.
2. *Financieren*. De beleidsinzet betreft de instandhouding of het faciliteren van een stelsel of een systeem d.m.v. geld. De minister voert niet zelf uit. De bijdrage van de minister is essentieel voor voortbestaan stelsel of systeem. Financiële Instrumenten zijn het meest belangrijk.

3. *Regisseren*. De beleidsinzet betreft de Instandhouding of het faciliteren van een stelsel of een systeem. De minister is coördinerend. De financiële bijdrage van het ministerie kan aanzienlijk zijn maar dit is niet het belangrijkste instrument. De nadruk ligt op instrumenten anders dan begrotingsgeld zoals wet- en regelgeving, premies en tarieven.
4. *(doen) Uitvoeren*. De beleidsinzet betreft de uitvoering van een overheidstaak. De minister is zelf uitvoerder of opdrachtgever. De inzet van het ministerie is nauwelijks weg te denken binnen het beleidsterrein. Begrotingsgeld wordt besteed aan de uitvoering door het kernministerie zelf (apparaatsuitgaven) of aan de uitvoering door derden (programma-uitgaven). Daarnaast kunnen ook niet-Financiële instrumenten (NFI) worden ingezet.

Groeiparaagraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2025

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag geldt de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) 2025 van de Minister van Financiën. In RBV 2025 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in de jaarverslagen van lenW op het gebied van:

1. Negatieve bijstellingen verplichtingen
2. Onderuitputting in het beleidsverslag

Ad 1. Negatieve bijstellingen verplichtingen

Voor negatieve bijstellingen van (garantie) verplichtingen die in een eerder jaar door de Tweede Kamer zijn geautoriseerd en aangegaan is het niet meer toegestaan dat deze worden gesaldeerd in de budgettaire tabellen en de verantwoordingsstaat.

Ad 2. Onderuitputting in het beleidsverslag

In het beleidsverslag wordt gerapporteerd over de in het verantwoordingsjaar opgetreden onderuitputting.

Omzetverantwoording agentschappen

De minister van Financiën heeft lenW een uitzondering verleend op de toepassing van het realisatiebeginsel. De uitzondering is van toepassing op artikel 26 van de Regeling Agentschappen en richtlijn 930 paragraaf 22 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving. De duur van de uitzondering is geldig tot de implementatie van de bevindingen van het project «Bezit Beter in Beeld» voltooid zijn en zodoende het vraagstuk met betrekking tot het realisatiebeginsel opgelost is.

Informatiewaarde en leesbaarheid begroting en jaarverslag

In de begroting van 2023 is naar aanleiding van het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) jaarverslag 2021 van 23 juni 2022 voor het artikel 14 'Wegen en Verkeersveiligheid' een pilot opgesteld ter bevordering van de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting. In de begroting 2024 is hierop een volgende stap gezet, waarbij de pilot tevens is uitgebreid naar artikel 21 'Circulaire Economie'. De voorliggende verantwoording 2024 volgt de opzet van de begroting 2024.

De verbetering van informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting en verantwoording wordt gecontinueerd.

B. BELEIDSVERSLAG

3. Beleidsprioriteiten

Inleiding

Nederland is een uniek land. Grote Europese rivieren vinden door onze delta hun weg naar zee. Ons land ligt voor een kwart onder de zeespiegel. En toch zijn we de veiligste delta ter wereld. Daar zijn we natuurlijk ontzettend trots op. Net zoals wij trots zijn op de bereikbaarheid van Nederland. Nederland heeft een van de beste infrastructuurnetwerken van de wereld. We hebben een uitgebreid wegennet van goede kwaliteit, een fijnmazig openbaar vervoer netwerk, een veilig en efficiënt vaarwegennet en dankzij onze havens en luchthavens een unieke verbinding met de wereld voor mensen en goederen. Een sterke infrastructuur en goede bereikbaarheid zijn de basisvoorwaarden voor een sterke economie en de vrijheid van mensen om zich door het land te bewegen. Dat krijgen we natuurlijk niet cadeau. We werken elke dag keihard om ons land veilig te houden, ook als het weer extremer wordt. In de kern gaat het erom dat iedereen – op eigen wijze - veilig, betaalbaar en binnen acceptabele tijd en moeite en met respect voor de leefomgeving zijn of haar bestemming kan bereiken. Bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vatten we het samen met: Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar houden.

In juli 2024 heeft een kabinetswissel plaatsgevonden. Nieuwe politieke prioriteiten hebben tot een aantal nieuwe beleidskeuzes geleid. Veel aandacht is uitgegaan naar instandhouding, het verhogen van de maximumsnelheid op de snelweg, zero-emissiezones en luchtvaart.

Om de uitvoerbaarheid van beleid te borgen zijn ook in 2024 de uitvoeringsorganisaties en de inspectie intensief bij de voorbereiding van nieuw beleid betrokken. Voorgenomen beleid werd getoetst op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Rijkswaterstaat (RWS) heeft in het verslagjaar 15 uitvoerbaarheidstoetsen opgeleverd en de ILT heeft circa 90 HUF-toetsen (handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets) opgesteld. Naar aanleiding van deze toetsen werd bezien of aanpassing van beleid en regelgeving nodig was. Daarmee zorgen de toetsen voor een hogere kwaliteit van beleid en zorgen ze dat de randvoorwaarden voor het uitvoeren van de (nieuwe) taak op orde zijn.

In dit beleidsverslag zetten we de belangrijkste beleidsontwikkelingen van het ministerie van IenW van 2024 op een rijtje.

Bereikbaar

Basiskwaliteitsniveau (BKN)

Dit kabinet werkt met prioriteit aan de grootste instandhoudingsopgave ooit om de infrastructurele netwerken (wegen, waterwegen, spoor) op het gewenste basiskwaliteitsniveau te krijgen en houden. In juni 2024 is de Kamer geïnformeerd over de aanpak voor het vergroten van de maakbaarheid en de voortgang hiervan¹. Voor de RWS-netwerken is de staat van de infrastructuur onderzocht en de budgetbehoefte voor instandhouding vastgesteld. Het jaarlijkse budget groeit in de periode tot 2030 tot circa €3 miljard. Daarnaast werkt RWS sinds 2024 op basis van een meerjarenafspraak instandhouding. Dit biedt RWS de ruimte en continuïteit om de instandhoudingsopgave efficiënt en langjarig te organiseren samen

¹ Kamerstuk 29385, nr. 139

met de markt en de regionale overheden. Een belangrijk project dat in 2024 door RWS is afgerond is de renovatie van de Heinenoordtunnel in de A29, een cruciale schakel voor Zuid-Holland, West-Brabant, Zeeland en het internationale (vracht)verkeer.

In het voorjaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over de denkrichtingen voor het BKN spoor en in juni is het BKN spoor inhoudelijk vastgesteld². In de periode tot 2030 neemt het jaarlijkse budget voor instandhouding spoor toe tot gemiddeld €2,4 miljard per jaar. Daarvan is circa €2,3 miljard beschikbaar voor ProRail en circa €0,1 miljard voor de BTW over de gebruiksvergoeding die ProRail van vervoerders ontvangt.

Doorstroming hoofdwegennet

Het hoofdwegennet (HWN) speelt een belangrijke rol in het bereikbaar maken van belangrijke voorzieningen zoals werk, zorg en onderwijs. Uitbreiden van de capaciteit van het HWN is een van de middelen die het kabinet heeft om die bereikbaarheid te vergroten. Echter staat het uitbreiden van deze capaciteit, als gevolg van de stikstofproblematiek, personeelstekorten en financiële tekorten, onder druk. Ondanks deze problematiek is in 2024 een aantal projecten opengesteld die zorgen voor een verbetering van de doorstroming op het HWN. Dit zijn de A24 Blankenburgverbinding, de Zuidelijke Ringweg Groningen, de Rijnlandroute (N434) en het laatste deel van het project A1 Apeldoorn-Azelo.

Multimodaal goederenvervoer

lenW stuurt op de realisatie van een concurrerend, duurzaam, veilig, veerkrachtig goederenvervoersysteem. Multimodaal gebruik van de infrastructuurnetwerken helpt daarbij. Ook in 2024 is hiervoor ingezet op een *modal shift* van weg naar binnenvaart en spoor en het versterken van negen multimodale knooppunten. Verschillende projecten dragen bij aan een *modal shift* van 441.000 vrachtwagens per jaar van de weg naar de binnenvaart en het spoor. De negen multimodale knooppunten worden in samenwerking met andere overheden, de zeehavens en het bedrijfsleven versterkt. Buisleidingen krijgen een grotere rol in het multimodale transportsysteem. lenW heeft daarvoor in 2024 een beleidskader gepubliceerd.³

Daarnaast heeft lenW met een groot aantal projecten in het programma Digitale Infrastructuur Logistiek een open en neutrale basis data infrastructuur ontwikkeld. Daarmee is de digitale samenwerking op de goederenvervoercorridors versterkt. Met bedrijven en overheden is in 2024 een aantal toepassingen van 'data delen' gerealiseerd. lenW leverde specificaties op voor de implementatie van de Europese verordeningen European Maritime Single Window environment en electronic Freight Transport Information.

Zeehavens

De uitvoering van de Havennota 2020–2030 is nader beschreven in de NOVEX ontwikkelperspectieven voor de havens van nationaal belang. De Rotterdamse haven is zo'n NOVEX-gebied. Het ministerie van lenW is daarvan de trekker. Voor de NOVEX ontwikkelperspectieven van de havens van nationaal belang worden uitvoeringsagenda's opgesteld. De uitvoeringsagenda Noordzeekanaalgebied is in december 2024 vastgesteld⁴. In 2024 is ook gewerkt aan de uitvoeringsagenda's voor North Sea Port District en het programma NOVEX Rotterdamse haven. Vaststelling volgt

² Kamerstuk 29984, nr. 1202

³ Kamerstuk 26018, nr. 18

⁴ Uitvoeringsagenda NOVEX NZKG 2025-2029

begin 2025. Daarnaast is gewerkt aan een Europese havenstrategie, waarin weerbaarheid (*protect*), concurrentiekracht (*promote*) en tegengaan van ondermijning en drugscriminaliteit (*partnership*) centraal staan.

Op 11 oktober 2024 is de Nieuwe Sluis Terneuzen geopend. Deze imposante zeesluis biedt extra capaciteit voor zeeschepen, waardoor wachttijden – ook voor binnenvaartschepen – aanzienlijk worden verminderd. Het sluizencomplex vormt een cruciale schakel in de scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk.

Regionale luchthavens

In 2024 is verder gewerkt aan de procedures voor de nieuwe luchthavenbesluiten. De berekeningsmethoden Doc29 en NORAH zijn daarbij verankerd in de Regeling burgerluchthavens. Ook is verder onderzoek gedaan naar luchtverontreinigende emissies. Vaststelling van de luchthavenbesluiten is voorzien voor 2025/2026.

Project Lelystad Airport

In het regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet in 2025 een besluit neemt over Lelystad Airport voor handelsverkeer. Daartoe werd in 2024 onder andere het milieueffectrapport (MER) door de luchthaven geactualiseerd. Onderdeel van het MER is het voorstel van Lelystad Airport om het routedeel Lemelerveld-Zwolle te schrappen. Daarmee kan het laatste deel van de ‘laagvliegroutes’ worden opgelost en op alle vertrek- en naderingsroutes ongehinderd geklommen en gedaald worden. Lelystad Airport brengt de geluidseffecten hiervan in beeld, waarna over de oplossing wordt besloten.

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

In 2024 heeft lenW gewerkt aan de uitvoering van de doelen in het regeerprogramma: de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en de geluidsbelasting met 20% terugdringen met behoud van de netwerkqualiteit van Schiphol. In maart 2024 heeft de rechtbank Den Haag bepaald dat de Staat onrechtmatig handelt door niet de juiste belangenafweging te maken tussen de baten en hinder van luchtverkeer van en naar Schiphol. Binnen 12 maanden moet handhaving en praktische en effectieve rechtsbescherming geregeld zijn, stelde de Rechtbank in zijn uitspraak. De Staat is tegen deze uitspraak in hoger beroep gegaan. Om de regelgeving zo snel mogelijk op orde te krijgen, en de geluidsbelasting te verlagen, werkt het kabinet door aan de Europese balanced approach-procedure. In november 2024 is een aangepast maatregelenpakket ingediend bij de Europese Commissie. Maatregelen die hierin zijn opgenomen zijn tariefdifferentiatie, additionele vlootvernieuwing, weren van lawaaiige toestellen in de nacht, een maximumaantal nachtvluchten (27.000 per jaar) en een maximum van 478.000 vliegtuigbewegingen per jaar⁵. Met dit pakket is een eerste stap (15%) gezet in het realiseren van de totale geluidsdoelstelling van 20% uit het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol (2024-2029). De resultaten van de balanced approach-procedure zullen in wet- en regelgeving worden vastgelegd. Om een integrale wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol vast te kunnen leggen, is een milieueffectrapportage nodig. De procedure hiervoor is in 2024 gestart.

⁵ Kamerstuk [29665](#), nr. 517

Voor de lange termijn wordt gewerkt aan de ontwikkeling van milieunormen die negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. In 2024 is een eerste uitwerking hiervan gepresenteerd. Daarnaast heeft lenW gewerkt aan de uitvoering en monitoring van afspraken uit het Ontwikkelperspectief NOVEX regio Schiphol⁶. Er was met name aandacht voor knelpuntengebieden voor woningbouw in de Schipholregio zoals Kronenburg en Rijsenhout.

Luchtvaart klaar voor de toekomst

Op nationaal niveau is gewerkt aan de implementatie van de Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Deze is op 1 januari 2025 in werking getreden. Ook zijn er roadmaps voor de innovatiestrategie luchtvaart opgesteld en is er gewerkt aan de kennisagenda luchtvaart. Vanuit het Klimaatfonds zijn financiële middelen toegekend om investeren in nieuwe productietechnologieën voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Het programma Luchtvaart in Transitie heeft voor het eerst de volledige verantwoordingscyclus doorlopen voor alle projecten die een subsidiebeschikking hebben ontvangen. Er is in de eerste helft van 2024 ook verder gewerkt aan het wetsvoorstel voor een CO₂-plafond per luchthaven. Tot slot is in samenwerking met het ministerie van Financiën een onderzoek uitgezet naar de afstandsafhankelijke vliegbelasting, die het kabinet per 2027 wil invoeren.

Luchtruim

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commandant Luchtstrijdkrachten (CLSK) hebben in 2024 verder gewerkt aan de integratie van hun gezamenlijke dienstverlening. Het civiele en militaire luchtruim worden daarvoor samengevoegd. Vanwege de complexiteit en eisen die daaraan gesteld worden, loopt het proces om te komen tot integratie ook in 2025 door. Voor het nieuwe performanceplan voor luchtverkeersdienstverlening (RP4) is in 2024 door Nederland (in samenwerking met de FABEC-staten België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland) een voorstel ingediend bij de Europese Commissie. In 2025 wordt hierover definitieve besluitvorming verwacht.

Onbemande luchtvaartuigen worden steeds vaker ingezet, voor bijvoorbeeld inspecties, toezicht en transport. Zo werden drones gebruikt voor toezicht op de vaarwegen en het opstarten van een experiment om medische goederen te transporteren tussen ziekenhuizen. Naast experimenteren met nieuwe vervoersvormen werkte lenW in 2024 ook aan het op een robuuste wijze implementeren van digitale infrastructuur als U-space. Hiermee stimuleert en faciliteert lenW innovatieve ontwikkelingen.

Scheepvaart klaar voor de toekomst

Het kabinet heeft in 2024 besluiten genomen over de nationale implementatie van de RED-III richtlijn. Ook is afgesproken de opt-in onder het Europese emissiehandelssysteem ETS2 voor de binnenvaart in te voeren. Deze maatregelen zullen het gebruik van hernieuwbare energie in de binnenvaart stimuleren. In het Definitieve Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2025 is €194,1 miljoen toegekend en €33,5 miljoen onder voorwaarden gereserveerd voor de innovatie van de binnenvaart. Met behulp van deze middelen kunnen ondernemers in de binnenvaart investeren in verduurzamingsmaatregelen in de vroege opschalingsfase.

⁶ [Ontwikkelperspectief NOVEX regio Schiphol | Publicatie | Luchtvaart in de toekomst](#)

In 2024 is een aantal subsidieregelingen geopend. Allereerst in maart de subsidieregeling Walstroom klimaatopgave/Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR). Vervolgens in juni de Koplopersregeling Maritiem Masterplan en de tijdelijke haalbaarheidsstudies Green corridors NL-VK. De koplopersregeling stimuleert activiteiten voor innovatie, verduurzaming en versterking van de scheepvaart. Onder andere met de doorontwikkeling van duurzame aandrijflijnen aan boord van schepen. Daarnaast heeft RVO in 2024 in opdracht van IenW een traject begeleid om te komen tot een Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart. De Roadmap geeft inzicht in de maritieme brandstofketen, de markt van scheepvaartbrandstoffen en de kansen en belemmeringen voor verschillende hernieuwbare energiedragers.

Stijging van de NS-tarieven

In 2024 is een eenmalige oplossing gevonden voor de hoge stijging van de NS-tarieven die per 1 januari 2025 werd voorzien (circa 12%). Deze problematiek is ontstaan doordat de motie Bikker uit 2023 slechts eenmalig middelen beschikbaar heeft gesteld om de stijging van de NS-tarieven per 1 januari 2024 ongedaan te maken. Voor het stads- en streekvervoer zijn wel structurele middelen beschikbaar gesteld. Met een incidentele bijdrage van zowel Rijk als NS (beide €42 miljoen) is de tariefstijging per 1 januari 2025 gehalveerd tot circa 6%. De resterende 6% is hiermee in principe doorgeschoven naar 1 januari 2026, omdat er voor de oplossing voor 2025 geen structurele middelen zijn gevonden.

Hoofdrailnetconcessie 2025-2033

De concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033 (HRN-concessie) treedt op 1 januari 2025 in werking. In 2024 is gewerkt aan de implementatie van de gegunde concessie. IenW en NS hebben daarvoor samenwerkingsprincipes opgesteld, verschillende afsprakenkaders en convenanten verlengd. De NS heeft daarnaast het Concessie Informatie Systeem (CIS) ontwikkeld. Dat is een dashboard waarop NS maandelijks rapporteert over onder meer reizigersaantallen en gereden treinen. Deze concessie zorgt ervoor dat reizigers gebruik kunnen blijven maken van een kwalitatief goede dienstverlening op het spoor. Voor zowel IenW als NS is dit een grote stap voor de toekomst van het openbaar vervoer per trein in Nederland.

Internationale bereikbaarheid spoor

Vanaf juni 2024 rijdt de Drielandentrein tussen Aken, Luik en Maastricht. Hiermee worden de internationale spoorverbindingen voor de Nederlandse, Belgische en Duitse (grens)bewoners verbeterd, een toonbeeld van goede Europese samenwerking. Daarnaast zijn er inspanningen geweest in EU verband en verkenningen met Duitsland over de mogelijkheden voor de Lelylijn.

Ontsluiting Woningbouw

Het kabinet Rutte IV heeft €7,5 miljard vrijgemaakt om nieuwe woningen bereikbaar te maken. Daarvan is €1,5 miljard beschikbaar gesteld om nieuwe woningen op korte termijn aan te sluiten op bestaande infrastructuur en €1 miljard voor mobiliteitspakketten binnen groot-schalige woningbouwlocaties. Tot eind 2024 is hiervan circa €1,5 miljard overgemaakt naar de gemeenten voor de uitvoering van lokale infrastructuurle maatregelen. Ter ondersteuning van de uitvoering is een expertteam opgezet. Met verschillende gemeenten zijn gesprekken gevoerd over mogelijke belemmeringen bij de uitvoering en mogelijke scopewijzigingen. Eind 2024 is de eerste voortgangsrapportage van het programma

Woningbouw en Mobiliteit⁷ opgeleverd. Hierin wordt de voortgang over 2023 weergegeven. De voortgangsrapportage 2024 wordt meegestuurd met de MIRT-brief van 2025.

Het kabinet Schoof heeft €2,5 miljard beschikbaar gesteld voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties en het aanleggen van infrastructuur voor mobiliteit en €5 miljard voor woningbouw. In 2024 zijn criteria opgesteld voor de verdeling van de € 2,5 miljard. Besluiten hierover worden in het voorjaar van 2025 genomen.

Vrachtwagenheffing

De Wet Vrachtwagenheffing is in 2023 en 2024 grotendeels in werking getreden ter voorbereiding op de geplande start van de heffing medio 2026. In 2024 is de Regeling vrachtwagenheffing gepubliceerd, die net als het Besluit vrachtwagenheffing (2023) bijdraagt aan een effectieve toepassing van de wet in de praktijk. Vanwege gewijzigde Europese tolheffingsregels moet de wet voor de start van de vrachtwagenheffing gewijzigd worden. De tarieven worden gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig. In oktober 2024 is daartoe een wetsvoorstel ingediend bij de Tweede Kamer⁸. Onder leiding van de RDW wordt gewerkt aan het heffingssysteem dat nodig is voor de uitvoering van de vrachtwagenheffing. RDW heeft in 2024 twee belangrijke aanbestedingen voor de realisatie van het heffingssysteem afgerond en is gestart met het accrediteren van toldienstaanbieders. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoersector. In samenwerking met de vervoerssector en andere stakeholders is een meerjarenprogramma (2026-2030) opgesteld. Dat is in oktober 2024 aan de Kamer aangeboden⁹. In 2024 zijn al subsidies verleend voor de aanschaf van elektrische trucks en laadinfrastructuur, die worden bekostigd uit de toekomstige heffingsopbrengsten van de vrachtwagenheffing.

Tijdelijke tolheffing

Op 7 december 2024 is de nieuwe snelweg A24/Blankenburgverbinding opengesteld voor verkeer. Op grond van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 wordt deze weg gedeeltelijk bekostigd met een tijdelijke vorm van tolheffing. Voor de ViA15 zijn voorbereidingen getroffen voor tijdelijke tolheffing. Doel is om via tolheffing €354 mln (bedrag in prijzen 2024 en in contante waarde) aan aanlegkosten voor ViA15 te voldoen. Er is sprake van twee toltarieven; een laag tarief van €1,51 voor onder meer personenauto's en een hoog tarief van €9,13 voor vrachtauto's.

Duurzame Mobiliteit

Sinds 2024 valt de volledige mobiliteitssector onder het Europese Emissiehandelssysteem ETS2. Ook is het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit in werking getreden. Daarmee is er een gezamenlijk CO₂-emissieplafond gekomen voor werkgevers met minimaal 100 werknemers. Daarnaast zijn verschillende projecten ondersteund ter stimulering van het fietsgebruik, bijvoorbeeld het programma 'Doortrappen' en de 'City Deal Fietsen voor Iedereen'. Met de regio werken we samen aan een landelijk netwerk van doorfietsroutes. Hiervoor is in 2024 in totaal €17,8 miljoen toegekend aan 12 doorfietsrouteprojecten. Ook heeft het kabinet in 2024 uitvoerig gesproken met brancheorganisaties en gemeenten over de invoering van zero-emissiezones.

⁷ Bijlage bij Kamerstuk 36600, A, nr. 16

⁸ Kamerstuk 36626

⁹ Kamerstuk [31305](#), nr. 472

In 2024 zijn subsidieregelingen voor bedrijven opengesteld voor de aanleg van laadinfrastructuur voor zware voertuigen. Zowel publiek toegankelijk als op eigen terrein. Daarnaast is vanaf 2024 subsidie beschikbaar voor de aanleg van waterstoftankstations en de aanschaf van waterstofvoertuigen. De mobiliteitssector draagt via de zogeheten raffinageroute bij aan de businesscase voor de productie van hernieuwbare waterstof en het gebruik daarvan in raffinaderijen en de mobiliteitssector. In het voorjaar van 2024 was besloten om het hogere gewicht van elektrische auto's ten opzichte van vergelijkbare brandstofauto's vanaf 2026 volledig te corrigeren. Door een financiële tegenvaller is deze correctie nadien versoerd.

Veilig

Waterveiligheid en Integraal Riviermanagement/Ruimte voor de Rivier

In 2024 is het Ontwerp Programma onder de Omgevingswet Integraal Riviermanagement (POW IRM) ter visie gelegd. Daarmee is het programma Ruimte voor de Rivier 2.0, zoals aangekondigd in het hoofdlijnenakkoord, van start gegaan. Het kabinet wil met dit programma het rivierengebied klaarmaken voor de toekomst. Anders dan het eerdere programma Ruimte voor de Rivier, richt dit programma zich niet alleen op hoogwater, maar ook op laagwater. Hierbij gaat het om vijf rivierfuncties: veilige waterafvoer, scheepvaart, zoetwatervoorziening, natuur en ecologische waterkwaliteit en ruimtelijke economie.

Sociale Veiligheid

In het actieprogramma van het convenant Sociale Veiligheid zijn prioritaire maatregelen versneld, zoals het verkorten van wachttijden bij boa-certificering, boa-inzet over concessiegrenzen, versnelde toegang tot pasfoto's uit het rijbewijsregister en borging van sociale veiligheid in stationsontwerpen. Daarnaast wordt gewerkt aan pilots voor een regionale NS WhatsApp-alert. Verder heeft lenW in 2024 onderzoek laten uitvoeren naar zwartrijden. Dat heeft concrete aanbevelingen opgeleverd voor vervoerders om de 'betaalmoraal' onder reizigers te verhogen. In 2024 ontving NS subsidie voor extra boa's en werkte lenW aan een invulling van de beleidsprioriteiten voor 2025, met de vraag voor extra inspanning voor sociale veiligheid aan NS. Daarnaast is een subsidietraject gestart voor ProRail in het kader van de Stationsagenda. Hiermee financiert ProRail maatregelen zoals camera's, extra beveiliging en groenvoorzieningen voor de 58 stations met de slechtst gewaardeerde sociale veiligheid.

Verkeersveiligheid

lenW werkte ook in 2024 samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). De evaluatie van de eerste vijf jaar SPV is gestart en wordt voor de zomer 2025 afgerond. Tegelijkertijd worden de gemaakte bestuurlijke afspraken geëvalueerd en waar nodig geactualiseerd. Daarnaast is in 2024 ingezet op het combineren van Meerjarenplan fietsveiligheid met de Vernieuwende Maatregelen voor fietsveiligheid uit het SPV. Doel daarvan is een eenduidige en efficiëntere aanpak voor het verbeteren van de fietsveiligheid. De ambitie is om dit plan in 2025 in uitvoering te kunnen nemen. Ook is de integrale aanpak voor het tegengaan van rijden onder invloed van drank, drugs en rijgevaarlijke medicijnen een belangrijke prioriteit geweest in 2024. Zo is onderzocht hoe het alcoholslot opnieuw kan worden ingevoerd. De resultaten komen begin 2025 beschikbaar. Met de uitwerking van het Advies Roemer 'Van rijles naar rijonderwijs', wordt de rijkschoolbranche verder geprofessionaliseerd en worden misstanden aangepakt. In mei 2024 is gerappor-

teerd over de voortgang hiervan¹⁰. Naast alle lopende initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, werd in het project Trendbrekers verkeersveiligheid ook verkend welke extra inzet mogelijk is om het aantal verkeersslachtoffers verder te verminderen.

Maritieme veiligheid

Om de weerbaarheid van de maritieme sector tegen (economische/statelijke/cyber) dreigingen te versterken zijn meerdere nationale actieprogramma's opgezet. Een daarvan is de herbeoordeling van vitale onderdelen in de Nederlandse zeehavens. Dit proces tot herbeoordeling is in 2024 gestart en zal begin 2025 worden afgerond. Dit gebeurt in het kader van de Critical Entities Resilience (CER) richtlijn over fysieke dreigingen. Daarnaast is in 2024 het Actieplan Noordzee Infrastructuur¹¹ goedgekeurd en is gestart met de uitvoering. Detectie en duiding van (potentiële) veiligheid zijn verbeterd door een extra patrouillevaartuig in te zetten en te investeren in meer satellietcapaciteit. ABDTopconsult onderzoekt de inrichting van de governance ten aanzien van maritieme veiligheid. De Noordzeelanden hebben hierover een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In juni 2024 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport 'Schipperen met ruimte. Beheersing van scheepvaartveiligheid op een steeds vollere Noordzee' openbaar gemaakt¹². IenW is direct aan de slag gegaan met een aantal aanbevelingen. Zo is gewerkt aan een realistisch en toetsbaar veiligheidsdoel voor het scheepvaartveiligheidsrisico op de Noordzee, worden er voortaan periodiek integrale veiligheidsanalyses voor de scheepvaart op de Noordzee opgesteld en wordt bij toekomstige windparken meer met scenario's gewerkt. Daarnaast is de voorbereiding voor de aanbesteding gestart van drie nagenoeg volledig elektrische noodsleepboten (Power2Tow) gestart. De middelen hiervoor heeft het kabinet gereserveerd onder de kop 'scheepvaartveiligheid in relatie tot windenergie op zee'.

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming

In 2024 lag de focus onder andere op de wijziging van de Kernenergiewet. Deze is nodig is om een vergunningsaanvraag voor de verlenging van de bedrijfsduur van de Kerncentrale Borssele mogelijk te maken. De wetswijziging is voorgelegd voor inspraak, begin 2025 wordt de reactienota naar aanleiding van de zienswijzen naar de Kamer gestuurd. De ministeries van KGG en IenW dragen deze wetswijziging voor. Het nieuwe Nationaal Programma Radioactief Afval en Verbruikte Splijtstoffen (NPRA) is in 2024 verder uitgewerkt. Ook is een concept-MER opgesteld. Beide documenten worden begin 2025 voorgelegd voor inspraak. Naar aanleiding van de publicatie van het Rathenaurapport over de eindberging van radioactief afval heeft IenW besloten om de besluitvorming hierover te versnellen. Eind 2027 zal hiervoor een Plan van Aanpak worden uitgebracht. De onderhandelingen over de overname van de aandelen van B.V. Gemeenschappelijke Kernenergiecentrale Nederland (eigenaar van de Kerncentrale Dodewaard) zijn eind 2024 door de Staat afgerond. De aandelen zijn overgedragen en worden nu beheerd door COVRA. De aanbevelingen uit de drie IAEA-missies uit 2023 zijn, samen met de uitkomsten uit de evaluatie van wetgeving rondom nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, opgepakt.

¹⁰ Kamerstuk [29398](#), nr. 1110

¹¹ Kamerstuk [33450](#), nr. 128

¹² Kamerstuk [31409](#), nr. 453

Ruimtevaart

In 2024 is – onder de coördinatie van het Ministerie van Economische Zaken – gewerkt aan de kabinetsreactie op de Langetermijnvisie Ruimtevaart. Daarnaast heeft in november 2024 de sleuteloverdracht plaatsgevonden van het Galileo Sensor Station (GSS) door lenW aan het EU-agentschap voor het ruimtevaartprogramma. In 2025 gaat het EU-agentschap aan de slag met het operationeel maken van het GSS. Daarnaast is verder gewerkt aan de (juridische en operationele) inrichting voor, en verdere ontwikkeling van de Galileo Public Regulated Service (PRS).

Digitalisering

De rol van data en digitalisering in het werk van lenW wordt steeds groter. In 2024 is de rol van de CDO binnen lenW nader uitgewerkt, de Chief Data Officer (CDO) is verbinder en aanjager van datagedreven werken. Ook is een start gemaakt aan een datastrategie, waarin staat hoe lenW data gaat inzetten om beleidsdoelen te halen. Verder ging in augustus 2024 de implementatie van de EU AI Act van kracht. Daarvoor is (inter)departementaal samengewerkt aan hulpmiddelen. Er is een impactanalyse en -assessment uitgevoerd om te bepalen wat de gevolgen van de AI Act op de lenW onderdelen zijn en welke capaciteit nodig is om eraan te voldoen. We analyseerden hoe de beleidsverantwoordelijkheid rondom het onderwerp AI binnen lenW belegd is om deze in 2025 jaar formeel te beleggen.

Cybersecurity

In 2024 constateerde de Algemene Rekenkamer (AR) in het verantwoordingsonderzoek 2023¹³ dat lenW de benodigde stappen heeft gezet om problemen in de informatiebeveiliging op te lossen. De onvolkomenheid in informatiebeveiliging die lenW jarenlang had is daarmee opgelost. De AR benadrukte in het verantwoordingsonderzoek 2023 ook het belang van de EU Network and Information Security directive (NIS2). Daarom bereidde lenW zich in 2024 voor op de implementatie van de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Dit betreft een grote opgave voor zowel lenW als voor de sectoren waar lenW systeemverantwoordelijkheid voor draagt. De focus bij deze operatie is met name gericht op Opleiden, Trainen, Oefenen (OTO), en incident- en risicomanagement zoals de wet voorschrijft.

Leefbaar

Vergunningverlening, toezicht en handhaving

In 2024 vond het grootste deel van het werk plaats aan het interbestuurlijk programma versterking vergunningverlening, toezicht en handhaving (IBP VTH). Er zijn afspraken gemaakt met de verantwoordelijke partijen over het afronden van openstaande acties, de borging, het beheer en de implementatie. In de afstemming en samenwerking zijn grote stappen gezet. Maar desondanks is het IBP VTH er niet in geslaagd de vrijblijvendheid en fragmentatie van het VTH-stelsel fundamenteel weg te nemen. Daarom heeft lenW onder andere een wetsvoorstel aangekondigd waarmee lenW de stelselverantwoordelijkheid voor het VTH-stelsel milieu meer naar zich toe zal trekken. Sinds maart 2024 is gewerkt aan het uitwerken van deze wetgevingsoperatie, eind 2024 is de Kamer geïnformeerd over de opties.¹⁴

¹³ Resultaten verantwoordingsonderzoek 2023 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | Rapport | Algemene Rekenkamer

¹⁴ Kamerstuk 22343, nr. 405

Industrie, gezonde leefomgeving en omwonenden

In 2024 is de Actieagenda Industrie en Omwonenden gepubliceerd.¹⁵

Er zijn 15 verschillende acties uitgewerkt en onderzoeken gestart.

Daarnaast is verder gewerkt aan maatwerkafspraken met industriële bedrijven. De bedrijven Alco Energy en Cosun hebben een Expression of Principles afgesloten. Met het bedrijf Nobian is een definitieve maatwerkafpraak ondertekend.

Chemische stoffen, waaronder de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)

Nederland is een van de indieners van het voorstel voor een Europees verbod voor PFAS. Tijdens de openbare raadpleging (maart-september 2023) van het voorstel voor een Europese PFAS restrictie zijn bij het EU agentschap voor chemische stoffen (ECHA) veel reacties binnengekomen. Het RIVM ondersteunt bij de verwerking hiervan en lenW heeft hiervoor in 2024 extra middelen vrijgemaakt. In 2024 is PFAS als groep prioritaire stoffen opgenomen in OSPAR, een verdrag ter bescherming van de Noord-Oost Atlantische Oceaan. Daarmee worden alle PFAS in Nederland nu bestempeld als 'zeer zorgwekkende stoffen' (ZZS). In november 2024 is de Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen ten aanzien van PFAS¹⁶. Ook heeft lenW een Rijkscoördinator voor vragen over Chemours aangesteld. Naast de inzet op een Europees productieverbod en de aanpassing van EU-regelgeving zijn er onderzoeken uitgevoerd die meer zicht geven op de verspreiding van PFAS in het milieu en de mens. Vanuit de bronnen is regionaal specifiek aandacht besteed aan de Westerschelde en Dordrecht.

Luchtkwaliteit

Eind 2024 is gestart met het implementatietraject voor het omzetten van de volgende herziene richtlijnen in nationale wet- en regelgeving: Richtlijn Luchtkwaliteit, de Richtlijn Industriële Emissies (RIE) en de verordening European Pollutant Release Transfer Register (EPTRTR). Dit betekent dat vanaf 2030 aangescherpte grenswaarden voor luchtkwaliteit van kracht zijn. Daarnaast is in 2024 aangetoond dat Nederland voldoet aan de Nationale Emissieplafonds (NEC) en luchtkwaliteitsnormen. Ook in 2024 heeft de voortgangsmeting voor het Schone Lucht Akkoord (SLA) plaatsgevonden. Deze geeft aan dat de doelstelling van 50% gezondheidswinst in 2030 binnen bereik ligt. Daarvoor moeten wel alle voorgenomen maatregelen, waaronder die in het kader van het klimaat- en stikstofbeleid, worden uitgevoerd.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

Het impulsprogramma KRW, een gezamenlijk traject van Rijk en regionale overheden, is in 2024 voortgezet. De tussenevaluatie KRW is eind 2024 opgeleverd¹⁷. Daarin staan de tussenstand van het KRW-doelbereik voor chemische stoffen, nutriënten en ecologie, de verwachte situatie in 2027 (KRW-deadline) en de resterende opgaven per sector en mogelijke aanvullende maatregelen. Hoe betrokken partijen tot aanvullende maatregelen komen is aangegeven in de kamerbrief van december 2024. Deze worden opgenomen in onder andere de nieuwe stroomgebiedbeheerplannen en het 8e Nitraatactieprogramma.

¹⁵ Kamerstuk [28089, nr. 273](#)

¹⁶ Kamerstuk [35334, nr. 321](#)

¹⁷ Kamerstuk [27625, nr. 696](#)

Drinkwater

In 2024 is in samenwerking met IenW door de Vewin en IPO een Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030 opgesteld. Dit bestaat uit een tiental regionale actieplannen en een aantal landelijke acties om ervoor te zorgen dat er in 2030 ruim 100 miljoen m³ per jaar extra drinkwater kan worden geproduceerd. Daarnaast is in 2024 het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing opgesteld om met alle stakeholders toe te werken naar een besparing van het gebruik van drinkwater van 20% in 2035. Daarbij draait het vooral om waterbewustzijn en het juiste water voor het juiste gebruik.

Zoetwater

In 2024 heeft het Deltaprogramma Zoetwater de herijking van de zoetwaterstrategie voorbereid. Daarvoor zijn nieuwe inzichten en ideeën geïnventariseerd voor het beperken van de vraag naar zoetwater en het beter vasthouden van de zoetwatervoorraad.¹⁸ Alternatieven voor een duurzame zoetwaterbeschikbaarheid worden verder in 2025 en 2026 uitgewerkt. Tevens is de uitvoering van het maatregelenpakket van fase 2 (2022-2027) in volle gang. Zo is bijvoorbeeld de werkwijze Slim Watermanagement geïmplementeerd, zijn er antiverziltingsmaatregelen genomen bij de sluisen in den Oever (Afsluitdijk) en zijn projecten gestart om water vast te houden in Oost Nederland, Zuidoost Nederland en Zeeland.

Geurhinder veehouderij en emissiearme stallen

Eind 2024 is de Tweede Kamer, zoals aangekondigd in het regeerprogramma, door IenW en LNV, geïnformeerd over de uitgangspunten voor het nieuwe stelsel van stalbeoordeling.¹⁹ De uitgangspunten zijn tot stand gekomen op basis van adviesrapporten en stakeholdergesprekken. Het stelsel is gebaseerd op de in 2023 benoemde hoofdlijnen: publiek-private verantwoordelijkheid voor stalbeoordeling; toevoegen van de mogelijkheid tot continue bedrijfsmetingen; en integrale beoordeling van stalinnovaties.

In september 2024 zijn in het Commissiedebat Leefomgeving de nieuwe uitgangspunten voor de aanpassing van de geurregeling voor veehouderijen met de Tweede Kamer besproken. Het herstel van de balans tussen economische en milieubelangen staat centraal. In november 2024 is de Kamer geïnformeerd over de planning van de aanpassing van de geurregeling voor veehouderijen.²⁰

Geluid

In 2024 zijn de nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet in werking getreden. Naar aanleiding van adviezen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) is gewerkt aan wijzigingen van regelgeving voor hinderlijkheid van geluid van spoorverkeer. Verdere uitwerking hiervan vindt in 2025 plaats. Met betrekking tot trillinghinder langs het spoor zijn mogelijkheden voor nieuwe regelgeving verkend die in 2025 verder uitgewerkt worden. Waar het gaat om geluidhinder van windturbines is op basis van een planMER studie nieuwe regelgeving voorbereid.

Circulaire Economie

Nederland streeft ernaar om in 2050 een volledig circulaire economie (CE) te hebben. Daarom is in 2024 de uitvoering van het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) gestart. Mijlpalen zijn

¹⁸ Kamerstuk [27625](#), nr. 669

¹⁹ Kamerstuk [28973](#), nr. 258

²⁰ Kamerstuk [29383](#), nr. 419

de inwerkingtreding van het verbod op wegwerpplastic bij consumptie ter plaatse en het beleidsprogramma textiel. In Europese context is de Ecodesign for Sustainable Products Regulation (ESPR) vastgesteld. Samen met betrokken departementen zijn in 2024 diverse circulaire klimaatmaatregelen uitgevoerd. Zo zijn onder andere de subsidieregeling omschakeling plasticverwerkers en de DEI+CE, die circulaire ondernemers ondersteunt, opengesteld. IenW heeft zich in 2024 sterk ingezet op de samenwerking met externe partijen. Daarover is tijdens de Nationale Conferentie Circulaire Economie met de Nederlandse Vereniging van Banken een gezamenlijk statement opgesteld.

Klimaatadaptatie

IenW heeft in samenwerking met BZK in april 2024 het ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Dat is een instrument voor provincies, gemeenten en waterschappen dat helpt bij de locatiekeuze voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In juni 2024 heeft IenW samen met de provincie Utrecht het nationaal congres klimaatadaptatie georganiseerd. Ruim 800 professionals hebben kennis uitgewisseld met het oog op de nieuw op te stellen Nationale Adaptatie Strategie (2026). Als follow-up van de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater is in Limburg actie ondernomen om het waterbewustzijn van inwoners en ondernemers te vergroten, onder meer door het doen van 1000 woningscans. Om te bepalen of de normering wateroverlast meer risicogericht kan worden, zijn door de Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer pilots uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten daarvan wordt in 2025 een landelijke aanpak ontwikkeld voor een risicogerichte aanpak wateroverlast.

Het KNMI is een belangrijke kennispartner voor beleid op gebied van klimaatadaptatie, zo zijn de KNMI-klimaatscenario's ook in 2024 gebruikt bij de ontwikkeling van klimaatrobuuste infrastructuur. Daarnaast heeft het KNMI in 2024, in nauwe samenwerking met partners zoals RWS, waterschappen en veiligheidsregio's, het Early Warning Centre gepresenteerd. Dit om beter voorbereid te zijn op extremer weer en om vervolgens sneller te kunnen handelen.

Water en Bodem Sturend

In oktober 2024 is de Kamer geïnformeerd over de visie van het kabinet op het rekening houden met Water en Bodem.²¹ In de visie ligt de focus op wat wél kan, met oplossingen die verschillende belangen verenigen. Met creatieve oplossingen wordt de ruimte zo multifunctioneel mogelijk gebruikt. Daarnaast werden in 2024 de regels voor bouwen in het rivierbed aangescherpt. De eerste wijziging is doorgevoerd in april 2024 en wijzigingen worden stapsgewijs voortgezet in 2025. Verder is in juni 2024 de uitgewerkte borgingskalender Water en Bodem Sturend met de Kamer gedeeld.²²

Bodem

Het ministerie van IenW heeft de afgelopen jaren samen met private en publieke partijen gewerkt aan de verbetering van het Kwalibo-stelsel (stelsel voor kwaliteitsborging in het bodembeheer). Eind 2024 zijn de meeste verbetermaatregelen geïmplementeerd. Wat betreft de herijking van de bodemregelgeving zijn in 2024 knelpunten in de uitvoeringspraktijk in beeld gebracht en oplossingsrichtingen geformuleerd (fase 1). Ook is een start gemaakt met de scopebepaling van fase 2, die zich richt

²¹ Kamerstuk [27625, nr. 688](#)

²² Kamerstuk [27625, nr. 670](#)

op de noodzakelijke modernisering/herinrichting van de bodem wet- en regelgeving. Dit gaat onder andere over de aansluiting van water- en bodemregelgeving, waarbij naast de chemische kwaliteit ook de fysische en organische kwaliteit een plek krijgt (vitale bodems). Ook de implementatie van de mogelijk toekomstige EU-bodemmonitoringsrichtlijn en hoe om te gaan met secundaire bouwstoffen in relatie tot circulariteit komt in fase 2 aan de orde. Met de tijdelijke regeling uitkering bodem 2024-2030 heeft lenW in 2024 financiële ondersteuning gegeven aan decentrale overheden voor de aanpak van bodemverontreiniging. Eind 2024 is op basis van de eerste aanvraagronde circa €137 miljoen verstrekt. Tot 2030 is er circa € 0,5 miljard beschikbaar.

Programma Bodem Ondergrond en Grondwater

In 2024 is, zoals aangekondigd in het regeerprogramma, gewerkt aan het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater onder de Omgevingswet (gereed 2026). Het programma richt zich op zeven thema's: 4D regie op de diepe en ondiepe ondergrond, gezonde en vitale bodems, bodemdaling, bodemherstel en diffuse en nieuwe stoffen, minder verstoren, meer hoogwaardig hergebruik van grond, borgen beschikbaarheid en kwaliteit grondwater. Met VNG, IPO en UvW zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over het programma. Eind 2024 is via de verzamelbrief Bodem en Ondergrond²³ over de voortgang gerapporteerd.

Noordzee

In 2024 werkte lenW aan de implementatie van het Programma Noordzee 2022-2027. Onderdeel daarvan is de Partiële Herziening (PH), waarin onder andere nieuwe windenergiegebieden aangewezen worden voor de periode na 2031. Na de terinzagelegging van de Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Participatieplan is intensief samengewerkt met betrokken departementen en stakeholders richting het Ontwerp PH. Nederland is aangesloten bij het Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI). Dat is een samenwerkingsverband van negen landen aan de Noordzee. lenW werkt hierin aan de cross-sectorale, internationale samenwerking op verschillende Noordzee-onderwerpen. Op 25 november 2024 vond de tweede ministeriële conferentie in Antwerpen plaats. Daarnaast is de Mariene Strategie deel 1 (MS1) geactualiseerd ter uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). MS1 bevat een beoordeling van de huidige milieutoestand van de Noordzee, de beschrijving van de gewenste milieutoestand en bijbehorende doelen en indicatoren.

Ook op de Noordzee gaat het proces van digitalisering door. Het Uitvoeringsprogramma Digitalisering Noordzee maakt datagedreven beleidskeuzes mogelijk binnen het Programma Noordzee. In 2024 zijn voorbereidingen getroffen aan de digital twin (DigiShape), een digitale representatie van de werkelijkheid.

Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)/Aanpak Ruimte voor Landbouw en Natuur (RLN)

LNVN is eerst verantwoordelijk voor het NPLG, lenW is mede-opdrachtgever. De provincies hebben in april 2024 de maatregelpakketten landelijk gebied ingediend. In het Regeerprogramma is het Transitiefonds geschrapt en daarmee ook het NPLG. Vanaf de tweede helft van 2024 is met LNVN meegewerkt aan de vervangende aanpak voor het landelijk gebied (RLN). Deze aanpak is in november met de Kamer gedeeld en richt zich op

²³ Kamerstuk [30015](#), nr. 127

specifieke gebieden waar de opgaven voor de landbouw groot zijn, onder andere veenweidegebieden, beekdalen en gebieden waar gewerkt moet worden aan de vermindering van de uit- en afspoeling van nitraat, fosfaat en gewasbeschermingsmiddelen. Voor IenW zijn deze gebieden zeer relevant voor bijvoorbeeld het behalen van de waterdoelen.

1 Realisatie periodieke rapportages

Tabel 2 Realisatie Periodieke rapportages											
Thema	Begrotingsartikel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Geheel artikel?	Hyperlink artikel?	
Integraal Waterbeleid - Waterkwantiteit	11				X				Ja	Informatie over Bijlage 1007211 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen	
Bodem en Ondergrond	13				X				Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-64.html	
Wegen en verkeersveiligheid	14							x	Ja	n.n.b.	
Openbaar Vervoer en Spoor	16	X							Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-41	
Luchtvaart	17							x	Ja	Periodieke Rapportage Artikel 17 Luchtvaart 2016-2022	
Scheepvaart en Havens	18					X			Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-68.html	
Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	19	X							Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-30991-34.html	
Lucht en geluid - Geluid	20					X			Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-67.html	
Lucht en geluid - Lucht	20		X						Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-30175-338.html	
Duurzaamheid	21				X				Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-71.html	
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	22	X							Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-42.html	
Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	23		X						Nee	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-56.html	
Inspectie Leefomgeving en Toezicht (Handhaving en Toezicht)	24		X						Ja	https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-32861-46.html	
					X						
Evaluatie artikel III Deltawet									Ja	https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?	

Thema	Begrotingsartikel	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Geheel artikel?	Hyperlink
										id=f3b0e157-6489-4f03-a25a-70237f40ec6e&title=
										Voor het meest recente overzicht van de programmering van periodieke rapportages / beleidsdoorlichtingen, zie het overzicht Ingepland en uitgevoerd onderzoek op rijksfinancien.nl .

In 2024 zijn twee periodieke rapportages uitgevoerd. De periodieke rapportage van het beleidsthema luchtvaart is reeds naar de Kamer gestuurd. De periodieke rapportagevan artikel 14 zal in het begin van 2025 met de Kamer gedeeld worden.

Het meest recente overzicht van de programmering van beleidsdoorlichtingen is te vinden op www.rijksfinancien.nl. De realisatie van overige onderzoeken en evaluaties in 2024 zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit jaarverslag.

2 Overzicht van risicoregelingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Het ministerie van lenW heeft één in 2016 beëindigde garantieregeling, te weten het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB, waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). Het betrof 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.

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. Door het vervallen van garanties in 2024 is het uitstaande risico voor lenW afgenomen.

Tabel 3 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)								
Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2023	Verleend 2024	Vervallen 2024	Uitstaande garanties 2024	Garantie-plafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoorziening
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	162	0	35	127	0	0	0
Totaal		162	0	35	127	0	0	0

MKB krediet

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 Borgstellingskrediet 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. Het Borgstellingskrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van een evaluatie in 2016 beëindigd. Eind 2024 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 126.900.

Tabel 4 Overzicht verstrekte Leningen (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande lening	Looptijd lening	Totaalstand risicovoorziening t-1	Totaalstand mutatie volume risicovoorziening t en t-1
Artikel 17 Luchtvaart	Hypothecaire lening Winair	- 419	18 maanden	- 147	- 272

De COVID-19-crisis laat diepe sporen achter op de Caribische delen van het Koninkrijk. Het kabinet heeft daarom eind 2020 besloten een hypothecaire lening van USD 3 miljoen (max. € 2,7 miljoen) te verstrekken op het luchthavengebouw van Winair. Deze lening is door zowel het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (€ 1 miljoen) als door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (maximaal € 1,7 miljoen) gefinancierd. De uitgave in 2021 bedroeg uiteindelijk € 2,4 miljoen, deels vanwege een gunstigere wisselkoers. In december 2021 is de lening verhoogd met € 1,3 miljoen (USD 1,5 miljoen). Daarmee betrof de uitstaande lening begin 2022 een bedrag van € 3,8 miljoen. In 2022 en 2023 is in totaal € 3,9 miljoen op deze lening afgelost. Daarmee betreft de uitstaande lening eind 2023 – € 0,1 miljoen. De lening wordt in dollars afgelost en vanwege de koersverschillen is er in euro's meer afgelost dan er is uitgeleend, vandaar de negatieve waarde. In 2024 heeft de laatste aflossing plaatsgevonden ter waarde van € 0,3 miljoen en is de totaalstand risicovoorziening – € 0,4 miljoen.

3 Openbaarheidsparagraaf

Artikel 3.5 openbaarheidsparagraaf van de Wet open overheid (Woo) schrijft voor dat een bestuurs-orgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens m.b.t. het transparanter maken van de organisatie en de verbetering van de informatiehuishouding. In de jaarlijkse verantwoording (het jaarverslag) wordt beschreven wat er is gedaan en bereikt met de toegekende middelen. In de voorliggende paragraaf verantwoordt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zich over het jaar 2024. Ingegaan wordt op de drie hoofdonderdelen uit de Woo:

1. Actieve openbaarmaking
2. Passieve openbaarmaking
3. Verbetering van de informatiehuishouding.

Actieve openbaarmaking

IenW sluit met een stapsgewijze aanpak aan bij het tempo²⁴ en de koers die rijksbreed voor actieve openbaarmaking is ingezet. Per 1 november 2024 is voldaan aan de eerste tranche actief openbaar te maken categorieën informatie (art. 3.3). Met een concern-brede implementatieaanpak bereiden

²⁴ Indicatieve verdeling in tranches en planning per informatiecategorie (art. 3.3 Woo)

de lenW-onderdelen zich voor op openbaarmaking van de volgende tranches. T.b.v. de inspanningsverplichting Woo (art. 3.1) maakt lenW al informatie openbaar.

lenW geeft sinds 2021 invulling aan het Kabinetsbeleid om bij stukken aan het parlement ook de onderliggende beslisnota's²⁵ openbaar te maken. Met monitoring wordt de naleving van deze werkwijze geborgd in de organisatie. In opdracht van het ministerie van BZK is een onderzoek onder parlements-leden, journalisten en rijksambtenaren uitgevoerd naar de beslisnota's. lenW is in afwachting van de resultaten, die mogelijk leiden tot aanscherping van de werkwijze.

Passieve openbaarmaking

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

Verbetering van de informatiehuishouding

Het ministerie van lenW heeft voor de implementatie van de Woo en verbetering van de informatiehuis-houding een concern-breed plan open overheid en informatiehuis-houding opgesteld. Met dit plan is inzichtelijk gemaakt wat de totale opgave inhoudt en welke ambities lenW stelt. Met gerichte acties is gewerkt aan verbetering van de informatiehuis-houding. Inzichtelijk is gemaakt hoe het informatie-landschap er uit ziet, waar het effect van de verbetering het grootst is (stapsgewijze aanpak), welke acties dit vraagt van de organisatie. lenW werkt hierbij nauw samen met het coördinerend departement BZK, het rijksbrede programma Open Overheid en partijen en leveranciers in het landschap. De ondersteuning voor de informatiehuis-houding bij lenW is verder geprofessionaliseerd en versterkt, met aandacht voor: professionals, volume en aard van informatie, informatiesystemen, bestuur en naleving. De volgende acties zijn ingezet:

Professionals (IV-professional en rijksambtenaren)

Het Kwaliteitsraamwerk IV-professional (KWIV-profielen) is geïmplementeerd. De naleving en monitoring daarvan is in de lijn geborgd. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden van IV-professionals en rijksambtenaren benut lenW de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen (Leerhuis²⁶). Transparantie en informatiehuis-houding zijn onderwerpen die worden behandeld bij de introductie van nieuwe medewerkers. Ook is er aandacht voor communicatie naar en hulpmiddelen (o.a. workshops) voor managers en medewerkers.

Volume en aard van informatie

In 2024 is het totale informatielandschap in beeld gebracht. Dit maakt het mogelijk om gericht verbeterstappen te zetten. Er wordt gewerkt aan koers rond duurzame toegankelijkheid (DUTO), met daaraan gekoppeld een gereedschapskist met instrumenten en sjablonen om de adviseurs

²⁵ [Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's \(10 mei 2021\)](#) en [Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's \(13 juni 2022\)](#)

²⁶ [Leerhuis informatiehuis-houding](#)

te ondersteunen bij het toepassen van het raamwerk. Het, conform Archiefwet en Algemene Verordening Gegevensbescherming, archiveren van e-mails wacht op rijksbreed beleid en een rijksbrede technische oplossing. Dit wordt in 2025 verwacht. Ditzelfde geldt voor het archiveren van chatberichten. Met een implementatieaanpak bereiden de lenW-onderdelen zich voor op de ontvangst van het rijksbreed beleid en de technische oplossingen. Ditzelfde geldt voor bewindspersonen en de ambtelijke leiding, waar ter overbrugging, met tijdelijke oplossingen wordt gewerkt.

Informatiesystemen

lenW maakt zoveel mogelijk gebruik van Rijksbreed ontwikkelde voorzieningen. Ook heeft lenW in 2024 de eerste stappen gezet in de vervanging van het DMS-systeem.

Bestuur en naleving

Het concern-breed plan open overheid en informatiehuishouding is in 2024 vastgesteld in de bestuursraad van lenW. De departementale voortgang en sturing verloopt via de bestuursraad en de reguliere lijn P&C-cyclus. Daarnaast is conform de rijksbrede afspraak een volwassenheidsmeting uitgevoerd en is gerapporteerd over de financiën aan het Rijksbrede programma open overheid (BZK). In 2024 is de tweejaarlijkse monitor van de Inspectie Overheidsinformatie en Erfgoed (IOE) ingevuld. De uitkomsten uit beide zelfevaluaties zijn betrokken bij het vaststellen van de stand van zaken en het inzetten van verbeteracties.

4 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen

Motie Schouw

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad geadviseerd om in 2024 door te gaan met de gestage uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan.

Herstel en veerkrachtplan

In oktober 2023 is het aangepaste [Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan\(HVP\)](#) goedgekeurd, inclusief een REPowerEU-hoofdstuk. Het Nederlandse HVP bestaat uit 50 maatregelen. lenW geeft uitvoering aan de volgende zes maatregelen:

- Programma European Rail Traffic Management System
- Programma veilige, slimme en duurzame mobiliteit
- Programma Intelligente Wegkantstations
- Programma Luchtvaart in Transitie
- Project Zero Emission Services
- Project Digitale Infrastructuur Logistiek

Over de voortgang van de implementatie van het HVP wordt de Kamer tweejaarlijks geïnformeerd. In het voorjaar van 2024 is dit gebeurd door middel van het [Nationaal Hervormingsprogramma](#) en in het najaar met een [Kamerbrief](#).

In deze brief is de Tweede Kamer tevens geïnformeerd over de goedkeuring van het eerste betaalverzoek. Met deze goedkeuring ontvangt Nederland € 1,3 miljard. Onderdeel van het eerste betaalverzoek betrof de lenW mijlpaal «Planstudie Kijfhoek Belgische Grens».

Op 13 december 2024 heeft het kabinet het tweede betaalverzoek met een omvang van € 1,2 miljard **ingediend** bij de Europese Commissie. Onderdeel van dit tweede betaalverzoek betreft de IenW mijlpalen «Planstudie Noord-Nederland» en «Intelligente Wegkantstations». Over de beoordeling van dit tweede betalingsverzoek wordt de Tweede Kamer door de minister van Financiën geïnformeerd.

5 Onderuitputting

Aan de hand van onderstaande tabel wordt de totale onderuitputting gepresenteerd. Daarbij worden de grootste en belangrijkste meevallende realisaties toegelicht. De overige realisaties worden in de post «Overig» toegelicht.²⁷

Op de beleidsbegroting HXII hangt de ontstane onderuitputting niet samen met arbeidsmarktkrapte. De onderuitputting hangt met name samen met minder subsidieaanvragen, vertraging in de publicatie van subsidieregelingen (waardoor verplichtingen niet volledig zijn aangegaan en meevallers op opdrachtbudgetten).

Tabel 5 Grootste posten met onderuitputting in 2024 (bedragen x € 1.000)			
Artikel	Dossier	Bedrag	Als % v.d. vastgestelde netto-begroting
11	NGF GPWT	– 7,7	– 0,1%
14	NGF DMI	– 11,0	– 0,1%
14	Subsidie elektrisch vervoer	– 7,7	– 0,1%
14	Schaderegeling Stint	– 3,7	0,0%
18	NGF ZES	– 11,1	– 0,1%
18	Innovatie subsidie duurzame binnenvaart	– 3,4	0,0%
Overig		3,2	0,0%
Totaal		– 41,4	– 0,3%

Artikel 11

NGF GPWT

De vertraging bij de subsidieregelingen is het gevolg van wijzigingen van (andere) begrotingsgrondslagen. Bij toekenning van de NGF-middelen was de verwachting dat de regelingen in 2024 opengesteld konden worden. In de praktijk heeft het meer tijd gekost en zullen de regelingen pas in 2025 gepubliceerd en opengesteld worden.

Artikel 14

NGF Dutch Metropolitan Innovations

Bij de opdrachten voor Dutch Metropolitan Innovations is vertraging ontstaan bij de ontwikkeling van de innovatievoorstellen, waardoor de implementatie ook later plaats zal vinden.

Subsidie elektrisch vervoer

Niet alle middelen die beschikbaar zijn gesteld voor subsidieregelingen voor elektrisch vervoer zijn aangevraagd.

²⁷ Onderuitputting betreft hierbij de specifieke najaars- en slotwetmutaties 2024. In lijn met de comptabele wetgeving is de vastgestelde begroting gedurende 2024 in onder meer verschillende suppletore wetten bijgesteld. Voor het verloop van de wijziging van de begrotingsstaat voor het jaar 2024 wordt verwezen naar de slotwet 2024.

Stint

Er zijn dit jaar minder schadevergoedingen toegekend in rechtzaken dan initieel begroot, omdat een deel van de rechtzaken doorloopt tot in 2025.

Artikel 18

NGF ZES

Voor NGF-project Zero Emissie Services zijn er nieuwe inzichten in de prognose; doordat het aanvragen van de subsidie voor binnenvaartondernemers hogere investeringskosten en operationele kosten met zich meebrengt, is het aantal inschrijvingen voor de subsidie lager dan verwacht. De subsidieregeling wordt in 2025 voortgezet.

Innovatie subsidie duurzame binnenvaart

Bij de subsidieregeling voor innovatie duurzame binnenvaartschepen is een deel van de betalingen vertraagd. Deze betalingen zullen in 2025 plaatsvinden.

Overig

Dit betreffen diverse kleinere mutaties die geen eenduidige oorzaak hebben.

Overzicht coronasteunmaatregelen

Tabel 6 Overzicht coronasteunmaatregelen (bedragen x € 1 miljoen)				
Art.	Naam maatregel/regeling	Bedrag verplichtingen 2024	Bedrag uitgaven 2024	Bedrag ontvangsten 2024
16 en 98	Beschikbaarheidsvergoeding OV	– 41,1	4,5	20,6
17	Lening Winair	0,0	0,0	0,3
97 en 98	COVID-testen reizigers	– 60,7	0,1	0,0
Totaal		– 101,8	4,6	20,9

Toelichting

Hieronder is een korte omschrijving opgenomen van de maatregelen.

Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector

Dit betreft een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. De vergoeding is bestemd om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer tijdens de COVID-19-crisis te kunnen borgen.

In 2024 is € 4,5 miljoen uitgegeven van de gebudgetteerde € 11,4 miljoen. Het volledige bedrag was niet meer nodig vanwege een bijgestelde raming. Verder zijn openstaande verplichtingen die niet meer tot betaling komen naar beneden bijgesteld. Hierdoor tonen de aangegane verplichtingen een negatief bedrag.

Lening Winair

Dit betreft een hypothecaire lening voor het luchthavengebouw van Winair. Deze lening is door zowel het ministerie van BZK als door het ministerie van lenW gefinancierd. De ontvangsten in 2024 zijn de laatste aflossing en rente betaling door Winair in januari 2024.

COVID-testen reizigers

Dit betreft de middelen voor de vergoeding van testen voor uitgaande reizigers, inclusief uitvoeringskosten. De uitgaven zijn gedaan naar aanleiding van overlopende verplichtingen uit 2023. Verder zijn openstaande verplichtingen die niet meer tot betaling komen naar beneden bijgesteld. Hierdoor tonen de aangegane verplichtingen een negatief bedrag.

Budgettaire overzicht Oekraïne

In 2024 is door het kabinet besloten om de steun aan Oekraïne door te zetten en zijn middelen beschikbaar gesteld op de aanvullende post. De precieze besteding van de steun is afgestemd op de behoefte van Oekraïne. Vanuit lenW is in dit kader één maatregel getroffen. In onderstaand overzicht zijn de budgettaire effecten van deze maatregelen opgenomen en toegelicht.

Tabel 7 Budgettaire overzicht Oekraïne (bedragen x € 1.000)						
Artikel-nummer	Artikelnaam	Maatregel	Verplichtingen 2024	Uitgaven 2024	Ontvangsten 2024	Relevante Kamerstukken
97	Algemeen departement	Strooizout	801	801		0Nederland schenkt 45 miljoen kilo strooizout aan Oekraïne Nieuwsbericht Rijksoverheid.nl

Toelichting

Hieronder is een korte omschrijving opgenomen van de maatregelen.

1. Strooizout: De voorraad strooizout in Oekraïne bleek in 2023 niet meer genoeg vanwege de oorlog. Nederland heeft na diverse gesprekken met betrokken partners toegezegd 45 miljoen kilo strooizout te doneren aan Oekraïne. In 2024 is nog een factuur voor het transport van het strooizout betaald.

4. Beleidsartikelen

4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 8 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie				Vastgestelde begroting		Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	30.283	30.650	96.183	43.237	188.327	75.504	112.823
Uitgaven	49.982	45.678	43.541	52.905	70.066	85.520	- 15.454
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen waterbeleid	39.450	34.836	32.139	44.019	53.580	55.571	- 1.991
2 Waterveiligheid	2.704	2.905	2.756	1.851	1.745	3.441	- 1.696
3 Grote oppervlaktewateren	1.473	1296	1330	630	561	1734	- 1173
4 Waterkwaliteit	6.355	6641	7316	6405	14180	24774	- 10594
Ontvangsten	258	408	398	109	382	0	382

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 9 Rol en verantwoordelijkheden

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

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaand zijn de indicatoren opgenomen die inzicht geven in de ontwikkeling in het behalen van de doelen van waterveiligheidsbeleid. De indicatoren geven hier het beeld voor het basisbeschermingsniveau en het economische risico. In de begroting van het Deltafonds zijn overige waterbeleid gerelateerde indicatoren opgenomen.

Ongeveer 55% van ons land zou regelmatig onder water staan als er geen dijken en duinen zouden zijn. In dit gebied wonen circa negen miljoen mensen en wordt 70% van ons Bruto Nationaal Product (BNP) verdiend. Maatschappelijk gezien is aandacht voor de waterveiligheid dus van cruciaal belang voor de leefbaarheid en de economie van Nederland (Kamerstukken II 2015–2016, [34 436, nr. 3](#)).

Doel van het waterveiligheidsbeleid is:

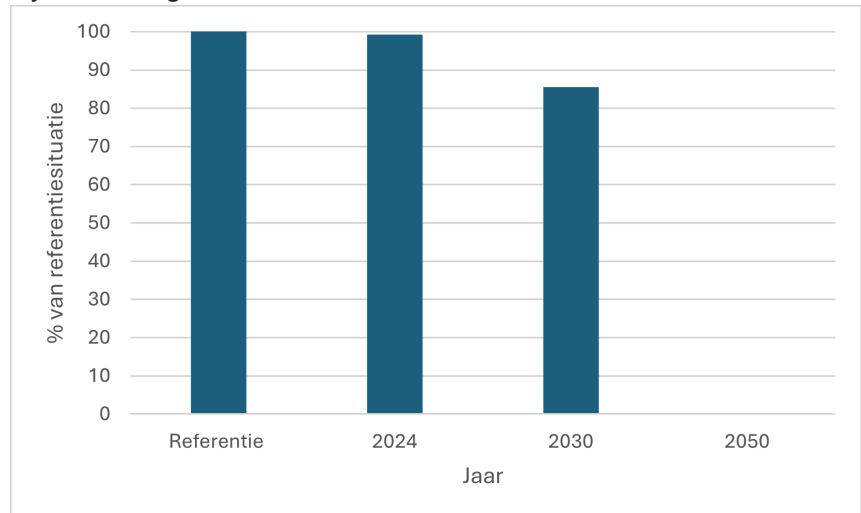
- Iedereen in Nederland die achter een dijk woont, krijgt ten minste een basis beschermingsniveau van 1/100.000 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu om te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 0,001% per jaar.
- Daarnaast wordt extra bescherming geboden op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

Als basis voor het bereiken van het doel van het waterveiligheidsbeleid geldt sinds 1 januari 2017 een nieuwe normering voor de primaire waterkeringen. In 2050 moeten al deze keringen aan de wettelijke normen voldoen. Dit betekent een basisbeschermingsniveau voor iedereen in 2050 en een economisch risico waarbij de kosten en baten tegen elkaar opwegen.

Indicator: Basisbeschermingsniveau

Onderstaande figuur schetst de ontwikkeling in de verbetering van het basisbeschermingsniveau door afname van de overstromingskans als gevolg van dijkversterkingen in het HWBP in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar). Ten opzichte van het referentiejaar wordt de ontwikkeling in het halen van de doelen van het waterveiligheidsbeleid in de tijd uitgezet.

Figuur 3 Ontwikkeling in het halen van basisbeschermingsniveau tov de referentiesituatie door afname van de overstromingskans door dijkversterking in het HWBP



Het percentage 2024 is het percentage per 1 januari 2025

Bron: RWS, 2025. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NWP1 in 2014.

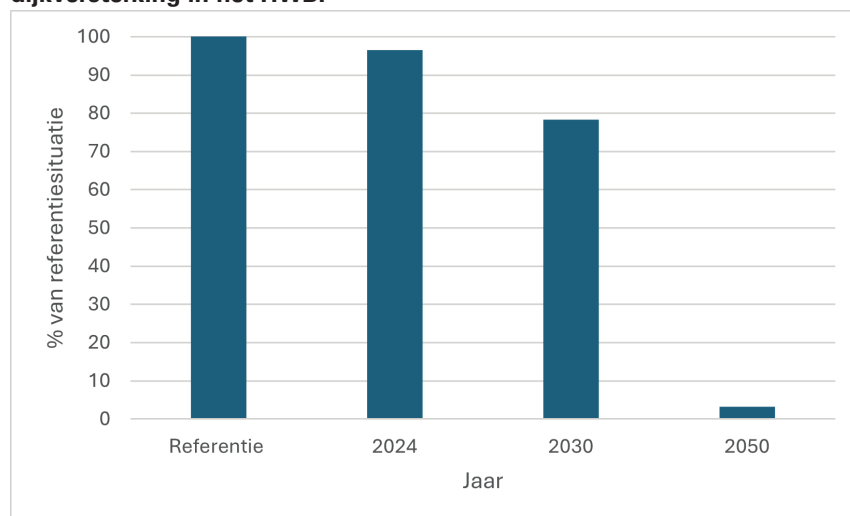
Toelichting

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

Indicator: Economisch risico

Onderstaand figuur schetst de ontwikkeling van het economisch risico van een overstroming als % t.o.v. het referentie jaar.

Figuur 4 Ontwikkeling in het afnemen van het economisch risico t.o.v. de referentiesituatie door afname van de overstromingskans door dijkversterking in het HWBP



Het percentage 2024 is het percentage per 1 januari 2025

Bron: RWS, 2025. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NWP1 in 2014.

Toelichting

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

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

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies over het integrale waterbeleid.

Water en Bodem Sturend

Vanuit het belang om wateropgaven goed geborgd te krijgen in de Ruimtelijke Ordening zijn vanuit het programma Water en Bodem Sturend verschillende onderzoeken en initiatieven ontplooid. Op 17 juni 2024 is de uitgewerkte borgingskalender naar de Kamer gestuurd. Hierin is aangegeven hoe de samenwerkende overheden de 33 richtinggevende keuzes oppakken en welke aanpak daarbij het meest passend is: bestuurlijke arrangementen of juridisch instrumentarium. Voorts zijn in de kamerbrief van 22 oktober 2024 de principes en structurerende keuzes herbevestigd en gecontinueerd. Verschillende resultaten van het afgelopen jaar hebben

bijgedragen aan het sturend laten zijn van water en bodem in de ruimtelijke ordening. Zo is het Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Dit afwegingskader is een ondersteunend instrument voor provincies, gemeenten en waterschappen bij de locatiekeuze voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast worden de regels voor het bouwen in het rivierbed aangescherpt. Dit gebeurt stapsgewijs. De eerste wijziging is doorgevoerd op 1 april 2024. En er zijn vier gebiedsgerichte uitwerkingen gedaan door het College van Rijksadviseurs die waardevolle lessen hebben opgeleverd over hoe verschillende overheden hun opgaven integraal kunnen oppakken waarbij aan de voorkant rekening wordt gehouden met Water en Bodem.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

Vanaf voorjaar 2023 is het KRW impulsprogramma gestart met als doel om samen met de regionale waterbeheerders alle afgesproken maatregelen uit de stroomgebiedsbeheerplannen te realiseren en waar nodig aanvullende maatregelen te nemen. De KRW gaat over al het water in Nederland, maar wordt via een voorgeschreven methodiek beoordeeld voor ongeveer 750 oppervlaktewateren, met in totaal zo'n 140 doelen voor ecologie en chemie per waterlichaam, en met circa 12 doelen voor de 23 grondwaterlichamen. In totaal gaat het in alle oppervlakte- en grondwaterlichamen om ongeveer 100.000 waterkwaliteitsparameters die aan een bepaalde norm moeten voldoen, om als «goed» te kunnen worden aangemerkt. Uit de meetgegevens blijkt dat op dit moment al aan circa 80% van de normen wordt voldaan.

In december 2024 is de [tussenevaluatie](#) van de KRW aan de Tweede Kamer aangeboden. Nadere toelichting over de Kaderrichtlijn Water kan gevonden worden op de begroting van het Deltafonds artikel 7.

Noordzee

In 2024 werkte IenW aan de implementatie van het Programma Noordzee 2022-2027. Onderdeel daarvan is de Partiële Herziening (PH), waarin o.a. nieuwe windenergiegebieden aangewezen worden voor de periode na 2031. Na de terinzagelegging van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en het Participatieplan is intensief samengewerkt met betrokken departementen en stakeholders richting het Ontwerp PH. Via het Greater North Sea Basin Initiative versterkt IenW de sectoroverstijgende samenwerking tussen de 9 Noordzeelanden op verschillende Noordzee-onderwerpen en werd op 25 november jl. een ministeriële verklaring ondertekend. Ook is gewerkt aan de actualisatie van de Mariene Strategie deel 1 (MS1) ter uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). MS1 bevat een beoordeling van de huidige milieutoestand van de Noordzee, de beschrijving van de gewenste goede milieutoestand en daarbij behorende doelen en indicatoren.

Zuidwestelijke Delta en Waddengebied

In de Zuidwestelijke Delta en het Waddengebied is afgelopen jaar gewerkt aan de verdere uitwerking van de gebiedsagenda's samen met de gebiedspartners. Voor de Zuidwestelijke Delta is een verkennende systeemanalyse opgeleverd die gebruikt gaat worden voor de integrale voorkeursstrategie van de gebiedsagenda en herijking voorkeursstrategie van het Deltaprogramma. In het Schelde estuarium is de derde [evaluatie](#) van de Vlaams-Nederlandse samenwerking op grond van het Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium afgerond en in mei naar de TK gestuurd.

Waterveiligheid

In 2024 zijn zowel de aannames onder de wettelijke normering van primaire waterkeringen, als de werking van een aantal wettelijke waterveiligheidsartikelen en de subsidieregeling voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) geëvalueerd. De evaluatie laat zien dat verreweg de meeste normen robuust zijn, maar dat er inhoudelijk wel aanleiding is om voor de Wadden, Limburg en enkele losse dijktrajecten het gesprek aan te gaan over normaanpassing. IenW gaat met betrokken partijen in gesprek om in 2025 tot afstemming en afspraken te komen.

Voor de waterveiligheidsonderdelen van de Waterwet en de subsidieregeling HWBP blijkt uit de evaluaties dat het (wettelijk) systeem werkt, maar dat er aandacht nodig is voor betere sturing op doelmatigheid via bijvoorbeeld de projectgebonden eigen HWBP-bijdrage en het meer centraal beheersen van risico's en toetsen van HWBP-projecten.

Met de brief van 8 november 2023 zijn de Staten-Generaal geïnformeerd over de staat van de primaire waterkeringen na de eerste landelijke beoordelingsronde en over een globale kosteninschatting (GKI) van de versterkingsopgave tot 2050. Daarin is aangegeven dat de GKI een eerste inschatting was met veel onzekerheden en dat die eerst verder aanscherpt zou moeten worden. In 2024 is een analyse uitgevoerd om te komen tot een concretisering van de versterkingsopgave. Daaruit volgt dat de verwachte resterende opgave tot 2050 lager uitvalt: ca 1.400 km. Op basis van actuele kosten leidt dat tot een geschatte budgetbehoefte (prijsspeil 2024) van ca. €14 – €23 miljard. Ten opzichte van de beschikbare ca. €12 miljard wordt hiermee een tekort verwacht tot 2050, waarover later nadere afspraken gemaakt dienen te worden. Deze inschatting zal, indien er nieuwe inzichten ontstaan uit de tweede landelijke beoordelingsronde tot 2035 (LBO2), en naarmate projecten in het HWBP worden uitgewerkt, worden bijgesteld. Dit sluit aan bij een cyclisch systeem waarin nieuwe inzichten leiden tot een nauwkeuriger beeld van de opgaven.

Mariene milieu Caribisch Nederland

Op Bonaire zijn peilbuizen geslagen voor monitoring van grondwater en zijn zeewaterkwaliteitssensoren aangelegd aan steigers en een nieuwe boei. Daarnaast is de bemonstering en analyse van de kwaliteit van het zeewater gestart rondom de BES-eilanden.

Nationaal Groeifonds

In het kader van het Nationaal Groeifonds zijn twee projecten gestart in 2024, te weten Groeiplan Watertechnologie en NL2120. Het Groeiplan Watertechnologie (nieuwe naam: Uppwater) beoogt de verdere ontwikkeling en (export)groei van de Nederlandse watertechnologiesector en water gebruikende sectoren, zodat er nu en in de toekomst voldoende, schoon en veilig (drink)water beschikbaar blijft. Voor dit project is het beschikbaar budget € 135 miljoen. NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland, richt zich op het opschalen van natuurlijke oplossingen (nature based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Voor NL2120 is het beschikbaar budget € 110 miljoen, waarvan € 40 miljoen voorwaardelijk. De IenW minister neemt de regie over de uitvoering van de projecten en zorgt voor toepassing van de kennis in beleid en aanbestedingen.

Internationale samenwerking

In het kader van internationale samenwerking heeft de VN Water Conferentie (maart 2023) in New York een nieuwe basis gelegd voor het versnellen van de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) die in 2030

moeten zijn behaald met betrekking tot water en klimaatadaptatie. De inzet is vastgelegd in de 'Water Action Agenda' waarin ambities, programma's en committeringen zijn vastgelegd. In de komende jaren zal de Water Action Agenda om opvolging vragen evenals dekking van financiële middelen (via de voorjaarsnota) om de committeringen daadwerkelijk te borgen. In 2024 is ingezet op klimaatadaptatie en watermanagement om klimaatweerbearheid in andere (delta)landen te vergroten door Nederlandse kennis te delen evenals het stimuleren van het Nederlands verdienvermogen in het buitenland. Dit via programma's zoals het programma Partners voor Water, het Valuing Water Initiative, het Water as Leverage programma, Disaster Risk Reduction & Surge Support programma en het International Panel for Deltas & Coastal Areas (IPDC) in lenW prioritaire landen zoals India en Indonesië, maar ook vele andere (ei)landen waar Nederland een water en klimaatadaptatie samenwerking heeft. In 2024 is het aanbevelingsrapport opgeleverd van de Global Commission on the Economics of Water. De Water Action Agenda geeft nadere invulling en richting aan de Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA) in de periode tot 2030.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 10 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024
Verplichtingen	30.283	30.650	96.183	43.237	188.327	75.504	112.823
Uitgaven	49.982	45.678	43.541	52.905	70.066	85.520	- 15.454
1 Algemeen waterbeleid	39.450	34.836	32.139	44.019	53.580	55.571	- 1.991
<i>Opdrachten</i>	<i>2.232</i>	<i>2.625</i>	<i>5.942</i>	<i>10.928</i>	<i>9.228</i>	<i>20.970</i>	<i>- 11.742</i>
HGIS Partners for Water	0	0	0	7.158	5.617	9.948	- 4.331
Overige HGIS opdrachten	0	0	0	0	826	1.500	- 674
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	0	0	0	11	0	0	0
KAWI	0	0	0	1.230	0	0	0
Klimaat Bestuur/NOVI	0	0	0	300	0	0	0
CORA	212	272	202	719	0	0	0
VN Water (HGIS)	0	0	0	0	0	4.000	- 4.000
Klimaat bestuur	0	0	98	0	0	0	0
Regie Innovatie	0	0	568	0	656	1.090	- 434
Overige opdrachten	2.020	2.353	5.074	1.510	2.129	4.432	- 2.303
<i>Subsidies</i>	<i>14.677</i>	<i>11.445</i>	<i>7.163</i>	<i>15.187</i>	<i>21.910</i>	<i>15.869</i>	<i>6.041</i>
Partners voor Water (HGIS)	10.297	10.213	4.108	5.502	5.615	4.000	1.615
Blue Deal (HGIS)	2.900	1.090	0	5.699	7.030	2.500	4.530
WI	0	0	0	1.166	0	0	0
NGF-project NL2120	0	0	0	0	8.195	7.033	1.162
Incidentele Subsidie WKB	1.286	16	0	0	0	10	- 10
Overige Subsidies	194	126	3.055	2.820	1.070	2.326	- 1.256
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>15.343</i>	<i>16.160</i>	<i>16.789</i>	<i>17.299</i>	<i>17.362</i>	<i>14.878</i>	<i>2.484</i>
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	612	1.626	919	952	801	496	305
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	14.731	14.534	15.870	15.406	16.561	14.382	2.179
Overige bijdrage aan agentschappen	0	0	0	941	0	0	0
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>6.568</i>	<i>4.506</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2.980</i>	<i>3.214</i>	<i>- 234</i>
NGF-project NL2120	0	0	0	0	2.891	3.164	- 273
Overige bedijrgen	0	4.506	0	0	89	50	39

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	630	0	2.245	605	2.100	640	1.460
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	0	100	0	0	0	0	0
2 Waterveiligheid	2.704	2.905	2.756	1.851	1.745	3.441	- 1.696
<i>Opdrachten</i>	2.704	2.905	2.756	1.851	1.745	3.441	- 1.696
Waterveiligheid	2.704	2.905	2.756	1.851	1.565	3.391	- 1.826
Overige opdrachten	0	0	0	0	180	50	130
3 Grote oppervlaktewateren	1.473	1.296	1.330	630	561	1.734	- 1.173
<i>Opdrachten</i>	1.273	1.196	1.280	630	561	1.734	- 1.173
RWS Zuid-Westelijke Delta	1.052	934	1.043	331	437	1.077	- 640
RWS Waterdossier WOM	107	106	0	0	0	0	0
Overige opdrachten	114	156	237	299	124	657	- 533
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	200	100	50	0	0	0	0
4 Waterkwaliteit	6.355	6.641	7.316	6.405	14.180	24.774	- 10.594
<i>Opdrachten</i>	3.692	3.963	4.577	4.194	5.407	6.754	- 1.347
Noordzee en Oceanen	0	294	81	11	1.488	1.758	- 270
RWS (BOA)	3.069	2.852	3.654	2.832	3.251	4.403	- 1.152
WKK opdrachten	0	0	558	360	48	0	48
MIW opdrachten	0	0	284	0	0	0	0
Overige opdrachten	623	817	0	991	620	593	27
<i>Subsidies</i>	400	400	48	1.040	6.817	16.330	- 9.513
NGF GPWT	0	0	0	0	5.683	15.980	- 10.297
Overige subsidies	0	0	0	0	1.134	350	784
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	500	0	0	41	0	0	0
<i>Bijdrage aan internationale organisaties</i>	1.763	2.278	1.991	1.130	1.956	1.690	266
WKK contributies	837	531	714	63	0	0	0
WKK mondiaal	396	1.063	1.277	0	0	0	0
Overige bijdrage (inter)nat.org	530	684	0	1.067	1.956	1.690	266
<i>Bijdrage aan ZBO's</i>	0	0	700	0	0	0	0
Ontvangsten	258	408	398	109	382	0	382

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

- Op dit artikel is voor € 112,8 miljoen meer verplicht dan oorspronkelijk geraamd, met name doordat in 2024 twee NGF-projecten zijn gestart, waarvoor verplichtingenruimte (€ 108,8 miljoen) in de eerste suppletoire 2024 naar voren is gehaald om toe te kunnen zeggen aan de deelnemende partijen. De overige mutaties betreft een saldo van kleinere mutaties, veelal samenhangend met uitgavenmutaties.
- De lagere gerealiseerde uitgaven op het onderdeel opdrachten Algemeen waterbeleid van -€ 11,7 miljoen zijn met name het gevolg van:
 - de lagere uitgaven voor Partners voor Water (- € 4,3 miljoen), met name als gevolg van een kasschuif om aan te sluiten op het werkplan van de deelnemende partners;

- lagere uitgaven bij VN Water (- € 4,0 miljoen) als gevolg van een herschikking naar HGIS-subsidies voor het Programma International Panel for Deltas & Coastal Areas (IPDC) waarvan Deltares de uitvoerende organisatie is;
 - Diverse kleinere mutaties verklaren het overige verschil van (- € 3,4 miljoen).
3. De hogere realisatie op Subsidies (€ 6,0 miljoen) heeft met name betrekking op de herschikking van de middelen voor het programma IPDC van opdrachten naar subsidies (€ 4,3 miljoen). Daarnaast is voor het programma Partners voor Water € 1,6 miljoen en voor het NGF-project NL2120 € 1,2 miljoen meer bevoorschot dan geraamd. Het resterende verschil van – € 1,1 miljoen betreft diverse kleinere afwijkingen.
 4. De hogere realisatie van € 2,5 miljoen wordt veroorzaakt door extra opdrachten aan het KNMI (€ 0,3 miljoen) en de tariefstijging van RWS (€ 2,2 miljoen).
 5. De lagere realisatie bij subsidies (- € 9,5 miljoen) is het gevolg van de vertraging bij het NGF project Groeiplan Watertechnologie (GPWT) (- € 10,3 miljoen). De subsidieregelingen hiervoor zijn met vertraging opengesteld, waardoor de subsidieverleningen pas in 2025 kunnen plaatsvinden. Diverse kleinere mutaties verklaren het overige verschil van (€ 0,8 miljoen).

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. Algemeen Waterbeleid (€ 53,6 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 9,2 miljoen)

- *HGIS Partners for Water (€ 5,6 miljoen)*. In internationaal verband zijn er als onderdeel van de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) initiatieven gefinancierd ten behoeve van waterveiligheid en waterzekerheid. Het is een voortzetting van het internationale programma van de ministeries IenW, BZ, EZ en KGG, en LVVN.
- *Overige HGIS opdrachten (€ 0,8 miljoen)*. In 2024 zijn, als onderdeel van de HGIS, opdrachten verstrekt voor onder meer Water As Leverage en Water Action Agenda.
- *Regie Innovatie (€ 0,7 miljoen)*. Er zijn opdrachten verstrekt voor onder andere onderzoek voor kennis- en innovatie op het gebied van waterbeleid, zoals ondersteuning van het topteam, de topsector water en maritiem en human capital.
- *Overige opdrachten (€ 2,1 miljoen)*. Dit betrof opdrachten op het gebied van o.a. klimaatadaptatie, zowel beleidsmatig als uitvoering (RWS).

Subsidies (€ 21,9 miljoen)

- *Partners voor Water (HGIS) (€ 5,6 miljoen)*. Partners voor Water is een subsidieprogramma waarvan het doel is om waterveiligheid en waterzekerheid te stimuleren in een delta, deltastad of stroomgebied in het buitenland.
- *Blue Deal (HGIS) (€ 7,0 miljoen)*. Op dit onderdeel is € 2 miljoen subsidie verstrekt voor de Blue Deal, het (internationale) subsidieprogramma van de 21 waterschappen samen met de ministeries van Buitenlandse Zaken en IenW met als doel 20 miljoen mensen wereldwijd toegang geven tot

- voldoende, schoon en veilig water. Daarnaast is € 4,0 miljoen subsidie verstrekt aan het International Panel for Deltas & Coastal Areas (IPDC), een Nederlands initiatief en dat klimaatweerbaarheid van landen en Small Island Developing States (SIDS) versnelt. Het IPDC is een initiatief van de minister van IenW en zal in samenhang worden uitgevoerd met de Coalition of Finance Ministers waar BZ in de co-lead is. Tenslotte is € 0,7 miljoen subsidie verstrekt voor het WTEX10 programma, dat inzet op vertienvoudiging van de Nederlandse watertechnologie sector per 2030. Het programma stimuleert kennisontwikkeling, innovatie en export evenals het versterken van de coherentie binnen de watersector. Het betreft een dynamisch programma waar het bedrijfsleven en kennisorganisaties in de lead zijn ten bate van start-ups, scale-ups, onderzoek, en slimme coalities gericht op zuivering van water, herwinning van nutriënten, ontzilting, hergebruik van water en partnerschappen.
- *NGF-project: NL2120 (€ 8,2 miljoen)*. Nieuw vanaf 2024 is de subsidieverlening vanuit het Nationaal Groei Fonds (NGF), waarmee het programma NL2120 tot en met 2029 wordt ondersteund met in totaal € 70 miljoen, waarvan € 8,2 miljoen in 2024.
 - *Water Internationaal (€ 1,1 miljoen)*. Op het vlak van Water Internationaal zijn subsidies verleend omtrent (de activiteiten van) de Champions-group, China Council, IPDC en Water and Climate Coalition.

Bijdragen aan agentschappen (€ 17,4 miljoen)

- De bijdrage aan RWS (€ 16,6 miljoen) heeft betrekking op de jaarlijkse opdracht aan RWS voor de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.
- Daarnaast is aan het KNMI een bijdrage van € 0,8 miljoen verleend voor onderzoeken en analyses op het gebied van kennisontwikkeling ten behoeve van wind- en waterstandstatistiek, rivierafvoeren, (versnelde) zeespiegelstijging en voor klimaatadaptatie.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,0 miljoen)

Voor het jaar 2024 is een bedrag van € 2,9 miljoen uitgekeerd aan de provincie Fryslân en de gemeenten Rotterdam en Dordrecht voor deelname aan het Nationaal Groeifonds programma NL2120. De overige bijdragen betreffen nog € 0,1 miljoen.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 2,1 miljoen).

Er zijn bijdragen verstrekt aan de Global Commission on the Economics of Water (GCEW) voor het Research Workplan (fase 2) via de OECD.

2. Waterveiligheid (€ 1,7 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 1,7 miljoen).

- De opdrachtverlening op het gebied van waterveiligheid (€ 1,5 miljoen) had betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van waterveiligheid en opdrachten voor kennisprogramma zeespiegelstijging, actualisatie van de reserve-ringszone voor de lange termijn waterveiligheid, evaluatie van de subsidieregeling Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en diverse andere opdrachten.
- Tevens zijn opdrachten verstrekt (€ 0,2 miljoen) ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders, ontwikkeling van kennis en modellen ten aanzien van waterveiligheid in de kust- en riviergebieden, onder andere als gevolg van de klimatologische veranderingen.

3. Grote oppervlaktewateren (€ 0,6 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 0,6 miljoen).

De opdrachtverlening op het gebied van de grote oppervlaktewateren heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van de Wadden en de Zuid-Westelijke Delta (€ 0,5 miljoen). Onder overige opdrachten zijn middelen ingezet voor de Agenda voor het Waddengebied 2050.

4. Waterkwaliteit (€ 14,2 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,4 miljoen).

- *RWS (BOA) (€ 3,3 miljoen).* De opdrachtverlening op het gebied van waterkwaliteit had grotendeels betrekking op de opdracht voor beleids-ondersteuning en advies aan RWS op het gebied de Kaderrichtlijn Water, emissieregistratie (water), monitoring van gewasbescherming en nutriënten en het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Daarnaast heeft RWS inzet gepleegd op dossiers van het mariene milieu (zoals KRM, OSPAR en London Protocol). Tevens ondersteunt RWS in EU-comités en -raden en op internationale dossiers als de stroomgebieden van Maas, Rijn, Schelde en Eems.
- *Noordzee en oceanen (€ 1,5 miljoen).* Er zijn ook opdrachten verleend t.b.v. de uitvoering van het Noordzeeakkoord, het Programma Noordzee (2022-2027), proces en programmaondersteuning voor Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI) en diverse andere opdrachten.
- Overige opdrachten tellen per saldo op tot circa € 0,6 miljoen.

Subsidies (€ 6,8 miljoen).

- *NGF-project: Groeiplan Water Technologie (€ 5,7 miljoen).* De uitgaven hebben betrekking op subsidieverlening vanuit het Nationaal Groei Fonds, waarmee vanaf 2024 het Groeiprogramma Water Technologie voor 10 jaar wordt ondersteund met in totaal € 135 miljoen. Deze subsidieverlening heeft deels in 2024 plaatsgevonden. De subsidieregelingen zijn wel gepubliceerd, maar de toekenningen vinden plaats in 2025.
- *Overige subsidies (€ 1,1 miljoen).* Betreft verleende subsidies voor de Ocean Cleanup en een onderzoek voor de Kaderrichtlijn Water en Ecologie.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 2,0 miljoen).

- In het kader van de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet heeft Nederland ook in 2024 de ondersteuning van internationale organisaties voortgezet. Het gaat daarbij onder meer om twee internationale UNESCO-watercentra, het Sendai raamwerk van de UN-office for disaster risk reduction (UNISDR), de UN Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, de Wereldbank, Water Global Practice en de OESO inzake waterbeheer.
- Tevens zijn er bijdragen verleend aan het UNEP programma Global Environment Monitoring System for the Ocean and Coasts (GEMS Ocean) en voor de Digital Twins van het Caribisch gebied.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 11 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	416.281
Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	187.913
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	604.194
<i>Waarvan</i>	
01.01 Grote projecten waterveiligheid	60.595
01.02 Overige aanlegprojecten waterveiligheid	526.082
01.03 Studiekosten	17.517

Tabel 12 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	70.317
Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	112
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	70.429
<i>Waarvan</i>	
02.02 Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening	67.909
02.03 Studiekosten	2.520

Tabel 13 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	327.216
Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	327.216
<i>Waarvan</i>	
03.01 Exploitatie	8.186
03.02 Onderhoud en vernieuwing	319.030

Tabel 14 Extracomptabele verwijzing naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	134.576
Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	134.576
<i>Waarvan</i>	
04.01 Experimenteerprojecten	0
04.02 GIV/PPS	134.576

Tabel 15 Extracomptabele verwijzing naar artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven (x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Deltafonds aan artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	170.911
Andere ontvangsten van artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	207.515
Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	378.426
<i>waarvan</i>	
05.01 Apparaat	307.995
05.02 Overige uitgaven	70.431
05.03 Investeringsruimte	0
05.04 Reserveringen	0

Tabel 16 Extracomptabele verwijzing naar artikel 07 Investeren in waterkwaliteit (x € 1.000)

		2024
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	107.741
	Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	232
	Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	107.973
<i>Waarvan</i>		
07.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn Water	52.816
07.02	Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit	35.532
07.03	Studiekosten waterkwaliteit	19.625

Tabel 17 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord (bedragen x € 1.000)

	2024
Visserij: innovatie LNV (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF)	792
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, IenW (€ 23,9 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF / LNV)	3.542
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP vanaf 2024, EZK (€ 21 miljoen)	4250
Versterking toezicht NVWA, LNV (€ 14 miljoen)	1350
Veilige doorvaart windparken	22
Totaal:	9.956

4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 18 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
Verplichtingen	35.953	73.935	117.403	127.442	187.594	118.942	68.652
Uitgaven	35.188	79.900	115.153	109.413	140.358	154.175	- 13.817
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	31.841	77.902	113.283	109.413	140.358	154.175	- 13.817
5 Eenvoudig Beter	3.347	1.998	1.869	0	0	0	0
Ontvangsten	234	0	51	107	1.527	0	1.527

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 19 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van: – Bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem. – De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke afspraken bodem met andere overheden. – Efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
Financieren	Het Rijk draagt financieel bij in de uitvoering door decentrale overheden van de spoedopgave en buitenproportionele opgave bodemsanering. Daarnaast subsidieert het Rijk een deel van bodemsaneringen in eigen beheer door bedrijven. Ook draagt het Rijk financieel bij aan kennisontwikkeling in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem. Subsidiering drinkwatertarieven op Caribisch Nederland en investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.
Regisseren	De Minister van IenW heeft voor Bodem en Ondergrond een systeem - en stelselverantwoordelijkheid en is daarbij enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en water en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan en draagt zo bij aan een veilig leefbaar en bereikbaar Nederland. Het gaat daarbij om: – Ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet. – Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen. – Ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid van bodem en ondergrond als basis voor maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS. – Verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht. – Toezicht op en de handhaving van wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht). – Het programma Versterking bodemstelsel dat bijdraagt aan bescherming van de bodemkwaliteit door herstel van vertrouwen; Verbetering van het Kwalibo-stelsel; Invulling van de systeemverantwoordelijkheid; Verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving; Versterken van de organisatie, kennis en samenwerking.
(doen) uitvoeren	Het Rijk voert in eigen beheer de hersanering uit van het EMK-terrein. Overige saneringen worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van decentrale bevoegde gezagen.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond worden deels verdeeld via het Provincie- en Gemeentefonds en deels via subsidies en specifieke uitkeringen. Gedurende de looptijd van de afsprakenperiode wordt aan RWS gerapporteerd over de bereikte resultaten. RWS monitort de voortgang van de aanpak van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's en publiceert hierover jaarlijks een rapportage. Actuele beleidsinformatie is beschikbaar op de website van [IPLO](#).

Door de bevoegde overheden wordt in het kader van Wet bodembescherming²⁸ aan RWS gerapporteerd over de voortgang van de aanpak van de zogenaamde spoedopgave. Verder verstrekken de bevoegde overheden jaarlijks informatie aan de minister over de voortgang van de activiteiten waarover subsidie is ontvangen.

De aangekondigde pilot van de Algemene Methodiek voor niet-genormeerde stoffen heeft vertraging opgelopen in 2022 en 2023 als gevolg van oorzaken van interne, externe en inhoudelijke aard. Zo bestaat de pilot uit een omvangrijk (water)bodemonderzoek. Begin 2024 is de opdracht gegeven voor het pilot onderzoek en is dit nominaal verlopen. Het RIVM verwacht dat de resultaten begin 2026 beschikbaar zullen zijn.

²⁸ Vanaf 2024 via het overgangsrecht Aanvullingswet bodem Omgevingswet,

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies ten aanzien van bodem en ondergrond.

Programma Bodem en Ondergrond

Het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater, zoals aangekondigd in de NOVI, heeft als doel het duurzaam veilig en efficiënt gebruik van bodem, ondergrond en grondwater te bevorderen. Het ministerie van IenW is coördinator van het programma, vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid voor het bodem-watersysteem. Het programma wordt in samenwerking met betrokken departementen en decentrale overheden ingevuld. Het programma bouwt voort op de structurerende keuzes uit «Water en Bodem Sturend» en het convenant en de bestuurlijke afspraken en samenwerkingsagenda Bodem en Ondergrond 2022-2030.

In 2024 hebben verschillende werksessies plaatsgevonden. Op 25 april 2024 vond er via een webinar een brede stakeholdersessie plaats en op 21 mei 2024 een expertbijeenkomst. Bij deze bijeenkomsten is noodzakelijke input opgehaald voor de uitwerking van de programmalijnen. Deze worden in de volgende stappen verder uitgewerkt. Het eerste resultaat hiervan is de contourennotitie die in november 2024 met de Tweede Kamer gedeeld is.

Vitale bodems

In 2024 zijn de onderhandelingen over een voorstel voor een bodemonitoringsrichtlijn onder het Belgisch voorzitterschap voortgezet en is er een akkoord over de richtlijn bereikt in de milieuraad van 17 juni. Het Pools Voorzitterschap heeft aangegeven het voorstel verder te willen brengen in 2025. Uitgangspunt van de richtlijn is dat de bodem dezelfde bescherming verdient als water en lucht. Schattingen geven aan dat 60-70% van de bodems in de EU niet vitaal zijn. De inzet van de Europese Unie is dat in 2050 alle bodemecosystemen weer vitaal zijn. Vitale bodems zijn essentieel om klimaatneutraliteit te bereiken en weerbaarder te worden tegen klimaatverandering, om een schone en circulaire economie te ontwikkelen, het biodiversiteitsverlies om te buigen, de menselijke gezondheid te beschermen, woestijnvorming te stoppen en bodemdegradatie te keren binnen Europa. De komende jaren zal gewerkt worden aan de uitwerking van deze richtlijn.

Herijking bodemregelgeving

De komende jaren wordt aan de herijking van de bodemregelgeving gewerkt. Solide, toekomstbestendige kaders in de regelgeving zijn nodig om aan te sluiten op de ontwikkelingen waar Nederland voor staat. De herijking bestaat uit twee fases. Fase 1 richt zich op het aanpakken van actuele knelpunten in de huidige uitvoeringspraktijk binnen het huidige wettelijke kader. Fase 2 betreft de noodzakelijke modernisering/ herinrichting van de bodem wet- en regelgeving om deze toekomstbestendig te maken. In 2024 zijn in het kader van fase 1 knelpunten in de uitvoeringspraktijk in beeld gebracht en oplossingsrichtingen geformuleerd. Ook is gestart met de scopebepaling van fase 2.

Programma Kwalibo

Het ministerie van IenW heeft de afgelopen jaren samen met private en publieke partijen gewerkt aan de verbetering van het Kwalibo-stelsel (Kwaliteitsborging bij bodemintermediairs). Eind 2024 is dit verbetertraject afgerond. De meeste verbetermaatregelen zijn geïmplementeerd. Tevens is de samenwerking geïntensiveerd. Deze publiek-private samenwerking wordt voortgezet.

Hersanering EMK-terrein

In 2024 is na een lange aanloopfase en heroriëntatie gestart met de hersanering van het EMK-terrein. De heroriëntatie heeft ertoe geleid dat er aanvullende werkzaamheden nodig zijn. De oorspronkelijke overeenkomst met de opdrachtnemer is daarvoor in 2024 gewijzigd. De Tweede Kamer is hierover in juni geïnformeerd (30 015, [35 334, nr. 122](#)). Het betreft één van de grootste en meest complexe bodemsaneringen van Nederland. Er wordt gesaneerd in een hal om de overlast voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden. De hal wordt gedurende de totale looptijd van de bodemsanering in totaal vijf keer verplaatst. De eerste halfase is in november afgerond. Voorafgaand aan de start van de sanering zijn op 12 en 13 april vorig jaar open dagen georganiseerd. Na afloop van de sanering wordt het terrein overgedragen aan de gemeente Krimpen a/d IJssel en krijgt het een nieuwe bestemming als bedrijventerrein.

Subsidies drink- en afvalwatervoorziening Caribisch Nederland

– Drinkwater

Door de kleinschaligheid en dure processen om drinkwater uit zeewater te maken, zijn de kosten voor drinkwater op Bonaire, Sint Eustatius en Saba hoog. Om de toegankelijkheid van drinkwater te borgen en de inwoners tegemoet te komen in de hoge kosten van drinkwater, is er de afgelopen jaren door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat subsidie verleend. Dit betekent dat het vaste tarief voor drinkwater op Bonaire en Sint Eustatius ongeveer \$ 7,50 bedraagt (in plaats van het werkelijke tarief van respectievelijk \$ 47 en \$ 95). Voor Saba wordt de prijs van 3 en 5 gallon flessen verlaagd van resp. \$ 16 en \$ 19 naar \$ 2,50 en \$ 3,25.

Met het koopkrachtpakket van de Miljoenennota 2024 is de subsidie in 2024 eenmalig aangevuld om de vaste kosten voor drinkwater met 40-50% te verlagen ten opzichte van de reeds gesubsidieerde tarieven. Het ministerie van IenW kan ook subsidies verstrekken voor incidentele investeringen in de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. In 2024 zijn o.a. investeringen gedaan voor het verbeteren en uitbreiden van het drinkwaternet op Sint Eustatius. Deze investeringen dragen bij aan een betrouwbare, toegankelijke en duurzame voorziening zoals bedoeld in de Wet elektriciteit en drinkwater BES.

– Afvalwater

Het Ministerie van IenW heeft in het kader van de Wet Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer BES (Wet VROM BES) het Natuur- en milieubeleidsplan 2020-2030 (NMBP) medeondertekend en staat daarmee mede aan de lat om de doelen daarin te realiseren. Hieronder valt ook het duurzamer maken van het afvalwaterbeheer.

In 2024 is een bijzondere uitkering van € 2.342.000,- verstrekt aan het Openbaar Lichaam Sint Eustatius voor de aanleg en implementatie van een centrale afvalwaterzuiveringsinstallatie. Ook is USD 135.000,- verstrekt aan het Openbaar Lichaam Saba voor een analyse van het grondwatersysteem op het eiland en hoe verontreiniging uit beerputten zich via die route verspreidt naar het (mariene) milieu. Aan het Openbaar Lichaam Bonaire is een bijdrage van 1 miljoen euro geleverd voor de exploitatiekosten van de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Grondwater

Zoals in het advies van de Studiegroep Grondwater reeds werd aangegeven, staat de beschikbaarheid van zoet grondwater van voldoende kwaliteit voor toekomstige generaties onder druk. Ook uit de Tussen-evaluatie van de Kaderrichtlijn Water (2024) blijkt dat situatie van het

grondwater, zowel kwaliteit als kwantiteit, steeds verder verslechterd. Een omslag is nodig om de duurzame bescherming van de grondwater te borgen. Er is onvoldoende zicht op de hoeveelheid grondwater die wordt onttrokken, waardoor het lastig is hier beter grip op te krijgen. Ook ontbreekt het aan voldoende zicht op de verontreiniging van het bovenste grondwater. Verontreinigingen van het grondwater verplaatsen zich ondertussen langzaam naar diepere lagen en vormen een bedreiging o.a. drinkwatervoorziening uit grondwater. Om deze knelpunten aan te pakken zijn, vaak samen met de regionale grondwaterbeheerders, de eerste stappen gezet. Zo is er instemming om samen tot een 'signaleringsmeetnet' voor grondwaterkwaliteit te komen in het bovenste grondwater, om zo eerder de grondwaterverontreinigingen in beeld te krijgen en hierop te kunnen acteren. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de vergunning-meldingsplicht voor grondwateronttrekkingen meer uniform te maken. Daarbij is ook gekeken naar de mogelijkheden voor het periodiek herzien van deze vergunningen. IenW werkt op dit moment aan het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater. In dit programma worden onder andere de begrenzing en bescherming van de Nationale Grondwater Reserves (NGR) vastgelegd. Deze diepe en schone grondwatervoorraden kunnen ingezet worden voor de drinkwatervoorziening op de langere termijn (na 2050) en tijdens extreme crisisscenario's als calamiteitenvoorziening. Vanwege de toenemende druk op de drinkwatervoorziening, is dit van groot belang.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 20 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	35.953	73.935	117.403	127.442	187.594	118.942	68.652	1
Uitgaven	35.188	79.900	115.153	109.413	140.358	154.175	- 13.817	
4 Ruimtegebruik bodem	31.841	77.902	113.283	109.413	140.358	154.175	- 13.817	
<i>Opdrachten</i>	<i>10.703</i>	<i>7.754</i>	<i>7.118</i>	<i>12.275</i>	<i>21.485</i>	<i>28.778</i>	<i>- 7.293</i>	2
Bodem en STRONG	5.329	4.645	4.614	8.316	17.612	17.744	- 132	
RWS Leefomgeving	5.374	3.109	1.823	2.082	2.101	2.740	- 639	
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	0	0	0	76	109	5.824	- 5.715	
Overige Opdrachten	0	0	681	1.801	1.663	2.470	- 807	
<i>Subsidies</i>	<i>10.202</i>	<i>14.087</i>	<i>20.406</i>	<i>20.062</i>	<i>26.488</i>	<i>26.485</i>	<i>3</i>	
Bedrijvenregeling	2.088	3.943	7.678	7.012	16.085	16.000	85	
Subsidies Caribisch Nederland	8.114	10.144	10.912	11.609	9.295	9.135	160	
Overige subsidies	0	0	1.816	1.441	1.108	1.350	- 242	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>3.736</i>	<i>3.825</i>	<i>7.628</i>	<i>10.883</i>	<i>8.044</i>	<i>8.668</i>	<i>- 624</i>	
Waarvan bijdragen aan RWS	3.736	3.825	3.869	5.489	4.440	4.154	286	
Waarvan bijdragen aan RIVM	0	0	3.759	5.394	3.604	4.514	- 910	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>7.200</i>	<i>52.176</i>	<i>78.125</i>	<i>66.193</i>	<i>84.341</i>	<i>90.236</i>	<i>- 5.895</i>	3
Meerjarenprogramma Bodem	7.200	52.032	78.125	66.193	81.867	90.236	- 8.369	
Bijdragen aan Caribisch Nederland	0	0	0	0	2.474	0	2.474	
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	144	0	0	0	0	0	
<i>Bijdrage aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>60</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>- 8</i>	
							0	
5 Eenvoudig Beter	3.347	1.998	1.869	0	0	0	0	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
<i>Opdrachten</i>	202	0	0	0	0	0	0
<i>Overige Opdrachten</i>	202	0	0	0	0	0	0
<i>Subsidies</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	3.145	1.998	1.869	0	0	0	0
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.145	1.998	1.869	0	0	0	0
							0
Ontvangsten	234	0	51	107	1.527	0	1.527

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere realisatie van het verplichtingenbudget van per saldo € 68,7 miljoen is met name het gevolg van de introductie van de meerjarige SPUK-regeling voor bodemsanering. Per saldo is € 103,2 miljoen aan verplichtingenruimte naar voren gehaald ten behoeve van een 2-jaarlijkse openstelling van de spuk-regeling. De overige mutaties van per saldo – € 34,5 miljoen hangen samen met de hieronder toegelichte uitgavenmutaties.
2. De lagere realisatie (- € 7,3 miljoen) op opdrachten is met name het gevolg van de overboeking van € 5,7 miljoen naar het ministerie van BZK ter dekking van de uitvoeringskosten van het Digitaal Stelsel Omgevingswet. Overige mutaties verklaren het resterende verschil van ca. € 1,6 miljoen.
3. De per saldo lagere realisatie (- € 5,9 miljoen) van de bijdragen aan medeoverheden wordt veroorzaakt door een overboeking van – € 8,6 miljoen naar het gemeente- en provinciefonds voor de apparaatskosten van gemeenten en provincies voor uitvoering van taken op grond van de wet Bodembescherming. Daarnaast is een aantal bijzondere uitkeringen aan Caribisch Nederland gedaan voor afvalwaterbeheer (€ 2,5 miljoen), die in de ontwerp-begroting niet als bijdrage geraamd waren. Overige mutaties verklaren het resterende verschil van € 0,2 miljoen.

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

4. Ruimtegebruik bodem (€ 140,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 21,5 miljoen).

- *Bodem en STRONG (€ 17,6 miljoen)*. De uitgaven voor opdrachten hadden met name betrekking op de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel waarvoor het ministerie zelf opdrachtgever is.
- *RWS Leefomgeving (€ 2,1 miljoen)*. Betreft uitgaven ter dekking van de opdrachten aan RWS in het kader van de Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet voor BOA en onderzoeken omtrent waterkwaliteit.

- *Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet (€ 0,1 miljoen).* Hieronder waren onder andere geraamd de bijdragen aan het Serviceteam Rijk Omgevingswet (BZK) dat als opdracht heeft de regelgeving van het Rijk onder de Omgevingswet te digitaliseren, de kosten inzake de beheerovereenkomst Digitaal Stelsel Omgevingswet-Landelijke Voorziening en het Informatiepunt Leefomgeving, waarvoor de middelen zijn overgeboekt naar BZK.
- *Overige opdrachten (€ 1,7 miljoen).* Tenslotte zijn opdrachten verleend voor beleidsinhoudelijke onderzoeken en evaluaties aan derden op het gebied van bodem, ondergrond, bodemenergie en Caribisch Nederland.

Subsidies (€ 26,5 miljoen).

- *Bedrijvenregeling (€ 16,1 miljoen).* Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering zijn subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven verstrekt.
- *Subsidies voor Caribisch Nederland (€ 9,3 miljoen).* Betreft subsidies voor een betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. De subsidies zijn verleend aan de nutsbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius, zodat zij de vaste drinkwatertarieven per maand kunnen verlagen t.o.v. de kostprijs. Op Saba is de subsidie verleend aan het Openbaar Lichaam (dat zelf de drinkwatervoorziening beheert) ten einde de distributiekosten van Reverse Osmosis en de kosten van gebotteld drinkwater te verlagen en daarmee ook de tarieven voor de inwoners t.o.v. de kostprijs te verlagen. Tevens zijn er subsidies verleend voor investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en voor de afvalwatervoorziening op Bonaire (RWZI).
- *Overige subsidies (€ 1,1 miljoen).* Betreft subsidies aan de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO) om de financiering voor de bemensing van het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) te verlengen. Het DAW is een programma om agrariërs te stimuleren om maatregelen te nemen voor schonere en voldoende water, o.a. door middel van demobedrijven, pilotprojecten en communicatie met en naar boeren.

Bijdragen aan agentschappen (€ 8,0 miljoen).

- *Rijkswaterstaat (€ 4,4 miljoen).* Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat zijn bijdragen verstrekt voor het verrichten van en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond en voor de ondersteuning van de uitvoering van de bodemtaken onder de omgevingswet.
- *RIVM (€ 3,6 miljoen).* De bijdrage aan het RIVM is ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen zoals PFAS.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 84,3 miljoen).

- *Meerjarenprogramma Bodem (€ 81,9 miljoen)* Tussen het Rijk en de andere overheden (Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW)) zijn eind 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt over een meerjarige aanpak voor de uit te voeren saneringen. De uitgaven hebben betrekking op de afronding van de aanpak van de historische bodemverontreinigingen en op de aanpak van andere bodemverontreinigingen waarvan de problematiek niet door een lokale overheid alleen gedragen kan worden, waaronder ook PFAS en lood. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met

- individuele lokale overheden over de financiering van enkele specifieke bodemsaneringslocaties, die ook in 2024 nog doorliepen.
Tevens zijn er bijdragen verleend in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond ten behoeve van kennisontwikkeling en -deling en een efficiencyimpuls in de dagelijkse uitvoering van bodemtaken door bevoegde gezagen en omgevingsdiensten.
- *Bijdragen Caribisch Nederland (€ 2,5 miljoen)*
In 2024 zijn bijdragen verstrekt aan Caribisch Nederland ten behoeve van een centrale afvalwaterzuiveringsinstallatie op St Eustatius en afvalwater- en regenwaterbeheer op de eilanden.

4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 21 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie				Vastgestelde begroting	Verschil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	281.913	341.514	266.980	417.039	497.516	388.768	108.748
Uitgaven	190.983	236.170	256.264	329.675	465.201	503.006	- 37.805
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	131.707	59.438	36.333	21.183	42.771	29.251	13.520
2 Verkeersveiligheid	25.089	51.575	20.053	22.368	35.155	52.208	- 17.053
3 Slimme en duurzame mobiliteit	34.187	125.157	199.879	286.124	387.275	421.547	- 34.272
Ontvangsten	5.012	2.672	3.157	4.072	8.619	5.782	2.837

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 22 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister stimuleert specifieke beleidsonderwerpen door het verstrekken van (aanvullende) bekostiging, subsidies en de inzet van andere instrumenten zoals overleg, voorlichting, (prestatie)afspraken en wet- en regelgeving. Het gaat onder meer om de Investeringsimpuls verkeersveiligheid en de reductie van de CO ₂ -uitstoot van het wegverkeer.
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid. Via (toezicht op) wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het hoofdwegennet en afspraken met medeoverheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt lenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. De normen van kwaliteit zijn vastgelegd in wet- en regelgeving; de Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving.
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor een robuust en veilig mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor de besluitvorming over en uitvoering van het instandhouden van de infrastructuur en de netwerkontwikkeling in relatie tot gebiedsontwikkeling. Instandhouding wordt op basis van een 8-jarige programmering in opdracht gegeven aan de uitvoeringsorganisatie RWS. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Mobiliteitsfonds.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Wegen en Verkeersveiligheid zijn drie specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen dragen bij aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Bij de toelichting op de specifieke doelstellingen wordt nader ingegaan op de financiële inzet, de in het afgelopen jaar geleverde prestaties en de meetbare gegevens. In productartikel 12 van het Mobiliteitsfonds zijn tevens de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Tabel 23 Doelenboom artikel 14

Algemene doelstelling		
Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.		
Specifieke doelstelling 1	Specifieke doelstelling 2	Specifieke doelstelling 3
Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet.	Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.	Werken aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050.
Subdoelstellingen	Subdoelstellingen	Subdoelstellingen
1. Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet. 2. Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.	1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.	1. Verhogen van het aantal fietskilometers 2. Verminderen CO ₂ -uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen 3. Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. 4. Een emissievrije transportsector inclusief bouw materieel in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's, 16.000 vrachtauto's en al het lichte bouw materieel emissieloos zijn. 5. In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO ₂ -emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik.
Meetbare gegevens	Meetbare gegevens	Meetbare gegevens
1. Prestatie-indicatoren hoofdwegennet 2. Lokale luchtkwaliteit 3. Geluidsknelpunten 4. Ontwikkeling Areaal	1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers	1. Uitstoot CO ₂ In mobiliteitssector

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

Nederland is bereikbaar met schone en veilige automobilititeit en een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet; met het huidige hoofdwegennet als samenhangend netwerk dat op nationaal niveau de belangrijkste steden, kernen en economische toplocaties met elkaar verbindt.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:

1. *Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.* Hierbij is ingezet op het behouden van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Hiertoe is Rijkswaterstaat gestart met de implementatie van het basis-kwaliteitsniveau (BKN). Met het BKN is en wordt verder toegewerkt naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen.
2. *Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.* Daar waar het bij het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet gaat om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het areaal zich op de toevoeging van functies door aanleg van nieuwe en/of uitbreiding van de bestaande infrastructuur.

Financiële inzet

De financiële inzet in 2024 bestond uit opdrachten in het kader het Wegverkeerbeleid (€ 5,3 miljoen), voor onderzoeken naar geluid en campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's, 'Kies de beste band', bandcheck en bandenspanning). Verder zijn opdrachten verstrekt in het kader van de Digitale Infrastructuur (€ 6,5 miljoen), waarbij met servers providers (Kia, TomTom, enz.) is samengewerkt om prioritaire veiligheidsinformatie bij de weggebruiker in de auto krijgen. Verder is er een bijdrage aan

het RDW (€ 12,1 miljoen) verstrekt voor het doen van de uitvoeringstoetsen als gevolg van nieuwe wet-, en regelgeving op het vlak van voertuigautomatisering. Aan RWS is een bijdrage verleend van € 7,7 miljoen in het kader van beleidsondersteuning en advies ten behoeve van onder meer onderzoek naar de MIRT-verkenningen. De financiële inzet voor het BKN en de Ontwikkeling van het hoofdwegennet wordt verantwoord op artikel 12 van het mobiliteitsfonds. In de extracomptabele verwijzingen bij dit artikel is in tabel 31 hiervan een samenvattend overzicht opgenomen.

Voor het volledige overzicht van de financiële inzet wordt verwezen naar de tabel budgettaire gevolgen van beleid en de toelichting op de financiële instrumenten.

Beleidsconclusie

Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.
Sinds 1 januari 2024 werkt Rijkswaterstaat vanuit een meerjarenafspraak met IenW over instandhouding die doorloopt tot en met 2030. De gewenste prestaties en bijbehorende budgetten voor zowel exploitatie, onderhoud en vernieuwing zijn gebundeld in één afspraak. Het basiskwaliteitsniveau vormt hiervoor de basis. Dit biedt RWS de ruimte en continuïteit om de instandhoudingsopgave efficiënt en langjarig te organiseren samen met de markt en de regionale overheden. In juni 2024 is de Kamer geïnformeerd over de aanpak voor het vergroten van de maakbaarheid en de voortgang op Instandhouding (TK Kamerstuk [29385](#), nr. 139). Een belangrijk project dat in 2024 door RWS is afgerond is de renovatie van de Heinenoordtunnel in de A29, een cruciale schakel voor Zuid-Holland, West-Brabant, Zeeland en het internationale (vracht)verkeer.

In 2029 worden naar verwachting 6 tot 12 procent meer kilometers met de auto afgelegd dan in 2023. Daarom heeft het Kabinet in 2024 in de Actieagenda Auto zes speerpunten met concrete maatregelen gepresenteerd om Nederland op een slimme, schone en veilige manier in beweging te houden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, [31 305](#), nr. 482).

Het RIVM heeft net als in voorgaande jaren ook in 2024 een monitoringsrapportage luchtkwaliteit opgesteld. Uit de rapportage volgt dat de luchtkwaliteit in Nederland is verbeterd in vergelijking met 2022. Dit past binnen de dalende trend van emissies van luchtverontreinigende stoffen in Europa. Uit de monitoringsrapportage blijkt dat in 2023 overal in Nederland aan de huidige Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en de grove fractie van fijnstof (PM₁₀) langs wegen is voldaan.

Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.

In 2024 is de A24 Blankenburgverbinding geopend. Na 6 jaar werk is de nieuwe noord-zuid verbinding ten westen van Rotterdam gereed en kan verkeer de weg gebruiken. Verder zijn de Rijnlandroute en de Zuidelijke Ringweg Groningen ook opengegaan. De verbreding van de A1 tussen Apeldoorn-zuid en Twello vervroegd afgerond en opgesteld, waarmee de gehele verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo is afgerond. Van het programma Zuidasdok is in 2024 de OV-terminal en Knooppunt Nieuwe Meer in uitvoering gegaan, het project Tunnel is gegund en is de aanbesteding van Knooppunt Amstel gestart. Tot slot is in oktober 2024 het Tracébesluit van de A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) door de Raad van State onherroepelijk verklaard.

Meetbare gegevens

Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.

1. Prestatie-indicatoren hoofdwegennet
2. Lokale luchtkwaliteit
3. Geluidsknelpunten
4. Ontwikkeling areaal
5. Rapportage Rijkswegennet

1. Prestatie-indicatoren hoofdwegennet

De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS budget heeft gekregen. In onderstaande tabel zijn streefwaarden en de realisatie voor het jaar 2024 opgenomen.

Tabel 24 Prestatie-indicatoren Hoofdwegennet					
	Streefwaarde	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022	Realisatie 2021
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%	98%	99%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	7%	7%	3%	7%
Levering verkeersgegevens:					
- Beschikbaarheid data voor derden	90%	91%	94%	93%	94%
- Actualiteit data voor derden	95%	99%	96%	100%	96%
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,70%	99,40%	99,80%	99,70%	99,80%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	99%	99%

Bron: RWS, 2025

Toelichting

1. In heel 2024 was 99% van alle wegen veilig beschikbaar. Deze score is boven de streefwaarde van 90%.
2. Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2024 was 7% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2023 doordat in 2024 meer productie is gedraaid. Het totale reistijdverlies is gestegen van 56 miljoen voertuigverliesuren in 2023 naar 62 miljoen voertuigverliesuren in 2024 en het aandeel files door werk in uitvoering van 2,5 miljoen voertuigverliesuren naar 4,5 miljoen voertuigverliesuren.
3. In 2024 functioneerde 91% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%.
4. In 2024 was 99% van alle gegevens tijdig geleverd. Deze score was boven de streefwaarde van 95%.
5. Omtrent het voorkomen van verkeersonveilige situaties bestaan indicatoren die aangeven in hoeverre aan veiligheidsnormen wordt voldaan. Deze indicatoren betreffen a) de wegverharding en b) in hoeverre er tijdig wordt gestrooid om wintergladheid te voorkomen. A) Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2024 voldeed 99,4% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee werd aan de streefwaarde van 99,7% niet voldaan. Hier zijn twee redenen voor:

1. Uit onderzoek is gebleken dat bij het instellen van de nieuwe meetmethode in 2017, de norm die hierin gesteld is voor dichte deklagen te streng is. In de metingen van 2025 zal de interne norm voor alleen dichte deklagen versoepeld worden.
2. Er is sprake van uitgesteld onderhoud. Ten gevolge hiervan zijn er normoverschrijdingen voor een steeds groter deel van het wegdek. B) Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2024 99% gescoord, waarmee aan de streefwaarde van 95% voldaan is.

2. Lokale luchtkwaliteit

Het RIVM stelt in opdracht van onze ministerie de monitoringsrapportage luchtkwaliteit op. Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten leveren verkeer- en veehouderijgegevens aan waarmee de luchtkwaliteit op fijnmazig detail wordt doorgerekend. Het RIVM is verantwoordelijk voor waarschuwingen m.b.t. episodes van slechte luchtkwaliteit en het beheer van het luchtmeetnet.

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

Tabel 25 Lokale luchtkwaliteit NO2						
	2020	2021	2022	2023	2024	Streef- waarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	1	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen

Bron: Monitoringsrapportage NSL 2024.

Toelichting

Het RIVM heeft net als in voorgaande jaren ook in 2024 een monitoringsrapportage luchtkwaliteit opgesteld. Deze rapportage is qua opzet en uitgangspunten in grote lijnen gelijk aan de monitoringsrapportage die jaarlijks aan het Parlement werd verstuurd in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring van de luchtkwaliteit gaat verder in een afgeslankte vorm nu het NSL beëindigd is. De luchtkwaliteit in Nederland is verbeterd in vergelijking met 2022. Dit past binnen de dalende trend van emissies van luchtverontreinigende stoffen in Europa. Belangrijke kanttekening bij de resultaten voor 2023 is wel dat de afname in concentraties voor een aanzienlijk deel het gevolg is van regen en wind naast inzet van het bevoegd gezag. Uit de monitoringsrapportage blijkt dat in 2023 overall in Nederland aan de huidige Europese grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en de grove fractie van fijnstof (PM₁₀) langs wegen is voldaan. Dit betekent dat in de betreffende tabel voor luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet de streefwaarde op 0 kan blijven staan.

3. Geluidsknelpunten

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

Tabel 26 Indicator geluidsknelpunten					
	2020	2021	2022	2023	2024 Streef- waarde peildatum
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	5.400	2.350	150	50	50 0

Bron: RWS, 2025

Toelichting

De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65dB, waarvoor nog een geluidssaneringsplan moet worden opgesteld. De peildatum van 2023 betreft de uiterste datum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. De waarde voor de nog op te lossen geluidsknelpunten (gedefinieerd als NoMo's) voor 2024 is vastgesteld op afgerond 50. Alle saneringsobjecten buiten de aanlegprojecten zijn inmiddels opgelost door het vaststellen van saneringsplannen. Vanwege de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten is het niet te verwachten dat de overige 50 saneringsobjecten in afzienbare tijd kunnen worden opgelost.

4. Ontwikkeling areaal

Om een betrouwbaar netwerk te realiseren en de verwachte verkeersgroei te faciliteren, worden infrastructuurprojecten voorbereid en uitgevoerd. Zo wordt bereikt dat de noodzakelijke wegcapaciteit beschikbaar is en komt. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid. Hieronder wordt inzicht gegeven in de omvang van het areaal in beheer bij Rijkswaterstaat per verantwoording 2024.

Tabel 27 Areal hoofdwegenet					
Areaal	Eenheid	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024
Hoofdwegenet					
Rijbaanlengte					
– Hoofdrijbaan	km	5.842	5.846	5.858	5.862
– Verbindingswegen en op- en afritten	km	1.794	1.612	1.612	1.623
Areaal asfalt					
– Hoofdrijbaan	km ²	77	77	77	78
– Verbindingswegen en op- en afritten	km ²	15	14	14	15
Groen areaal	km ²	184	184	188	188
Verkeerssignalering op rijbanen	km	2.914	2.931	2.964	3.003
Verkeerscentrales	stuks	6	6	6	6
Bediende objecten					
– Spitsstroken	km	308	308	293	281
– Bruggen Beweegbaar	stuks	54	50	48	48
– Tunnelcomplexen	stuks	20	20	20	21
– Aanleginrichtingen (veren)	stuks	14	14	12	12
Aquaducten	stuks	17	17	17	17
Ecoducten	stuks	56	56	38	38

Bron: RWS, 2025

Toelichting

Onderstaand worden de voornaamste wijzigingen toegelicht.

1. *Rijbaanlengte*. In 2024 is de rijbaanlengte hoofdrijbaan en verbindingswegen met name toegenomen als gevolg van de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en doordat de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2) eerder is opgeleverd dan voorzien bij de begroting van 2024.
2. *Areaal asfalt*. In 2024 is het oppervlak van de hoofdrijbaan toegenomen als gevolg van de bij de rijbaanlengte opgenomen openstellingen.
3. *Verkeerssignalering op rijbanen*. In 2024 is er verkeerssignalering (de matrixborden boven de weg) bijgekomen op de A24 Blankenburgverbinding, de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen en op de A44 bij Leiden-West op de toeleidende trajecten naar de nieuwe provinciale weg N434 met de Corbulotunnel.

5. Rapportage Rijkswegennet

In aanvulling op de in dit jaarverslag opgenomen meetbare gegevens brengt Rijkswaterstaat jaarlijks in maart de [Rapportage Rijkswegennet](#) uit. In de rapportage wordt feitelijke informatie weergegeven over het gebruik van het Rijkswegennet, de filezwaarte, de filetop-10 en het reistijdverlies.

Nadat de laatste coronamaatregelen eind maart 2022 werden ingetrokken is het een stuk drukker op de weg. Dit is zowel terug te zien in de afgelegde kilometers door voertuigen, files en reistijdverlies. Ten opzichte van 2022:

- is het aantal voertuigkilometers dat in een jaar op het rijkswegennet is afgelegd met 2,9 % toegenomen tot € 69,3 miljard voertuigkilometers.
- is de jaarfilezwaarte met 36,1 procent toegenomen. De grootste fileoorzaak zijn de reguliere spitsfiles (hoge intensiteit), gevolgd door incidentele files (ongevallen en incidenten).
- is het aandeel files door werkzaamheden gestegen naar 5,5 %. Het aandeel files door aanleg en gepland onderhoud blijft daarmee onder de norm van 10 % van het totaal aan files, zoals afgesproken in de Tweede Kamer.
- is het aantal uren dat alle weggebruikers gezamenlijk extra hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, toegenomen met 24,7 %. Hiermee komt het reistijdverlies op € 61,8 miljoen uur op jaarbasis. Reistijdverlies treedt op wanneer de weggebruiker niet de referentiesnelheid van 100 kilometer per uur kan rijden.
- is het totale economische reistijdverlies op jaarbasis met 49 % toegenomen. Het grootste economische reistijdverlies wordt gemeten op het traject A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Empel. De economische reistijdverliezen worden bepaald aan de hand van omvang en samenstelling (vracht, woon-werk, zakelijk en overige verplaatsingsmotieven) van files.

Ten opzichte van de vorige rapportage zijn er drie nieuwe locaties in de filetop-10. Dit betreffen de A27 Gorinchem - Breda tussen Industrierrein Avelingen en Brug over de Merwede en Werkendam (positie 4), de A27 Breda - Gorinchem tussen Werkendam en Brug over de Merwede en Industrierrein Avelingen (positie 8) en de A10 KP De Nieuwe Meer - KP Amstel tussen Amsterdam-Oud Zuid en Amsterdam-Rivierenbuurt (positie 10). Er is een nieuwe locatie op de eerste plaats dit jaar, namelijk de A16 Breda - Rotterdam bij het Terbregseplein. De files op de A2 's-Hertogenbosch - Utrecht tussen KP Empel en Kerkdriel, de A15 Gorinchem - Rotterdam Maasvlakte bij KP Benelux en de A15 Ridderkerk - Gorinchem tussen Sliedrecht-West en Sliedrecht-Oost komen niet meer voor in de filetop 10.

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

Motivering

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

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

Subdoelstellingen:

Om dit doel te bereiken is ingezet op:

1. *Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.* Hierbij is ingezet op het verbeteren van de veiligheid van de infrastructuur, het beschermen van risicogroepen, het verbeteren van de veiligheid van voertuigen en het stimuleren van veilig gedrag in het verkeer.

Financiële inzet

De financiële inzet in 2024 bestond uit opdrachten gerelateerd aan het Actieprogramma Verkeersveiligheid (€ 5,7 miljoen) voor onderzoeken en activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding, zoals beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders, maatregelen fietsveiligheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen. Verder zijn er subsidies verstrekt aan Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (€ 4,4 miljoen) en Veilig Verkeer Nederland (€ 4,1 miljoen voor zowel wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. Tot slot is er een bijdrage (€ 2,0 miljoen) aan het CBR verstrekt voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid, waarbij de rijgeschiktheid van bestuurders wordt onderzocht.

Voor het volledige overzicht van de financiële inzet wordt verwezen naar de tabel budgettaire gevolgen van beleid en de toelichting op de financiële instrumenten.

Beleidsconclusie

IenW werkte ook in 2024 samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Daarnaast is door het kabinet Rutte-IV € 200 miljoen beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid van de rijks-N-wegen verder te verbeteren. In juni 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de aanpak in twee tranches (Kamerstuk [29 398, nr. 1014](#)). De evaluatie van de eerste vijf jaar SPV is gestart en wordt voor de zomer 2025 afgerond. Parallel worden de gemaakte bestuurlijke afspraken geëvalueerd en, waar nodig, geactualiseerd.

Ook is in 2024 het Meerjarenplan Fietsveiligheid uitgewerkt. Eind 2024 zijn stappen gezet om dit plan samen te voegen met de Vernieuwende Maatregelen. Hierdoor ontstaat een meer eenduidig en efficiëntere aanpak gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid.

Naast fietsveiligheid is de integrale aanpak voor het tegengaan van rijden onder invloed van drank, drugs en rijgevaarlijke medicijnen een belangrijke focus geweest in 2024. Zo is onderzocht hoe het alcoholslot kan worden heringevoerd. De resultaten komen begin 2025

beschikbaar. Met de uitwerking van het Advies Roemer 'Van rijles naar rijonderwijs', wordt de rijnschoolbranche verder geprofessionaliseerd en worden misstanden aangepakt.

Naast alle lopende initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, werd ook verkend welke extra inzet mogelijk is om het aantal verkeersslachtoffers verder te verminderen. Dit gebeurt in het project Trendbrekers verkeersveiligheid. Als alle beslisinformatie bekend is, wordt met de wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners besproken welke extra stappen wenselijk zijn en wat daar voor nodig is.

Tot slot is, om de verkeersveiligheid van de rijks-N-wegen verder te verbeteren, eind 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang (Kamerstuk 29 398, nr. 1139). Daarbij is gemeld dat de helft van de maatregelen uit de eerste tranche in realisatie of afgerond is en dat de planuitwerking voor de maatregelen in tranche 2 nog loopt. Deze maatregelen komen de komende jaren tot uitvoering.

Meetbare gegevens

Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.

1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

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

Tabel 28 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde					
	2002	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal verkeersdoden	1.066	610	582	745	684	n.n.b.
Ernstig verkeersgewonden (op basis van oude definitie)	16.100	19.700				
Ernstig verkeersgewonden (op basis van nieuwe definitie) ¹		6.500	6.800	8.300	7.400	n.n.b.

¹ Vanaf 2021 andere definitie ernstige verkeersslachtoffers.

Bron: De Staat van de Verkeersveiligheid, 2024

Toelichting

1. *Verkeersdoden*. In 2023 vielen minder verkeersdoden dan in 2022, toen we een ongekende stijging in aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden zagen. In 2023 vielen er 684 verkeersdoden.
2. *Ernstige verkeersgewonden*²⁹. Ook zijn er 110.000 verkeersslachtoffers behandeld op de spoedeisende hulp, waarvan 7.400 ernstig verkeersgewonden en 18.000 matig verkeersgewonden. De aantallen ernstige

²⁹ Een ernstig verkeersgewonde is in Nederland na 2020 gedefinieerd als een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval opgenomen wordt in een ziekenhuis met een letselerst van MAIS3+ en daaraan niet binnen 30 dagen overlijdt. Ook internationaal en in de medische wereld wordt een dergelijke definitie aangehouden voor (verkeers)slachtoffers met ernstig letsel. In de oude definitie tot en met 2020 werden ook de «matig ernstig verkeersgewonden» meegenomen met een letselerst van MAIS2.

slachtoffers in 2023 lagen 8 tot 11% lager dan in 2022, maar zijn wel hoger dan in de overige jaren van het afgelopen decennium; er is een langjarige trend naar meer verkeersslachtoffers.

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2026.

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

Motivatie

We werken in Nederland toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, heeft het kabinet het doel om in 2030 55% minder CO₂ uit te stoten dan in 1990.

Subdoelstellingen:

Om dit doel te bereiken is ingezet op:

1. *Verhogen van het aantal fietskilometers.* Wanneer meer mensen op de fiets stappen, draagt dit bij aan de doelstelling van een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Daarvoor stimuleren we lopen en fietsen door de fietsinfrastructuur te verbeteren en met gedragsstimulering zoals verwoord in de IenW Fietsambitie '22-'25 (Kamerstukken II, 2021/22, [31 305, nr. 362](#)).
2. *Verminderen CO₂-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.* Het inzetten op slimmer, anders en schoner reizen voor alle reismotieven vermindert de CO₂-uitstoot van de personenmobiliteit. Het beleid richt zich daarbij op gedragsveranderingen van specifieke doelgroepen die nu nog niet of onvoldoende bereikt worden en randvoorwaardelijke investeringen voor het versnellen en verbinden van bestaande maatregelen.
3. *Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.* Personenauto's veroorzaken de helft van alle CO₂-uitstoot van mobiliteit. Daarom is de aanpak van de verduurzaming van personenauto's gericht op het ijkpunt dat in 2030 100% van de nieuwverkopen emissieloos is. Hiermee wordt geborgd dat in 2050 een mobiliteitssector zonder uitstoot gerealiseerd kan worden. Het beleid richt zich op normering, beprijzing en stimulering.
4. *Een emissievrije transportsector in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's emissieloos zijn.* (Bouw)logistiek is een belangrijke motor van onze economie en daarmee van onze samenleving (Nederland Distributieland). Tegelijkertijd zijn logistieke activiteiten een belangrijke bron van CO₂-uitstoot en andere emissies. De aanpak van de verduurzaming van bestel- en vrachtauto's richt zich op een emissievrije transportsector in 2050.
5. *In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 28% hernieuwbare brandstoffen om de CO₂ uitstoot in de keten terug te dringen.* De overstap naar hernieuwbare energiedragers zijn van groot belang om wegtransport te verduurzamen. Het eindbeeld is zero-emissie, door de inzet van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch. Voor de komende decennia is een steeds groter aandeel biobrandstoffen – in met name het zwaar vervoer – een kostenefficiënte manier om CO₂ te reduceren.

Financiële inzet

De financiële inzet in 2024 bestond uit onder andere de opdracht in het kader van het Nationaal Groeifonds voor Dutch Metropolitan Innovations (DMI) van € 10,1 miljoen. DMI draagt bij aan samenhang en samenwerking in het fysieke domein gericht op slimme, duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing. In 2024 is er subsidie verstrekt ten behoeve van bronmaatregelen stikstof (€ 37,5 miljoen). Met deze subsidie-regeling is de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel. Ook zijn er subsidies (€ 134,9 miljoen) voor de stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP), de stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) en de aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) verstrekt. De SEPP heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrisch personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, teneinde de emissie van CO₂ te verminderen. De SEBA heeft tot doel de ingroei van elektrische bestel- en vrachtauto's te versterken. De AanZET is voor ondernemers en non-profitorganisaties die een nieuwe, volledig emissieloze vrachtauto willen kopen of financial-leasen. Verder zijn er bijdragen aan medeoverheden verstrekt in de vorm van specifieke uitkeringen voor zero emissie bussen.

Voor het volledige overzicht van de financiële inzet wordt verwezen naar de tabel budgettaire gevolgen van beleid en de toelichting op de financiële instrumenten.

Beleidsconclusie

Middels onderstaande subdoelstellingen zijn er in 2024 stappen gezet richting een klimaatneutrale mobiliteitssector in 2050.

Verhogen van het aantal fietskilometers.

In 2024 zijn verschillende projecten ondersteund om het fietsgebruik verder te stimuleren zoals een nieuwe TV- en radiocampagne van 'Kort ritje? Da's zo gefietst!'. Deze is lokaal en regionaal gevoerd, in samenwerking met bijvoorbeeld decentrale overheden. Daarnaast richt het programma 'Doortrappen' zich op bewustwording en gedragsverandering van de oudere fietsers om hen op de fiets in beweging te houden en veiliger te blijven fietsen. Met de City Deal Fietsen voor Iedereen zetten 30 partners zich in dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen. Behalve fietsstimulering is er gewerkt aan de Nederlandse fietsinfrastructuur. In de bestuurlijke overleggen MIRT is er in totaal € 17,8 miljoen toegekend aan 12 doorfietsrouteprojecten over heel Nederland. Dit was de eerste tranche van de door het Rijk beschikbaar gestelde structurele reeks van € 6 miljoen per jaar.

Verminderen CO₂-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.

Het programma vergroenen reisgedrag heeft als doelstelling het verminderen van de CO₂-uitstoot van personenmobiliteit voor werk en privé reizen door slimmer, anders en schoner reizen. Onder het programma vallen maatregelen uit het Klimaatakkoord (doel: 1,5 Mton CO₂-reductie in 2030) en de aanvullende maatregelen uit de voorjaarsbesluitvorming (doel: 0,3 tot 0,5 Mton CO₂-reductie in 2030).

Op 1 juli 2024 is het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit in werking getreden. Dit besluit maakt dat werkgevers een stok achter de deur hebben om hun mobiliteit te verduurzamen. In 2024 is daarnaast gewerkt aan een subsidieregeling die organisaties die zich richten op

het mkb ondersteunt als ze structurele barrières om te verduurzamen uit de weg willen ruimen. Voor deze subsidie is € 2,5 miljoen per jaar beschikbaar voor 4 jaar. Ten slotte zijn in 2024 de voorbereidende werkzaamheden voor de recreatieve aanpak afgerond. Samen met stakeholders zijn doelen vastgesteld, is de aanpak uitgewerkt en zijn de eerste acties met koplopers gestart.

De maatregelen uit het programma vergroenen reisgedrag hebben in zekere mate bijgedragen aan een reductie van de broeikasgasuitstoot door een lichte daling van het aantal fossiele (auto)kilometers (MuConsult, 2024). De restopgave van werkgevers om het reductiedoel van 1,5 Mton CO₂-uitstoot te bereiken bedraagt 0,4 Mton, met een bandbreedte van 0,2 tot 0,6 Mton.

Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.

In 2024 waren 33% van alle nieuw verkochte auto's volledig elektrisch. Maatregelen die de ingroei van elektrisch vervoer stimuleren zijn tot nu toe niet meer ingepland.

Zonder verdere stimuleringsmaatregelen ligt de ingroei van elektrisch vervoer in 2030 naar verwachting rond de 70%. 2024 was het laatste jaar van de subsidie voor elektrische personenauto's voor particulieren. De subsidie heeft zich gericht op nieuwe en gebruikte kleine en compacte elektrische voertuigen die qua prijs voor veel Nederlanders interessant zijn. De subsidie werd volledig uitgeput. Verder is in 2024 nog besloten tot een tegemoetkoming in de motorrijtuigbelasting (MRB) voor elektrische voertuigen (EV) zodat de extra kosten die een EV in de MRB heeft (vanwege het groter gewicht van een EV) beperkt zijn ten opzichte van een vergelijkbare benzineauto. Bij voorjaarsnota 2025 wordt gezien of nieuwe stimuleringsmaatregelen nog nodig zijn.

Een emissievrije transportsector in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's emissieloos zijn.

November 2024 waren 35.000 bestelauto's (op een wagenpark van ruim 1 miljoen bestelauto's) en 1.200 vrachtauto's (op een wagenpark van ruim 160.000 vrachtwagens) emissieloos. De aanschafsubsidies die de ingroei van emissievrije bestelauto's (SEBA) en vrachtauto's (AanZET) stimuleren zijn in 2024 volledig verplicht. Ook de subsidieregeling voor schoon en emissieloos bouwen (SSEB) is grotendeels uitgeput. De Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) is in 2024 eveneens volledig uitgeput en het subsidieplafond is bovendien verhoogd van € 22 naar € 28 miljoen. Met de SWiM wordt zowel de realisatie van waterstof tankstations als de aanschaf van waterstofvoertuigen (vraag en aanbod) gesubsidieerd.

De aanpak van de verduurzaming van bestel- en vrachtauto's richt zich op een emissievrije transportsector in 2050. Een sterke drijver gaat uit van Europees beleid. Zo zijn in 2023 de CO₂-emissienormen voor lichte voertuigen (personen- en bestelauto's) en in 2024 de CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens en bussen) aangescherpt. Daarnaast stimuleert dit kabinet de overstap op elektrisch rijden. Per 1 januari 2025 is de vrijstelling op Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM) voor bestelauto's afgeschaft. Voor volledig elektrische bestelauto's blijft de vrijstelling op BPM bestaan. In 2024 heeft het kabinet uitvoerig gesproken met brancheorganisaties en gemeenten over de invoering van zero-emissiezones. Op 1 januari 2025 hebben veertien gemeenten een zero-emissiezone ingevoerd. In 2025 wordt het overleg

met gemeenten en brancheorganisaties voortgezet, onder andere over de lengte van de boetevrije periode en een nieuw convenant. Medio 2026 start de vrachtwagenheffing in Nederland. In dit kader is in 2024 het Meerjarenprogramma (2026-2030) voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector vastgesteld en zijn er subsidies verleend voor de aanschaf van elektrische trucks (AanZET) en laadinfrastructuur (SPriLa). Vanwege herziene Europese tolheffingsregels moeten de tarieven van de vrachtwagenheffing ook gebaseerd worden op de CO₂-emissieklasse van het voertuig. In 2024 is de behandeling in de Tweede Kamer gestart van het in dat kader opgestelde wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet vrachtwagenheffing.

In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 28% hernieuwbare brandstoffen om de CO₂ uitstoot in de keten terug te dringen.

In april 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de implementatie van de herziene Renewable Energy Directive (RED-III), waar in het najaar van 2023 in Brussel overeenstemming over is bereikt. Voor de sector vervoer houdt de RED-III in dat het aandeel hernieuwbare energie moet worden verhoogd van 14% naar 29%. Maar een lidstaat kan ook kiezen voor een CO₂-ketenemissiereductie van 14,5% in 2030. De Tweede Kamer heeft al tijdens de implementatie van de RED-II gevraagd of Nederland bij de implementatie van de RED-III zou overstappen op een systeem dat ketenemissiereducties beloont. Deze wens van de Kamer wordt ingewilligd. In het nieuw systeem wordt er gestuurd op 14,5% CO₂-ketenemissiereductie. Nieuw ten opzichte van de vorige RED is dat een reductie moet worden behaald over de gehele transportbrandstoffenplas, dus ook over de lucht- en zeevaartbrandstoffen. Het hervormde systeem Energie Vervoer zal per 1 januari 2026 in werking treden.

Meetbare gegevens

Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling van het afgelopen jaar.

1. Uitstoot CO₂ in mobiliteitssector

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

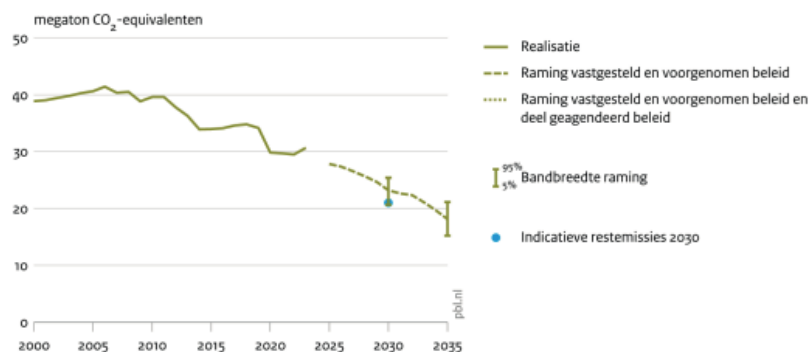
1. Uitstoot CO₂ in mobiliteitssector

Voor 2030 zijn in het kabinet indicatief restemissies per sector overeengekomen. Voor de mobiliteitssector is dit vertaald in een indicatieve nationale uitstoot in 2030 van 21 megaton (streefwaarde). In de begroting 2024 is abusievelijk een verkeerde streefwaarde van 23,7 megaton genoemd. Ten opzichte van het ijkjaar 1990 (32,2 Mton) betekent dit ruim een kwart minder uitstoot. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de CO₂ uitstoot van de mobiliteitssector weergegeven.

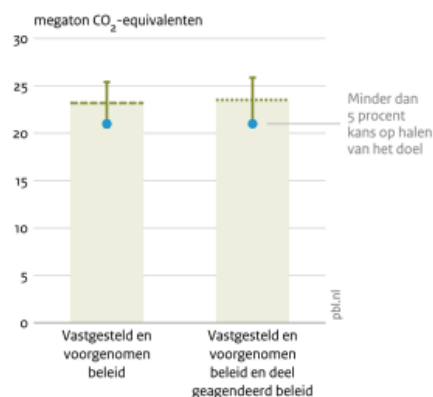
Figuur 5 Emissie broeikasgassen door mobiliteit

Emissie broeikasgassen door binnenlandse mobiliteit

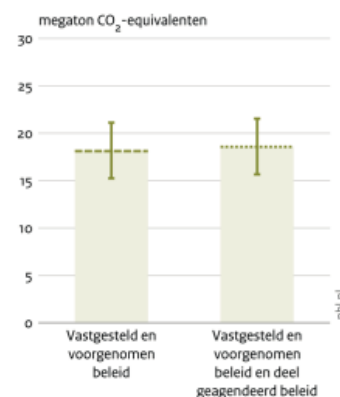
Trend



Bandbreedte raming, 2030



Bandbreedte raming, 2035



Bron Emissieregistrat (realisatie); KEV-raming 2024

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 29 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	281.913	341.514	266.980	417.039	497.516	388.768	108.748 1
Uitgaven	190.983	236.170	256.264	329.675	465.201	503.006	– 37.805
1 Netwerk	131.707	59.438	36.333	21.183	42.771	29.251	13.520
Opdrachten	27.088	5.878	8.534	11.819	12.991	15.098	– 2.107
Wegverkeersbeleid	2.108	3.530	3.142	4.386	5.269	9.114	– 3.845
Voertuigen en Digitale Infrastructuur	0	0	0	0	6.454	5.699	755
Unit Smart Mobility	1.743	1.390	0	4.872	0	0	0
Beter Benutten	11.020	35	0	0	0	0	0
Reservering Klimaatakkoord	0	0	0	0	0	0	0
Duurzame Mobiliteit	5.377	– 3	0	0	0	0	0
Verkeersemisies	1.220	0	0	0	0	0	0
Elektrisch vervoer	1.744	0	0	0	0	0	0
Duurzame Logistiek	3.121	0	0	0	0	0	0
Overige Opdrachten	755	926	5.392	2.561	1.268	285	983
Subsidies	18.026	0	0	0	0	0	0

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Duurzame Mobiliteit	16.587	0	0	0	0	0	0
Overige subsidies	1.439	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>22.238</i>	<i>9.791</i>	<i>8.537</i>	<i>8.003</i>	<i>9.340</i>	<i>7.831</i>	<i>1.509</i>
Bijdrage aan Agentschap RWS	11.241	9.352	8.120	7.194	7.659	7.831	– 172
Waarvan bijdrage aan RVO	6.966	0	417	729	1.598	0	1.598
Waarvan bijdrage NEA	3.601	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen aan agentschappen	430	439	0	80	83	0	83
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>63.316</i>	<i>42.600</i>	<i>15.480</i>	<i>631</i>	<i>8.313</i>	<i>5.814</i>	<i>2.499</i>
Waarvan DuMo	28.638	0	0	0	0	0	0
Waarvan aan Caribisch Nederland	13.500	11.038	9.820	0	8.313	5.694	2.619
Waarvan Regionale bijdrage MIRT	21.178	31.562	5.660	631	0	120	– 120
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>745</i>	<i>500</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>294</i>	<i>669</i>	<i>3.782</i>	<i>730</i>	<i>12.127</i>	<i>508</i>	<i>11.619</i> 2
2 Verkeersveiligheid	25.089	51.575	20.053	22.368	35.155	52.208	– 17.053
<i>Opdrachten</i>	<i>5.506</i>	<i>6.629</i>	<i>5.298</i>	<i>4.462</i>	<i>5.679</i>	<i>3.999</i>	<i>1.680</i>
Verkeersveiligheid	5.506	6.629	4.233	4.462	5.679	3.999	1.680
Overige opdrachten	0	0	1.065	0	0	0	0
<i>Subsidies</i>	<i>9.697</i>	<i>10.404</i>	<i>10.847</i>	<i>10.325</i>	<i>11.868</i>	<i>10.112</i>	<i>1.756</i>
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.034	4.121	4.243	4.250	4.367	4.270	97
Veilig Verkeer Nederland (VNN)	3.868	3.844	3.948	4.041	4.102	4.139	– 37
Waarvan Alert	1.002	1.029	0	0	0	0	0
Overige Subsidies	793	1.410	2.656	2.034	3.399	1.703	1.696
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>831</i>	<i>879</i>	<i>755</i>	<i>757</i>	<i>743</i>	<i>689</i>	<i>54</i>
Bijdrage aan Agentschap RWS	831	879	755	757	743	689	54
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>33</i>	<i>0</i>	<i>33</i>
Overige bijdragen	30	30	30	30	33	0	33
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>9.025</i>	<i>33.633</i>	<i>3.123</i>	<i>3.328</i>	<i>3.135</i>	<i>1.408</i>	<i>1.727</i>
Waarvan bijdrage aan CBR	7.320	32.058	2.500	1.585	2.034	1.408	626
Waarvan bijdrage aan het RDW	1.677	1.575	403	0	0	0	0
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	28	0	220	1.743	1.101	0	1.101
<i>(Schade)vergoedingen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3.466</i>	<i>13.697</i>	<i>36.000</i>	<i>– 22.303</i> 3
Stint	0	0	0	3.466	13.697	36.000	– 22.303
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	34.187	125.157	199.879	286.124	387.275	421.547	– 34.272
<i>Opdrachten</i>	<i>71</i>	<i>23.694</i>	<i>25.094</i>	<i>33.394</i>	<i>44.900</i>	<i>245.865</i>	<i>– 200.965</i> 4
Reservering Klimaatakkoord	0	0	0	0	0	64.294	– 64.294
Duurzame Logistiek	0	6.079	0	11.346	0	0	0
Innovatie en Intelligente Transportsystemen	0	0	8.110	7.031	7.845	12.522	– 4.677
Programma vergroening reisgedrag	0	6.247	1.371	1.187	1.099	42.532	– 41.433
Verkeersemissies	0	0	58	216	375	3.279	– 2.904
Programma fiets	0	0	0	4.813	0	0	0
NGF: Dutch Metropolitan Innovations	0	0	0	1.862	10.055	16.392	– 6.337
Beter Benutten	71	9.278	0	0	0	0	0
Elektrisch vervoer	0	1.820	0	2.546	0	0	0
Reservering Terugsluis VWH	0	0	0	0	0	55.000	– 55.000
KF: Laadinfra wegverkeer	0	0	0	0	233	27.660	– 27.427
KF: Laadinfra bouw	0	0	0	0	0	4.000	– 4.000
Overige opdrachten	0	270	15.555	4.393	25.293	20.186	5.107
<i>Subsidies</i>	<i>11.809</i>	<i>51.722</i>	<i>131.753</i>	<i>210.974</i>	<i>259.368</i>	<i>158.996</i>	<i>100.372</i> 5

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Duurzame Mobiliteit	0	23.693	22.555	12.146	23.226	7.123	16.103
Elektrisch Vervoer	11.809	26.620	79.464	138.396	134.941	113.124	21.817
Laad en AanZET	0	0	0	0	50.136	0	50.136
Bronmaatregelen stikstof	0	0	28.286	58.382	37.509	36.443	1.066
KF: Laadinfra wegvervoer	0	0	0	0	8.867	0	8.867
KF: Laadinfra Bouw	0	0	0	0	1.360	0	1.360
Overige subsidies	0	1.409	1.448	2.050	3.329	2.306	1.023
<i>Bijdragen aan Agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>17.251</i>	<i>21.096</i>	<i>24.380</i>	<i>26.902</i>	<i>8.386</i>	<i>18.516</i>
Bijdrage aan Agentschap RWS	0	2.994	3.446	4.168	4.634	1.747	2.887
Bijdrage aan Agentschap NEA	0	3.905	4.705	4.977	5.179	6.257	– 1.078
Bijdrage aan Agentschap RVO	0	10.352	12.582	14.767	16.699	382	16.317
Bijdrage aan Agentschap RIVM	0	0	363	468	390	0	390
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>22.307</i>	<i>30.520</i>	<i>20.320</i>	<i>17.092</i>	<i>51.702</i>	<i>8.300</i>	<i>43.402</i>
Duurzame Mobiliteit	0	6.030	5.547	8.440	37.928	7.300	30.628
Mobiliteit en Gebieden	22.307	24.490	14.773	4.014	591	1.000	– 409
Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	4.638	13.183	0	13.183
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>954</i>	<i>40</i>	<i>284</i>	<i>768</i>	<i>0</i>	<i>768</i>
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>1.016</i>	<i>1.576</i>	<i>0</i>	<i>3.635</i>	<i>0</i>	<i>3.635</i>
Ontvangsten	5.012	2.672	3.157	4.072	8.619	5.782	2.837

Tabel 30 Uitsplitsing verplichtingen (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	281.913	341.514	266.980	417.039	497.516	388.768	108.748
Waarvan garantieverplichtingen	31.000	68.800	0	0	0	0	0
Waarvan overige verplichtingen	250.913	272.714	266.980	417.039	497.516	388.768	108.748

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

- Op dit artikel is voor € 108,7 miljoen meer verplicht dan oorspronkelijk geraamd. Het betreft een saldo van diverse mutaties en verplichtingschuiven, waarvan de belangrijkste zijn:
 - Een verhoging van de verplichtingen met € 141 miljoen voor de openstelling van de subsidieregelingen van elektrisch vervoer SEPP en SEBA (€ 86 miljoen) en de subsidieregelingen Laad en AanZET (€ 55 miljoen).
 - De Schaderegeling STINT is in 2024 opengesteld in plaats van in 2023. Hiervoor zijn de verplichtingen met € 13,6 miljoen verhoogd.
 - Een verhoging van de verplichtingen van € 12,1 miljoen als gevolg van extra kosten van RVO voor de uitvoering van de verschillende subsidieregelingen op dit artikel.
 - Een bijstelling van de gerealiseerde verplichtingen van – € 58 miljoen voor de door RVO uitgevoerde subsidieregelingen.
- De hogere uitgaven van € 11,6 miljoen betreffen de kosten voor aanvullende uitvoeringstoetsen door het RDW voor het programma Voertuig en Digitale Infrastructuur. Het hiervoor benodigde budget is overgeboekt uit het Mobiliteitsfonds.

3. In 2024 is de compensatieregeling STINT opengesteld en uitgekeerd. Als gevolg van minder aanvragen zijn minder uitgaven gerealiseerd dan oorspronkelijk geraamd (- € 22,3 miljoen).
4. Op de opdrachten is per saldo € 201 miljoen minder uitgaven gerealiseerd als gevolg van:
 - Reservering Klimaatakkoord (- € 64,3 miljoen): Vanuit de reservering Klimaatakkoord zijn budgetten overgeboekt naar het financieel instrument subsidies voor de regelingen voor elektrisch vervoer (€ 32,2 miljoen) en de regeling voor SWiM (€ 14,2 miljoen). Verder is voor € 6,6 miljoen aan middelen in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam overgeboekt naar het financieel instrument bijdrage medeoverheden. Ook is er € 11 miljoen overgeboekt naar het instrument bijdragen aan agentschappen voor de uitvoeringskosten van de RVO.
 - Innovatie en intelligente transportsystemen (- € 4,7 miljoen): Deze middelen zijn omgezet naar bijdragen aan medeoverheden voor de tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur.
 - Programma Vergroening Reisgedrag (- € 41,4 miljoen): vanuit deze reservering zijn middelen binnen artikel 14 overgeboekt naar het juiste financiële instrument waaronder subsidies voor elektrische bestelauto's, touringcarbussen en trucks en bijdrage medeoverheden voor de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (€ 35,4 miljoen). Daarnaast is € 6 miljoen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds voor investeringen in de fiets infrastructuur.
 - Verkeersemisseries (- € 2,9 miljoen): Deze middelen zijn overgeboekt naar het Ministerie voor Economische Zaken, ten behoeve van onderzoeksopdrachten van TNO in het kader van verkeersemisseries.
 - NGF DMI (- € 6,3 miljoen): Door een vertraging in het aangaan van verschillende contracten is € 6,3 miljoen minder gerealiseerd aan uitgaven. Er is € 6,3 miljoen aan NGF-middelen in het kader van Dutch Metropolitan Innovations (DMI) naar komende jaren geschoven, omdat de kasuitputting een ander kasritme blijkt te hebben.
 - Reservering Terugsluis VWH (- € 55 miljoen): de middelen voor de reservering terugsluis VWH zijn overgeboekt naar de subsidieregelingen Laad en AanZET, om zero-emissievrachtvervoer te stimuleren.
 - Laadinfra Wegverkeer (- € 27,4 miljoen): Het gaat hier om budget wat is overgeboekt naar het financieel instrument subsidies ten behoeve van de subsidieregelingen private laadinfrastructuur (SPriLa) en publieke laadinfrastructuur (SPuLa)
 - Laadinfra Bouw (- € 4 miljoen): Dit is overgeboekt naar het financieel instrument bijdragen aan medeoverheden ten behoeve van de specifieke uitkeringen voor basisnetwerk voor logistiek laden (LoLa) en de regeling Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023 – 2030.
 - Overige opdrachten (€ 5 miljoen): Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties onder overige opdrachten.
5. Op de subsidies voor slimme en duurzame mobiliteit is in 2024 € 100,3 miljoen meer gerealiseerd vanwege een grotere animo voor de regelingen dan aanvankelijk gedacht. Het gaat hier om:
 - € 16,1 miljoen voor de subsidies voor duurzame mobiliteit.
 - Subsidies voor elektrisch vervoer van € 21,8 miljoen (SEPP, SEBA)
 - € 50,1 miljoen voor de regelingen Laad en AanZET
 - € 1,1 miljoen voor de regelingen gericht op bronmaatregelen stikstof (SSEB).
 - En de regelingen gericht op laadinfra wegvervoer en bouw met € 10,2 miljoen.

6. De hogere bijdragen aan agentschappen (€ 18,5 miljoen) zijn met name het gevolg van hogere uitvoeringskosten van de RVO voor het uitvoeren van de diverse subsidieregelingen op dit artikel (€ 16,3 miljoen). Daarnaast is € 2,9 miljoen aanvullend budget aan RWS beschikbaar gesteld voor het beschikbaar stellen van BOA-capaciteit en het ondersteunen van de aanleg van een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen op verzorgingsplaatsen.
7. De hogere bijdrage aan medeoverheden (€ 43,4 miljoen) komt voornamelijk door het overboeken van middelen van EZK voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur naar de specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023-2030 (€ 13 miljoen) voor hogere kosten Zero-emissie bussen en Nationale aanpak laadinfrastructuur. Daarnaast is er aanvullend € 30 miljoen ingezet om het programma zero-emissiebussen verder te stimuleren.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1 Netwerk (€ 42,8 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 13,0 miljoen).

- *Wegverkeersbeleid (€ 5,3 miljoen):* dit betreffen voornamelijk (onderzoeks)opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Dit zijn onder meer opdrachten in het kader van onderzoeken naar geluid en campagnes voor duurzame mobiliteit (waaronder elektrische deelauto's, 'Kies de beste band', bandcheck en bandenspanning).
- *Voertuigen en Digitale Infrastructuur (€ 6,5 miljoen):* Dit betreft (onderzoeks)opdrachten op het gebied van Voertuigen en Digitale infrastructuur. Het gaat hier onder andere om zes contracten met servers providers (Kia, TomTom, enz.) om data voor bijvoorbeeld aankomende nood- en hulpdiensten, waarschuwingen voor naderende files en rode kruisen bij afgesloten rijbanen te leveren. Door middel van deze samenwerking met de zes contractanten kan Nederland bepaalde prioritaire veiligheidsinformatie bij de weggebruiker in de auto krijgen. Het gaat daarnaast om een opdracht om een botsproef uit te laten voeren in het kader van het lidmaatschap van het ministerie van EuroNCAP. Dit is een organisatie die zich inzet voor het verder verbeteren van de veiligheid van auto's in Europa.
- *Overige opdrachten (€ 1,3 miljoen):* Dit betreft uitgaven aan diverse (onderzoeks)opdrachten van gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT.

Bijdragen aan agentschappen (€ 9,3 miljoen).

- *RWS (€ 7,7 miljoen):* De bijdrage aan RWS heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS heeft in 2024 onder meer capaciteit ingezet voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van MIRT-verkenningen en de implementatie van het BKN.

- *RVO (€1,6 miljoen)*: Dit betreft de uitgaven aan de Specifieke Uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur met betrekking tot het delen van voertuigen. De overige uitgaven aan deze Specifieke Uitkering worden verantwoord onder artikelonderdeel 3. Slimme en Duurzame Mobiliteit.
- *Overige bijdrage aan agentschappen (€83.000,-)*: Dit betreft een incidentele bijdrage aan RVO voor de uitvoering van de subsidieregeling Digitale infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 8,3 miljoen).

- Dit betreft een structurele bijdrage voor het meerjarenprogramma 2024 t/m 2027 met betrekking tot infrastructurele doelen. Voor Bonaire is dit € 5,8 miljoen (voor de jaren 2026 en 2027) en St. Eustatius € 2,5 miljoen (voor de jaren 2024 en 2025).

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 12,1 miljoen).

- Dit betreft voor een groot deel de uitvoeringstoetsen die de RDW uit heeft gevoerd als gevolg van nieuwe wet-, en regelgeving. Het gaat hier met name om kosten in het kader van de (voorbereiding van) de implementatie van de wettelijke taken van de RDW als typegoedkeuringsautoriteit op het vlak van voertuigautomatisering. Het betreft de voorbereiding van de implementatie van internationale regelgeving R157 (ALKS) en R171 (DCAS). Ook behelst het een bijdrage aan de MITC – Testfaciliteit van de RDW (Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum).

2 Verkeersveiligheid (€ 35,2 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,7 miljoen).

- Onder opdrachten vallen de onderzoeken en activiteiten die gerelateerd zijn aan de uitvoering van het Landelijk Actieplan 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 (bijv. ouderen). Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (onder andere BOB en MONO). De uitgaven hiervoor worden voor een groot deel aan RWS gedaan. Onder dit artikel vallen ook opdrachten voor Attentiebordenen de bijdrage aan de Commissie Rijgeschiktheid van de Gezondheidsraad en diverse (onderzoeks)opdrachten met betrekking tot verkeersveiligheid.

Subsidies (€ 11,9 miljoen).

- *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) (€ 4,4 miljoen) en Veilig Verkeer Nederland (VNN) (€ 4,1 miljoen)*: Er zijn in 2024 subsidies verstrekt aan de maatschappelijke organisatie Veilig Verkeer Nederland (VNN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren maatschappelijke producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid.
- *Overige subsidies (€ 3,4 miljoen)*: In 2024 zijn onder andere subsidies verstrekt aan VeiligheidNL ten behoeve van het verzamelen en verwerken van Ambulancedata en aan VeiligheidNL.

Bijdragen aan agentschappen (€ 0,7 miljoen).

- De bijdrage aan agentschappen is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS heeft in 2024 onder meer capaciteit ingezet voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 3,1 miljoen).

- Dit betreft de regulier bijdrage aan CBR voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid.

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€33.000,-).

- Dit betreft een uitgave voor het programma «New Car Assessment» voor de contributie aan EuroNCAP.

Schadevergoedingen (€ 13,7 miljoen).

- Dit betreft de bijdrage voor de afhandeling van de schadevergoeding voor het gebruik van de Stint als gevolg van een uitspraak van de Raad van State van 22 december 2021.

3 Slimme en duurzame mobiliteit (€ 387,3 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 44,9 miljoen).

- *Innovatie en intelligente transportsystemen (€ 7,8 miljoen).* De opdrachten in het kader van Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben voor het grootste deel betrekking op opdrachten die het Rijk centraal aangaat ten behoeve van de regio overstijgende uitgaven in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam.
- *Programma vergroening reisgedrag (€ 1,1 miljoen).* Dit betreft uitgaven voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, bijvoorbeeld rond thuiswerken, opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijze (sociale innovatie), minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen.
- *NGF: Dutch Metropolitan innovations (€ 10,1 miljoen).* Het project Dutch Metropolitan innovations draagt bij aan samenhang en samenwerking in het fysieke domein gericht op slimme, duurzame verstedelijking en mobiliteit in Nederland met als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data in het fysieke domein t.b.v. slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteits-transitie.
- *Overige opdrachten (€ 25,3 miljoen).* De overige opdrachten hebben voornamelijk betrekking verduurzamen mobiliteit en diverse (onderzoeks)opdrachten in het kader van slimme en duurzame mobiliteit.

Subsidies (€ 259,4 miljoen)

- *Duurzame Mobiliteit (€ 23,2 miljoen).* Dit betreft de Tijdelijke Subsidieregeling Zero-Emissie Mobiliteit (€ 14,6 miljoen), Subsidieregeling DKTI 2021 (€ 3,7 miljoen), subsidie aan NKL, VER en Elaad (€ 2,1 miljoen), Subsidieregeling Aanschaf Emissieloze Touringcars (STour) (€ 1,4 miljoen) en enkele kleinere subsidies (€ 1,4 miljoen).
- *Elektrisch vervoer (€ 135 miljoen).* Dit betreffen de bijdragen voor de stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulier (SEPP), de stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) en de aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET). De SEPP heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrisch

personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, teneinde de emissie van CO₂ te verminderen (€ 93 miljoen). De SEBA heeft tot doel de groei van elektrische bestel- en vrachtauto's te versterken (€ 31 miljoen). De AanZET is voor ondernemers en non-profitorganisaties die een nieuwe, volledig emissieloze vrachtauto willen kopen of financial-leasen (11 miljoen).

- *Bronmaatregelen stikstof (€ 37,5 miljoen)*. Dit betreft de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel. Met deze subsidieregeling wordt de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel dat nu nog hogere kosten kent maar wel reeds beschikbaar is of om te bouwen naar emissiearm materieel in geval van lange afschrijvingstermijnen.
- *Laad en AanZET (€ 50,1 miljoen)*. Dit betreft de subsidie aan de Zero-Emissie Trucks die gefinancierd worden uit de terugsluismiddelen van de Vrachtwagenheffing.
- *KF: Laadinfra wegvervoer (€ 8,9 miljoen)*. Dit betreft een subsidie gefinancierd uit het Klimaatfonds en is bestemd voor wegvervoer. Een groot deel van de middelen is bestemd voor de subsidieregelingen publieke logistieke laadinfrastructuur (SPuLa) en private laadinfrastructuur (SPriLa) die in 2024 is opengesteld en heeft betrekking op vrachtvervoer, logistiek laden, taxi's en OV bussen. Deze subsidies worden door de RVO uitgevoerd.
- *KF: Laadinfra bouw (1,4 miljoen)*. Dit betreft middelen uit het Klimaatfonds en is bestemd voor de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur ten behoeve van de bouw. Deze middelen zijn ingezet via de nieuwe regeling voor private laadinfrastructuur, publieke laadinfrastructuur en via de bestaande Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB).
- *Overige subsidies (€ 3,3 miljoen)*. Dit betreft met name subsidies aan Wandelnet, Fietsplatform, de Fietzersbond, de Dutch Cycling Embassy en subsidies aan Kennisplatform CROW, Coalitie Anders Reizen en Platform 31 in het kader van Deelmobiliteit.

Bijdragen aan agentschappen (€ 26,9 miljoen).

- *RWS (€ 4,6 miljoen)*. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS heeft in 2024 onder meer capaciteit ingezet voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van Elektrisch Vervoer, actieve mobiliteit en verduurzaming in logistiek.
- *NEA (€ 5,2 miljoen)*. Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energievervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) een opdracht aan de NEa.
- *RVO (€ 16,7 miljoen)*. Aan het RVO wordt een deel van de beleidsuitvoering van een groot scala aan subsidieregelingen, zoals subsidies elektrisch vervoer en subsidies bronmaatregelen, uitbesteed.
- *RIVM (€ 0,4 miljoen)*. Aan het RIVM is een bijdrage van € 0,4 miljoen verstrekt voor verschillende werkzaamheden.

Bijdragen (inter-)nationale organisaties (€ 0,8 miljoen).

Dit betreft verstrekte bijdragen aan internationale organisaties op het gebied van duurzame mobiliteit.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 51,7 miljoen).

- *Duurzame Mobiliteit (€ 37,9 miljoen)*. De bijdragen aan medeoverheden betreffen de specifieke uitkeringen voor zero emissie bussen (€ 19,7 miljoen). Verder is er in het kader van Regionale Aanpak Laadinfra € 16,4 miljoen beschikbaar gesteld aan de zes NAL-regio's en voor de Spuk SLA Brom-snor € 1,9 miljoen.
- *Mobiliteit en Gebieden (€ 0,6 miljoen)*. Aan verschillende gemeenten zijn kleinere SPUK's verleend in het kader van innovatie in de mobiliteit.
- *Overige bijdragen aan medeoverheden (€ 13,2 miljoen)*. In het kader van het Klimaatfonds aan de zes NAL-regio's zijn middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van de Regionale Aanpak Laadinfra.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 3,6 miljoen).

Dit betreft bijdragen verstrekt aan de RDW voor onderzoeken naar verbetering effectiviteit terugroepacties.

Ontvangsten (€ 8,6 miljoen).

De ontvangsten hebben betrekking op entreegelden van nieuwe toetreders van de Stichting Buisleidingstraat en op de inning van van bestuurlijke boetes door de ILT in het kader van het wegtransport, o.a. overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

G. Extracomptabele verwijzingen**Tabel 31 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)**

		2024
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds	3.676.814
	Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	41.362
	Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	3.718.176
<i>Waarvan</i>		
12.01	Exploitatie	8.474
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.147.514
12.03	Ontwikkeling	648.267
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.141.593
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	772.328

Tabel 32 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2024
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds	121.439
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	39.398
	Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok	160.837
<i>Waarvan</i>		
17.08.01	Zuidasdok	160.837

4.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

A. Algemene doelstelling

Om ervoor te zorgen dat reizigers veilig, betrouwbaar en betaalbaar kunnen reizen van A naar B, en het spoor ook voor verladers van goederen een aantrekkelijke vervoersoptie te laten zijn, beheert en stuurt IenW de benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur aan en stelt zij decentrale overheden in staat het Openbaar Vervoer buiten de hoofdspoorweginfrastructuur hiertoe te ontwikkelen, te beheren en te benutten.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 33 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie				Vastgestelde begroting		Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	1.250.288	1.476.750	825.715	200.147	351.392	648.937	– 297.545
Uitgaven	1.000.175	1.226.262	1.101.614	277.447	476.714	661.702	– 184.988
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	33.413	107.423	70.609	66.357	459.028	641.261	– 182.233
2 Maatregelenpakket OVS	966.762	1.118.839	1.031.005	211.090	17.686	20.441	– 2.755
Ontvangsten	597	885	2.588	3.202	23.751	46.584	– 22.833

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 34 Rol en verantwoordelijkheden

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

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

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

Tabel 35 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer

Indicator	2020	2021	2022	2023	2024
Totaaloordeel	n.b.	8,0	7,9	7,8	n.n.b.
Veiligheid	n.b.	8,1	8	8	n.n.b.
Snelheid	n.b.	7,7	7,6	7,5	n.n.b.
Gemak	n.b.	7,7	7,6	7,6	n.n.b.
Comfort	n.b.	8,2	8,1	8	n.n.b.
Beleving	n.b.	7,5	7,4	7,4	n.n.b.
Personeelsmonitor ¹	6,7	–	6,1	–	n.n.b.

¹ De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.

Bron: Kennisplatform CROW

Toelichting

De ov-kantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddeneren. 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. Zie hiervoor de [bibliotheek Verkeer en Vervoer - CROW](#).

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerp-begroting 2026.

Tabel 36 Indicator: Punctualiteit en goederenvervoer						
Indicator	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Treinpunctualiteit reizigersverkeer ¹	91,90%	93,50%	93,50%	91,10%	87,70%	n.n.b.
Treinpunctualiteit goederenvervoer ¹	69,70%	70,10%	66,30%	65,50%	60,50%	n.n.b.
Impactvolle storingen op de infrastructuur	435,0	361,0	406	455	475	n.n.b.
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)	42,7	40,0	42,62	44,47	39,21	n.n.b.
Aantal ov-chipkaart transacties	2,8 mld.	1,47 mld.	1,56 mld.	1,92 mld.	2,227 mld.	n.n.b.
Aantal instappers regionale treinen ²	50,9 mln.	27,2 mln.	29,5 mln.	40,2 mln.	n.n.b.	n.n.b.
Aantal instappers NS ³	1,34 mln.	0,59 mln.	0,62 mln.	0,96 mln.	1,09 mln.	n.n.b.

1 Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten.

2 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.

3 Gemiddelde aantal instappers per werkdag. Doordat de overzichten van NS in- en uitstappers weergegeven zijn de aantallen bij de indicator 'Aantal instappers NS' abusievelijk structureel te hoog gerapporteerd. Dit is in 2020 gecorrigeerd.

Bron: Trans Link Systems

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 van [ProRail](#) de laatste inzichten.

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerp-begroting 2026.

Tabel 37 Indicator: spoorveiligheid (naar risicodragers)						
Indicator	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aantal STS-passages	142	95	105	107 ¹	98	n.n.b.
Waarvan gevaarpunt bereikt	34	20	21	29	29	n.n.b.
Aanrijding op overwegen	46	28	34	28	29	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	9	5	9	2	6	n.n.b.
Aantal spoorsuicides	194	198	186	210	190	n.n.b.
Totaal aantal treinkm's	165 mln.	152 mln.	160 mln.	157 mln.	152 mln.	n.n.b.

¹ Het aantal STS-passages is gecorrigeerd van 114 naar 107. In het jaarverslag over 2022 is de definitie die de ILT hanteert niet juist toegepast.

Bron: ILT

Toelichting

Hierboven staan indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025. Deze indicatoren worden gerapporteerd in het jaarverslag spoorveiligheid 2023 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarin ze mede in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader worden toegelicht.

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerp-begroting 2026.

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies op het gebied van het Openbaar Vervoer en Spoor.

Toekomstbeeld OV

De herijking van het toekomstbeeld 2040 heeft geresulteerd in een Situatieschets Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040, die eerst aan de Landelijke OV en Spoortafel is besproken en begin 2024 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

Marktordening spoor en implementatie hoofdrailnet concessie 2025-2033

In 2020 zijn de hoofdlijnen van het integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024 aan de Tweede Kamer gestuurd. In dit besluit is het voornemen opgenomen om de HRN-concessie opnieuw onderhands aan NS te gunnen.

Eind 2023 is de HRN-concessie opnieuw onderhands gegund aan NS, deze concessie loopt van 2025-2033. 2024 was de implementatiejaar voor de nieuwe HRN-concessie, waarin uitvoering is gegeven aan de nieuwe eisen in de concessie. In samenwerking met NS zijn er ten opzichte van de HRN-concessie 2015-2024 verbeteringen voor de reiziger, ruimere informatievoorziening en nieuwe sturingsmogelijkheden uitgewerkt. In 2024 is onder meer het concessie-informatiesysteem (CIS) ingericht, dit is een database om de transparantie te vergroten over de activiteiten die NS verricht binnen de scope van de concessie. Tevens zijn de prestatie-indicatoren aangepast en de nieuwe indicatoren zijn geaudit. Daarnaast heeft NS enkele plannen (bijvoorbeeld: een samenwerkingsstrategie of een ambitie social return) opgeleverd en gedeeld met lenW.

Ook is in 2024 uitvoering gegeven aan de motie Bikker. Hiermee is incidenteel € 120 miljoen beschikbaar gesteld om de voorziene tariefsverhoging van NS voor 2024 met één jaar uit te stellen. Dat is per 1 januari 2024 ook gebeurd.

Instandhouding hoofdspoorweginfrastructuur

In het najaar van 2023 is de externe validatie op de door ProRail herijkte instandhoudingskosten van het spoor afgerond (Kamerstuk [36 410 A, nr. 16](#)). Mede op basis hiervan is in 2024 samen met ProRail een basiskwaliteitsniveau voor het spoor gedefinieerd, naar analogie van de basiskwaliteitsniveaus die eerder voor de RWS-netwerken zijn vastgesteld. In het voorjaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over de denkrichtingen voor het BKN spoor (Kamerstuk [29984, nr. 1184](#)). Hierover is eind maart met de Kamer gesproken in het debat 'Strategische keuzes bereikbaarheid'. In juni 2024 is het BKN spoor inhoudelijk vastgeklikt (Kamerstuk [29984, nr. 1202](#)). Op dat moment resteerde nog een dekkingsopgave waarvan het Kabinet Rutte-IV het op dat moment niet passend vond daarover nog te beslissen. Het kabinet Schoof I heeft de dekkingsopgave bij de Ontwerpbegroting 2025 ingevuld en het BKN Spoor definitief vastgesteld (Kamerstuk [29984, nr. 1213](#)). Het basiskwaliteitsniveau is een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur vanaf 2026, dat haalbaar en maakbaar is en waarbij een constructief veilig en betrouwbaar spoornetwerk onverminderd wordt geborgd. Het BKN spoor biedt langjarige duidelijkheid over de basiskwaliteit in het hele land en creëert het daarmee voorspelbaarheid richting ProRail, aannemers en vervoerders.

Samenwerking met ProRail

In 2024 werkten we verder aan de versterking van de samenwerking tussen lenW en ProRail. Dit doen we onder meer in het kader van programma Werk aan Uitvoering. Het verbeteren van de relatie tussen beleid en uitvoering staat daarbij centraal. Daarnaast is aandacht voor 'integraal opdrachtgeverschap' richting ProRail. Binnen het ministerie zijn inmiddels verschillende stappen gezet om de opdrachtgeversrol verder te professionaliseren. Dit doen we in het kader van de subsidieverlening voor aanlegprojecten en instandhouding en het beheer van de beheerconcessie van ProRail als beheerder van de spoorse infrastructuur.

Daarbij is aan AT Osborne een opdracht verleend om de kennis en kunde omtrent opdrachtgeverschap (en opdrachtnemerschap) van spoorse MIRT projecten te inventariseren te ontsluiten en verder te brengen. In 2025 zal dit leiden tot een geactualiseerde 'handreiking opdrachtgeverschap lenW-ProRail'. Het wetsvoorstel 'Publiekrechtelijke omvorming ProRail' is aanhangig bij de Tweede Kamer en is in januari 2024 gewijzigd in de 'Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.', zodanig dat ProRail B.V. blijft en een privaatrechtelijk zbo wordt. Daarnaast is in afwachting van de behandeling van het wetsvoorstel 'Wet sturing en verantwoording ProRail B.V.' en om de continuïteit van ProRail als infrabeheerder te borgen, de beheerconcessie van ProRail beleidsneutraal verlengd tot 1 januari 2029.

Subsidierelatie MIRT

De Auditdienst Rijk heeft in haar interim Auditrapport 2024 een aantal 'lichte' aanbevelingen gedaan om het stelsel van toezicht en sturing van lenW aan ProRail te verbeteren. Dit heeft onder meer geleid tot een voorstel tot wijziging van de Subsidieregeling taakuitoefening beheerder van de HSWI, met als doel een vereenvoudiging van de werkwijze accountantsverkla-

ringen. Daarnaast zijn acties in gang gezet om het werkproces van lenW aan ProRail inzake de subsidieverlening, bevoorschotting en verantwoording voor (MIRT) projecten te actualiseren.

Modernisering Spoorwegwet en lagere regelgeving

Met de modernisering van de Spoorwegwet wordt gewerkt aan één wet, één besluit en één regeling die meebeweegt met ontwikkelingen in Europese regelgeving. In 2024 is naar aanleiding van het advies van de Raad van State een aantal wijzigingen in het wetsvoorstel en de memorie van toelichting doorgevoerd. Het wetsvoorstel wordt in het voorjaar 2025 aan uw Kamer aangeboden. In 2024 is ook verder gewerkt aan de lagere regelgeving, waarmee invulling wordt gegeven aan de grondslagen in het wetsvoorstel Modernisering Spoorwegwet. Dit gebeurt met betrokkenheid van belanghebbenden. Naar verwachting wordt de lagere regelgeving rond de zomer van 2025 in consultatie gebracht.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 38 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde Begroting 2024	Verschil 2024
Verplichtingen	1.250.288	1.476.750	825.715	200.147	351.392	648.937	– 297.545
Uitgaven	1.000.175	1.226.262	1.101.614	277.447	476.714	661.702	– 184.988
1 OV en Spoor	33.413	107.423	70.609	66.357	459.028	641.261	– 182.233
<i>Opdrachten</i>	<i>4.524</i>	<i>5.295</i>	<i>4.844</i>	<i>7.647</i>	<i>4.954</i>	<i>4.535</i>	<i>419</i>
ACM	0	0	0	0	0	1.807	– 1.807
OV & Stations	1.535	1.632	1.371	1.835	0	0	0
Aansturing NS en Prorail	0	0	1.842	3.359	0	0	0
Opdrachten SU	0	0	468	141	0	0	0
Overige Opdrachten	2.989	3.663	1.163	2.312	4.954	2.728	2.226
<i>Subsidies</i>	<i>17.922</i>	<i>23.881</i>	<i>33.710</i>	<i>19.126</i>	<i>234.897</i>	<i>80.238</i>	<i>154.659</i>
Maatregelen Spoorgoederenvervoer	14.329	18.469	17.855	9.363	0	0	0
NS IC Dordrecht-Brabant	1.440	1.460	0	0	0	0	0
NS IC Dordrecht - Breda	0	0	1.490	0	0	0	0
Consumentenorganisaties OV	0	0	1.099	1.015	0	0	0
Sociale Veiligheid Spoor	0	0	6.000	2.000	3.150	2.000	1.150
Overige Subsidies	2.153	3.952	7.266	6.748	231.747	78.238	153.509
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>921</i>	<i>899</i>	<i>887</i>	<i>1.209</i>	<i>1.221</i>	<i>844</i>	<i>377</i>
Waarvan bijdrage aan KNMI	46	47	14	14	15	14	1
Waarvan bijdrage aan RWS	832	823	826	1.057	880	830	50
Waarvan bijdrage RVO OVS ERTMS	43	29	47	0	326	0	326
Bijdrage aan overige agentschappen	0	0	0	138	0	0	0
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>9.973</i>	<i>77.275</i>	<i>31.069</i>	<i>38.263</i>	<i>217.864</i>	<i>555.542</i>	<i>– 337.678</i>
Bijdrage medeoverheden OVS	7.488	74.735	28.446	35.489	214.946	553.065	– 338.119
CLU Betuweroute en HSL	2.485	2.450	2.623	2.774	2.918	2.477	441
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>73</i>	<i>73</i>	<i>99</i>	<i>112</i>	<i>92</i>	<i>102</i>	<i>– 10</i>
2 Maatregelenpakket OVS	966.762	1.118.839	1.031.005	211.090	17.686	20.441	– 2.755
- <i>Subsidies</i>	<i>966.762</i>	<i>1.118.839</i>	<i>1.031.005</i>	<i>211.090</i>	<i>17.686</i>	<i>20.441</i>	<i>– 2.755</i>
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	966.762	1.118.839	1.031.005	105.994	4.511	11.356	– 6.845
Transitievangnet OV	0	0	0	105.096	13.175	9.085	4.090

					Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil	
Ontvangsten	597	885	2.588	3.202	23.751	46.584	- 22.833	4

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opg

- Op dit artikel is voor € 297,5 miljoen minder verplicht dan oorspronkelijk geraamd. Het betreft een saldo van diverse mutaties en verplichtingschuiven, waarvan de belangrijkste zijn:
 - Een verlaging van de verplichtingen met € 226,6 miljoen vanwege overboekingen van lenW aan BZK, ten behoeve van de bijdrage DU van lenW aan het Provinciefonds. Die bijdrage was nodig ter voorkoming van tariefstijgingen in het regionaal OV, extra benodigde middelen als gevolg van de herijking studentenreisproduct en het programma op peil houden en verbeteren van het OV.
 - Een verlaging van de verplichtingen met € 49,1 miljoen omdat de uiteindelijke realisatie op de Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) in 2024 lager was dan voorzien. Het overschot wordt conform afspraken teruggeboekt naar het generale beeld.
 - Een verlaging van de verplichtingen met € 10 miljoen omdat bij de Transitievergoeding openbaar vervoer (TVOV) middelen zijn vrijgevallen. Die middelen zijn vanuit HXII teruggeboekt naar de vrije investeringsruimte op het MF.
 - Overige verplichtingen (€ 11,8 miljoen): Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties onder verplichtingen.
- De hogere realisatie op het instrument subsidies (€ 154,7 miljoen) wordt met name veroorzaakt door;
 - Een bedrag van € 7,1 miljoen ten behoeve van de subsidie Maatregelen Spoorgoederen. Op een later moment in 2024 is dit bedrag vanuit het Mobiliteitsfonds overgeboekt naar beleidsbegroting HXII. Deze subsidie heeft als doel om het spoorgoederenvervoer ten minste een gelijke concurrentiepositie te laten behouden ten opzichte van het goederenvervoer over de weg.
 - De bijdrage van € 1,2 miljoen ter verbetering van de sociale veiligheid op het station Maarheeze. Deze bijdrage was niet opgenomen in de ontwerpbegroting 2024.
 - Een overboeking van € 45,0 miljoen vanaf bijdrage medeoverheden ten behoeve van motie Bikker prijsstijging compensatie OV NS. Doordat dit bedrag in de begroting niet op het instrument subsidies stond geraamd, leidt de overboeking tot een hogere realisatie.
 - Een overboeking van € 96,8 miljoen vanaf bijdrage medeoverheden voor de NS. Ten behoeve van de motie Krul studentenreisproduct NS.
 - Een bedrag van € 4,5 miljoen voor de subsidie Wind in de Zeilen. Deze subsidie is onderdeel van het compensatiepakket Wind in de Zeilen 2022-2024 en heeft als doel de bereikbaarheid van Zeeland te verbeteren. Op een later moment in 2024 is dit bedrag vanuit het Mobiliteitsfonds overgeboekt naar HXII.
- De per saldo lagere realisatie op de bijdragen aan medeoverheden (- € 337,7 miljoen) wordt veroorzaakt door;
 - Een verlaging van het budget door een overboeking van € 225,2 miljoen naar het Provinciefonds. Dit gaat om een bijdrage van € 66,0 miljoen ter voorkoming van tariefstijgingen in het regionaal

- OV, een bijdrage van € 84,7 miljoen voor de herijking van de vergoeding voor het OV-studentenreisproduct en € 74,5 miljoen voor het programma op pijl houden OV.
- Een verlaging van het budget door een overboeking naar het financieel instrument subsidies (€ 45 miljoen) voor de compensatie van prijsstijgingen NS conform Motie Bikker.
 - Een verlaging van het budget door een overboeking naar het financieel instrument subsidies van € 96,8 miljoen voor een bijdrage aan de NS voor het OV-studentenreisproduct (motie Krul).
 - Een verhoging van het budget van € 29,3 miljoen door een overboeking van het Mobiliteitsfonds naar HXII, voor diverse specifieke uitkeringen aan Provincies in het kader van een bijdrage voor de instandhouding van de decentrale spoor en tramdiensten.
4. De lagere realisatie op de ontvangsten (€ 22,8 miljoen) wordt veroorzaakt door minder terugstortingen naar aanleiding van definitieve vaststellingen Beschikbaarheidsvergoedingen OV. De definitieve vaststellingen over 2022 zijn pas eind 2024 bepaald en de terugbetalingen hiervoor vinden dan ook pas plaats in 2025.

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. OV en Spoor (€ 459,0 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,0 miljoen)

- *Autoriteit Consument en Markt (ACM) (€ 0 miljoen)*. Bij de 2e suppletoire begroting 2024 is de vergoeding van € 1,1 miljoen middels een budgetoverboeking naar het ministerie van EZ overgeheveld. Dit verklaart waarom er geen realisatie zichtbaar is. Het betreft de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor. De betaalde vergoeding was fors lager dan begroot. Dit komt omdat er geen externe onderzoeken zijn uitgevoerd. Het restant van € 0,7 miljoen is overgeheveld naar opdrachtenbudget.
- *Overige opdrachten (€ 4,9 miljoen)*:
 - *OV en Stations (€ 1,2 miljoen)*: Dit betreffen opdrachten voor continue screening en de OV-begeleiderskaart (noodcontact indicatiestelling). Daarnaast zijn er een aantal kleine opdrachten voor diverse onderzoeken uitgevoerd.
 - *Aansturing NS en ProRail (€ 1,4 miljoen)*: Dit betreffen voornamelijk kosten die samenhangen met de nieuwe vervoersconcessie.
 - *Rijksinfrastructuur (€ 1,3 miljoen)*: Dit betreffen voornamelijk kosten die samenhangen met de nieuwe vervoersconcessie.
 - *Opdrachten RWS (€ 1,1 miljoen)*: Dit betreft opdrachten die bij RWS zijn uitgezet en opdrachten in het kader van veiligheid en goederenvervoer.

Subsidies (€ 234,9 miljoen)

- *Sociale Veiligheid Spoor (€ 3,2 miljoen)*. Tussen IenW en NS is afgesproken dat beiden 50% van de kosten voor hun rekening nemen voor de continuering van de inzet van Veiligheid & Servicemedewerkers.

Dit komt voor NS en IenW neer op een bijdrage van een ieder van € 10 miljoen (€ 2 miljoen per jaar) over de periode 2020 tot en met 2024. NS betaalt daarnaast ook voor extra inzet voor hoofdconducteurs in de trein. Daarnaast betaalt IenW € 1,2 miljoen aanvullend voor sociale veiligheid.

- *Overige subsidies (€ 231,7 miljoen)*. Dit betreft onder andere de volgende subsidies:
 - *De subsidie nachttrein NS (€ 1,4 miljoen)*. Dit betreft het realiseren van een proef met een grensoverschrijdende treindienst tussen Düsseldorf en Amsterdam Centraal om daarmee de nachttreindienst van ÖBB tussen Innsbruck/Wenen en Düsseldorf door te rijden naar Amsterdam en vice versa.
 - *De subsidie consumentenorganisaties OV (€ 1,1 miljoen)*. Dit betreft enkele kleinere subsidies ten behoeve van bereikbaar en beschikbaarheid. Zie subsidiebijlage voor verdere toelichting.
 - *De subsidie Wind in de Zeilen (€ 4,5 miljoen)*. Deze subsidie is onderdeel van het compensatiepakket Wind in de Zeilen 2022-2024 en heeft als doel de bereikbaarheid van Zeeland te verbeteren.
 - *De subsidie compensatie prijsstijging NS (€ 120 miljoen)*: Deze subsidie aan de NS is bedoeld om de tariefstijging in 2024 te dempen (Motie-Bikker, [36410](#), nr. 29).
 - *De subsidie herijking studenten OV-kaart (€ 96,8 miljoen)*. Deze subsidie is bedoeld om de hogere kosten voor de studenten OV-kaart na de herijking in 2024 te dekken (Motie-Krul, [31524](#) nr. 581).
 - *De subsidiemaatregel opstellen en rangers spoorgoederenvervoer (€ 7,1 miljoen)*. Deze subsidie heeft als doel om het spoorgoederenvervoer ten minste een gelijke concurrentiepositie te laten behouden ten opzichte van het goederenvervoer over de weg.
 - Diverse (€ 0,8 miljoen)

Bijdragen aan agentschappen (€ 1,2 miljoen)

- *RWS (€ 0,9 miljoen)*. Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering. Dit zijn taken die Rijkswaterstaat uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd.
- *RVO OVS ERTMS (€ 0,3 miljoen)*. Met RVO zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en advisering op het gebied van ERTMS. Dit zijn taken die RVO uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 217,9 miljoen)

- *Bijdragen aan medeoverheden (€ 215 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage aan het Schadevergoedingsschap (€ 0,7 miljoen). Het Schadevergoedingsschap handelt schadevergoedingen af naar aanleiding van onder andere de HSL. De bijdrage OV-Ambassadeurs (€ 0,7 miljoen). Dit betreft de bijdragen aan diverse gemeenten voor ondersteunen en adviseren bij het reizen met publieke vervoersvoorzieningen. De bijdrage DU middelen (€ 184,1 miljoen). Deze bijdragen aan metropool en vervoersregio's zijn bedoeld voor het op pijl houden en verbeteren van het OV. En de bijdrage Decentraal Spoor (€ 29,4 miljoen). Dit betreft een bijdrage ten behoeve van de dekking van het exploitatie of beheer-tekort van decentrale spoor en tramdiensten.

- *CLU Betuwe en Hoge Snelheidslijn (€ 2,9 miljoen)*. Dit betreft de jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV Spanningstester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken Veiligheidsregio's.

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,09 miljoen)

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

2. Maatregelenpakket OVS (€ 17,7 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Subsidies (€ 17,7 miljoen)

- *Beschikbaarheidsvergoeding OV sector (€ 4,5 miljoen)*. De vergoeding is bestemd voor het waarborgen van de beschikbaarheid tijdens Corona van het openbaar vervoer onder concessie in Nederland. De looptijd van de BVOV tot 1 januari 2023 is gelijk aan de looptijd van de tijdelijke aangepaste (nood)concessies op grond waarvan de overheid aan OV-bedrijven vanwege COVID-19 een vergoeding kan verschaffen. De bijdrage vanuit het Rijk is afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Het in 2024 betaalde bedrag betreft definitieve vaststellingen waar in een eerder stadium voorschotten voor waren verleend.
- *Transitievangnet OV (€ 13,2 miljoen)*. Er is een eenmalig transitievangnet voor 2023 ingesteld (zie Kamerstukken [29984, nr. 991](#)). Dit vangnet kent een omvang van maximaal € 150 miljoen en biedt zekerheid aan de reizigers voor voldoende, veilig en betrouwbaar OV in 2023. Voor deze regeling is dekking gevonden in het Mobiliteitsfonds en het benodigde bedrag is overgeboekt naar dit artikel.

Ontvangsten (€ 23,8 miljoen)

- *Beschikbaarheidsvergoeding OV (€ 20,6 miljoen)*. De ontvangsten die in 2024 zijn binnengekomen hebben betrekking op de definitief vastgestelde BVOV beschikkingen 2021. Het betreft een regeling op nacalculatiebasis waarbij de ontvangende partijen van BVOV teveel ontvangen geld terugstorten.
- *Ontvangsten overig (€ 3,2 miljoen)*. Dit betreft een terugbetaling voorschot Transitievergoeding OV 2023 en de definitieve vaststelling uitbreiding dienstregeling Zeeland

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 39 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2024
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds		2.962.902
Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen		206.340
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen		3.169.242
<i>Waarvan</i>		
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.570.447
13.03	Ontwikkeling	359.151
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	239.644
13.07	Rente en aflossing	0

Tabel 40 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Mobiliteitsfonds	844.502
Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	292
Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	844.794
<i>Waarvan</i>	
14.01 Grote regionaal/lokale projecten	
14.02 Regionale Mob. Fondsen	0
14.03 Bereikbaarheidsprogramma's	844.794

Tabel 41 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

	2024
Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	386.743
Andere ontvangsten van artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	31.647
Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	418.390
<i>Waarvan</i>	
17.07 ERTMS	149.001
17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	269.389

4.5 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 42 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	167.781	188.754	60.046	209.745	116.074	114.121	1.953
Uitgaven	33.366	26.662	22.536	81.118	70.157	62.788	7.369
1 Luchtvaart	33.366	26.662	22.533	81.118	70.157	62.788	7.369
Ontvangsten	1.086	2.104	3.256	7.631	1.399	12.263	- 10.864

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 43 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
	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.
Stimuleren	De rol stimuleren heeft betrekking op de volgende taken: - Het voortzetten van de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Daar volgt uitvoering van de verduurzamingsvoorstellen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019) en de Luchtvaartnota (2020). - Het uitvoeren van het programma Luchtvaart in Transitie dat onderscheidende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen stimuleert. - Samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties werkt de Minister aan de uitvoering van de innovatiestrategie luchtvaart. - De Minister stimuleert meer en gericht onderzoek naar niet-CO₂-klimaat effecten van de burgerluchtvaart. - Nederland draagt bij aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies voor verduurzaming van de luchtvaart. - De Minister stimuleert en faciliteert innovatieve ontwikkelingen van drones en onbemande luchtvaartuigen door experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. - De Minister vindt het van belang dat de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen en verwacht van de luchthavens dat zij ten behoeve van de luchthavenbesluiten samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven verkennen.
Regisseren	De rol regisseren heeft betrekking op de volgende taken: - De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via regels die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. De Minister levert een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. Nederland zet in op een hoge compliance met deze kaders. De Minister neemt de regie om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken. - Regie voeren op de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis door de verbondenheid periodiek te beoordelen aan de hand van het beleidskader netwerk kwaliteit. - Regie voeren om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. - In internationaal verband bijdragen aan de verdere implementatie van het mondiale langetermijndoel van netto-nul CO₂-emissies in 2050 vastgesteld door ICAO voor de internationale burgerluchtvaart. - Nederland werkt samen met EU-lidstaten en met de European Civil Aviation Conference (ECAC) om de inzet in ICAO-verband voor te bereiden omtrent de periodieke evaluatie van CORSIA in 2024. Ook de aanscherping van de certificeringstandaard van nieuwe toestellen en motoren op gebied van emissies staat op de agenda. - Nederland blijft inzetten op het realiseren van een accijns voor luchtvaartbrandstoffen voor commercieel vliegverkeer binnen de EU, middels de herziening van de richtlijn energiebelastingen. - Het vaststellen van de (gewijzigde) luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. - De Minister richt zich nationaal en internationaal op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (integratie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). - Regie voeren op verbetering van de samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens op de publieke belangen veiligheid, duurzaamheid, kwaliteit van de leefomgeving en verbondenheid. - Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven. - Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
(doen) uitvoeren	De rol uitvoeren heeft betrekking op de volgende taken: - Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023-2026. - Het uitvoeren van de Actieagenda trein en luchtvaart in samenwerking met partners. - Het inzetten op betere internationale (nacht-)treinverbindingen die aansluiten op HSL-knooppunten over de grens. - Het uitvoeren van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. - Om een nieuwe bovengrens van het aantal vliegtuigbewegingen per jaar voor Schiphol vast te leggen wordt het anticiperend handhaven beëindigd, wordt de balanced approach procedure doorlopen om het luchtvaartverkeersbesluit te wijzigen en wordt er gewerkt aan een nieuw normenstelsel waarbij de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens worden gehanteerd. - Het ontwikkelen van het nieuwe stelsel voor geluidnormen en aan de reductie van andere emissies. - Verdere invulling geven aan de Programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda. - Het uitwerken van een CO₂-plafond per luchthaven. - Verdere implementatie van de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen. - Het uitwerken van wijzigingen voor de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer naar aanleiding van het in werking treden van de Europese richtlijn Renewable Energy Directive III (RED III). - Maatregelen nemen om een mondiaal kwantificeerbaar doel voor duurzame luchtvaartbrandstoffen vast te stellen. - Het samenvoegen van het civiele en militaire luchtruim. - Het uitvoeren van het programma Luchtruimherziening. - Het uitvoeren van een aantal projecten in Caribisch Nederland voor de borging van de luchtvaartveiligheid, zoals het aeronautical ground lightproject.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die inzicht geven in de mate waarin aan de algemene doelstelling wordt voldaan. De systeemmonitor luchtvaartveiligheid en de Staat van de Luchtvaart geeft inzicht in het veiligheidssysteem. Het aantal passagiersbestemmingen van Luchthaven Schiphol schetst een beeld van de mate waarin Nederland goed is verbonden met de rest van de wereld. Tot slot geeft de indicator CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland inzicht in ontwikkelingen van duurzame luchtvaart ten opzichte van eerdere jaren. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

Veilige luchtvaart

Voor veiligheid is het handelen van het ministerie of de veiligheid in al zijn facetten, niet in één overkoepelende indicator te vatten. Daarom verschijnt vanaf 2021 jaarlijks een [systeemmonitor luchtvaartveiligheid](#), die vanuit de regierol van het ministerie in beeld brengt hoe het systeem functioneert. De ILT brengt jaarlijks de [Staat van de Luchtvaart](#) uit. Het rapport geeft een beeld van de trends en ontwikkelingen over de veiligheid en duurzaamheid in en rondom luchthavens.

Nederland goed verbonden

Tabel 44 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Luchthaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Amsterdam	272	277	271	265	280	298	301
Frankfurt	322	319	295	285	309	321	314
London Heathrow	210	220	249	219	239	232	223
Parijs Charles de Gaulle	316	330	294	264	283	291	290
Brussel	204	203	191	181	185	185	188

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS), op basis van APG (t/m 2022) en OAG schedules data van AirportIS (per 2024)

Toelichting

In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. In 2024 biedt Frankfurt net als voorgaande jaren de meeste passagiersbestemmingen aan. Schiphol staat op een tweede positie. Ten opzichte van 2023 is het aantal bestemmingen alleen op Schiphol en Brussel toegenomen. Op Londen Heathrow is het aantal bestemmingen in 2024 ten opzichte van 2023 het meest gedaald.

Duurzame luchtvaart

Tabel 45 Indicator: Duurzame Luchtvaart: CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 doel	doel
							2030	2050
CO ₂ -uitstoot (Mton)	12,4	12,1	6,7	7,4	9,7	10,3	n.n.b	11,1

Bron: CBS 2025 («afzet voor bunkers») (de gegevens over 2023 zijn voorlopige cijfers).

Toelichting

De CO₂-uitstoot van vluchten (internationale luchtvaart) vertrekkend vanuit Nederland is berekend aan de hand van de CBS-cijfers over gebunkerde kerosine voor luchtvaart. Op basis van een emissiefactor wordt kg brandstof

omgerekend naar kg CO₂. De CO₂-uitstoot afkomstig van gebunkerde brandstoffen wordt berekend aan de hand van de hoeveelheid verbrande brandstof met een emissiefactor van 3,16 (kg CO₂/kg kerosine).

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerp-begroting 2026.

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies op het gebied van Luchtvaart.

Het uitgevoerde beleid is in hoge mate conform hetgeen in de begroting 2024 is opgenomen. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Veilige luchtvaart

Zoals vastgelegd in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 (NLVP) streeft Nederland naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Nederland zet in op een volledige compliance met de internationale verplichtingen en heeft de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen te behoren. De jaarlijkse publicatie van de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid geeft inzicht in het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem (Kamerstukken II 2024/25, [31936, nr. 1174](#)). Het ministerie van IenW zet met de luchtvaartsector onder andere in op de uitvoering van de veiligheidsinitiatieven in Bijlagen I en II bij het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid (NALV) 2022-2026. In december 2024 is de monitoring van de veiligheidsinitiatieven in het NALV met de Bijlagen I en II voor 2025-2026 naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2024/25, [31936, nr. 1182](#)).

Nederland goed verbonden

In 2024 heeft een evaluatieonderzoek naar de werking van de tariefregulering op Schiphol plaatsgevonden. Deze evaluatie biedt inzicht in de knelpunten die stakeholders ondervinden met betrekking tot de zeven wijzigingen in de tariefregulering die in 2017 zijn geïmplementeerd en op 1 april 2019 zijn ingegaan. Daarnaast biedt het waardevolle aanknopingspunten voor mogelijke verbeteringen (Kamerstukken II 2024/25, 29665, nr.530). Tevens is de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2023 uitgebracht (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr.1168).

In 2024 zijn verder een aantal bilaterale luchtvaartverdragen tussen Nederland en onder meer Jamaica, Mongolië, Benin en Turkmenistan afgesloten of geactualiseerd; deze gemoderniseerde verdragen bieden in Nederland gevestigde EU luchtvaartmaatschappijen alsmede de luchtvaartmaatschappijen uit de verdragsluitende landen de mogelijkheid om bij te dragen aan de internationale bereikbaarheid van ons land.

Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar de bijdrage van Schiphol aan de economie en het vestigingsklimaat (Kamerstukken II, 2024/25, 31936, nr.1179) en naar de betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland (Kamerstukken II, 2024/25, [31936, nr. 1175](#)). Hiermee worden de inzichten vergroot over het belang van een goede verbondenheid van Nederland door de lucht. Die connectiviteit en de kwaliteit van het bestemmingsnetwerk van Schiphol is zoals elk jaar weer in de monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties in kaart gebracht en vergeleken met concurrerende luchthavens (Kamerstukken II, 2023/24, [31936, nr. 1168](#)). Daarnaast is een

onderzoek uitgevoerd in hoeverre de Nederlandse luchtvaartsector nu en in de toekomst bijdraagt aan de open strategische autonomie van Nederland (Kamerstukken II 2024/25, [29665](#), nr. 530).

Ook is een onderzoek uitgevoerd naar slothandel (Kamerstukken II, 2024/25, [31936](#), nr. 1179). Hierin is geconcludeerd dat er momenteel minder draagvlak is dan uit eerder onderzoek is gebleken voor verdergaande slotmobiliteit.

Nederland heeft van 4 t/m 7 september 2024 in Benelux verband de ECAC DGCA Special/73 georganiseerd in Maastricht. Tezamen met België, Luxemburg, het BeNeLux secretariaat, de Commissie, EASA, EUROCONTROL (MUAC), en Joint Aviation Authority Training Organisation (JAA To) heeft Nederland de internationale relaties binnen Europa verder verstevigd en hebben de eerste voorbereidende beraadslagingen plaats gevonden over de Europese inzet tijdens de 42^{ste} ICAO Assembly 2025.

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

In de omgeving van luchthavens is het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor de gezondheid en leefomgevingskwaliteit van mensen en natuur. Ook bepaalt die kwaliteit mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen. Daarom is die kwaliteit belangrijk voor ons welzijn en onze welvaart. Het kabinet kiest voor een aanpak waarmee de negatieve effecten van de luchtvaart worden verminderd en tegelijk de economische functie van Schiphol en de ander luchthavens behouden blijft.

In 2024 is verder gewerkt aan de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor regulering van luchtvaartgeluid. Dit stelsel moet het makkelijker maken om te sturen op de geluidbelasting, en moet beter aansluiten bij de ervaren hinder van omwonenden. Periodiek worden stakeholders in een nationale klankbordgroep betrokken bij de stelselontwikkeling. Op 30 september 2024 stond de bijeenkomst van de klankbordgroep bijvoorbeeld in het teken van de wijze waarop aanvullende (hinder)indicatoren een plek kunnen krijgen in het nieuwe stelsel.

Op het gebied van geluid is in 2024 voor de regionale luchthavens een nieuw voorschrift van kracht geworden voor de berekening van vliegtuiggeluid. Met deze Europese methode kan de geluidbelasting als gevolg van vliegtuigen en helikopters rondom regionale luchthavens nauwkeuriger bepaald worden. Hierdoor kan de impact op de omgeving beter worden beoordeeld, en kan er effectiever gestuurd worden met maatregelen om de hinder te verminderen.

Ook is in 2024 de GGD Gezondheidsmonitor afgenomen. In deze vierjaarlijkse monitor van de gezondheid in Nederland is sinds 2020 extra aandacht voor de gevolgen van luchtvaartgeluid op de gezondheid van omwonenden. De resultaten van deze monitor zullen in de loop van 2025 beschikbaar komen.

Tenslotte is in 2024 verder onderzoek gedaan naar de bijdrage van luchtvaart aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van luchthavens. Deze onderzoeken lijken te bevestigen dat de invloed van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit klein is. Omdat het hier verschillende losse onderzoeken betrof is daarnaast een groep onafhankelijk experts gevraagd te reflecteren op de onderzoeken en de conclusies van de onderzoeken. Het advies van deze expertgroep wordt begin 2025

verwacht. Wel wordt bezien of in de luchthavenbesluiten waarvan in 2024 de aanvraag in voorbereiding was operationele maatregelen opgenomen kunnen worden om de luchtkwaliteit op de luchthaven zelf te verbeteren.

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

In 2024 heeft lenW gewerkt aan de effectuering van het regeerprogramma, waarin het kabinet zich tot doel heeft gesteld om de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk te herstellen en de geluidbelasting met 20% terug te dringen met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Bij het besluit is gekeken naar enerzijds het belang van Schiphol als internationale luchthaven met een sterk netwerk aan bestemmingen wereldwijd en anderzijds naar het belang van de omwonenden van Schiphol en een goede leefomgeving. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie en netwerkkwaliteit van Schiphol te behouden. Voor de lange termijn wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een normenstelsel op milieunormen die negatieve effecten van de civiele luchtvaart steeds verder laten afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groei ruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden. In 2024 is een eerste uitwerking hiervan gepresenteerd.

Om de regelgeving zo snel mogelijk op orde te krijgen, en de geluidbelasting te verlagen, werkt het kabinet door aan de Europese balanced approach-procedure. In september 2024 is een aangepast maatregelenpakket genotificeerd bij de Europese Commissie. Met dit genotificeerde pakket wordt 15% van de totale geluidsdoelstelling van 20% uit het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol (2024-2029) gerealiseerd. In december 2024 is het maatregelenpakket aangevuld met een maximum aantal vliegtuigwegingen van 478.000. De resultaten van de balanced approach-procedure zullen in wet- en regelgeving worden vastgelegd. Om een luchthavenverkeerbesluit (LVB) vast te kunnen leggen, is een milieueffectrapportage nodig. De procedure hiervoor is in 2024 gestart.

In 2024 is het Actieplan Omgevingslawaaï Schiphol 2024-2029 vastgesteld. Dit Actieplan beschrijft hoeveel geluid het vliegverkeer van en naar Schiphol produceert en welke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting te beperken. Het actieplan wordt iedere vijf jaar geactualiseerd. Ook staat in het actieplan het huidige beleid en welke maatregelen de overheid de komende vijf jaar wil nemen.

Op 10 oktober 2024 is de termijn afgelopen van de bestuursovereenkomst «intenties samenwerking NOVEX Schipholregio». Rijk en regio blijven zich echter inspannen op het samen afwegen van keuzes van de verschillende opgaven in de Schipholregio via de uitwerking van het Programma NOVEX Schipholregio en de afstemming op bestuurlijk en ambtelijk niveau tussen het ministerie van lenW en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De interbestuurlijke samenwerking blijft gebaseerd op wederzijds informeren, reflecteren en meedenken. Rijk en regio werken ieder vanuit eigen rol, bevoegdheden en verantwoordelijkheden samen aan de maatschappelijke opgaven in de Schipholregio. Dit draagt bij aan wederzijds begrip, kennisuitwisseling, vertrouwen, en betere en uitvoerbare besluiten.

In 2024 heeft lenW samen met collega-departementen en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) gewerkt aan de uitvoering van de in 2023 vastgestelde uitvoeringsagenda. In 2024 is in dat kader vooral aandacht geweest voor knelpuntengebieden voor woningbouw in de Schipholregio als Kronenburg en Rijsenhout.

Duurzame luchtvaart

Voor de internationale burgerluchtvaart heeft ICAO een mondiaal doel van netto-nul CO₂-emissies in 2050 vastgesteld. In 2024 heeft Nederland in internationaal verband bijgedragen aan de ontwikkeling van een monitoring en rapportagemethodologie, voor de implementatie van het 2050 doel.

In Europa is een akkoord bereikt voor een *monitoring, reporting and verification* (MRV) verplichting voor niet-CO₂-klimaateffecten. Het gaat hierbij om de uitstoot van bijvoorbeeld stikstofoxiden (NOx), roetdeeltjes en waterdamp tijdens het vliegen en de gevolgen hiervan voor het klimaat. De MRV-verplichting geldt vanaf 1 januari 2025.

Op nationaal niveau is gewerkt aan de implementatie van de Europese bijmengverplichting (de ReFuelEU Aviation-verordening) voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. De bijmengverplichting treedt op 1 januari 2025 in werking. De aanwijzing van de bevoegde autoriteiten, en de grondslag voor boetes voor het niet naleven van de bijmengverplichting, moeten in een nationale wet worden vastgelegd. De Uitvoeringswet die dit regelt is op 6 november 2024 bij de Tweede Kamer ingediend (Kamerstukken II 2024/25, 36649).

Daarnaast is gewerkt aan de implementatie van de Europese richtlijn Renewable Energy Directive III (RED III). De RED is het wettelijke kader in de EU voor de inzet van hernieuwbare energie, om het doel van 55% CO₂-reductie in 2030 te halen. De benodigde wijziging van de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer zijn in voorbereiding. In het voorstel krijgen luchtvaartbrandstofleveranciers een eigen jaarverplichting voor CO₂-reductie (Kamerstukken II 2023/24, [32813](#), nr. [1383](#)).

Voor de innovatiestrategie luchtvaart zijn er roadmaps opgesteld en zijn er meerdere onderzoeken uitgevoerd, onder andere naar elektrisch vliegen (Kamerstukken II 2023/24, [31936](#), nr. [1150](#) en nr. [1168](#)). Ook is er gewerkt aan de kennisagenda luchtvaart. Deze vormt de basis voor het kennisbeleid voor luchtvaart en geeft focus en richting aan de gewenste kennisontwikkeling in de komende jaren.

De voorstellen om vanuit het Klimaatfonds te investeren in nieuwe productietechnologieën voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, zijn toegekend. Er is een start gemaakt met het inrichten van een programma om de gelden doelmatig en effectief te besteden en te zorgen voor een goede aansluiting op het beleid.

Het programma Luchtvaart in Transitie heeft voor het eerst de volledige verantwoordingscyclus doorlopen voor alle projecten die een subsidiebeschikking hebben ontvangen. In 2024 zijn de ontwerpen opgeleverd van de waterstof-elektrische aandrijflijn en van het brandstofsysteem voor directe verbranding van waterstof. En er is een subsidieregeling opengesteld die gericht is op het stimuleren en vergroten van het innovatievermogen van mkb-bedrijven in de vliegtuigmaakindustrie.

In 2024 is ook verder gewerkt aan de vormgeving van het CO₂-plafond per luchthaven (Kamerstukken II 2023/24, [31936](#), nr. [1168](#)). In samenwerking met het ministerie van Financiën is een onderzoek uitgezet naar de afstandafhankelijke vliegbelasting, die het kabinet per 2027 wil invoeren. Tot slot is de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel voortgezet. Daar volgt uitvoering van de voorstellen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019).

Regionale luchthavens, Luchtruim en Caribisch Nederland

In 2024 is verder gewerkt aan de procedures op weg naar de luchthavenbesluiten. De berekeningsmethoden Doc29 en NORAH zijn verankerd in de Regeling burgerluchthavens. Ook is verder onderzoek gedaan naar luchtverontreinigende emissies. Vaststelling van de luchthavenbesluiten is voorzien voor 2025. De Kamer is over deze onderwerpen geïnformeerd via verschillende brieven (Kamerstukken II 2023/24 en 2024/25, [31936](#), nr. 1135, 1137 en 1174).

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Commandant Luchtstrijdkrachten (CLSK) hebben in 2024 verder gewerkt aan de integratie van hun organisaties. Vanwege de complexiteit en eisen die daaraan gesteld worden loopt de integratie ook in 2025 door. Nederland heeft voor de periode 2025-2029 een performance plan opgesteld met daarin prestatiedoelen voor LVNL. Dit plan is in 2024 ter beoordeling aangeboden aan de Europese Commissie. In 2025 wordt hierover definitieve besluitvorming verwacht.

Programma Luchtruimherziening

In een groot deel van 2024 was Programma Luchtruimherziening (LRH) door de Tweede Kamer controversieel verklaard. Programma LRH richt zich op het verruimen van de militaire missie effectiviteit en het verminderen van omvliegen, uitstoot en geluid van civiel verkeer. Het betreft een meerjarig proces met meerdere programmapartners (IenW, Defensie, MUAC, LVNL en CLSK) waar onder andere participatie met de omgeving, afstemming met de buurlanden en het uitvoeren van simulaties en veiligheidstoetsen onderdeel van uitmaken.

Omdat het Programma LRH tot de vorming van het nieuwe Kabinet controversieel was, waren de contacten met de stakeholders summier en alleen op ambtelijk niveau. Op ambtelijk niveau is met een aantal provincies en gemeenten een aantal oefensessies over het gebiedsadvies georganiseerd. Ook zijn gesprekken gevoerd met de ambtelijke werkgroep van de Bewonersraad Schiphol (BRS) en Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Verder is een nieuw narratief in samenwerking met de programmapartners opgesteld en is met behulp van visualisaties getracht het Schetsontwerp Hoofdstructuur en de Startnotitie Hoger Naderen inzichtelijk en toegankelijk maken voor de omgeving.

Nu het nieuwe kabinet een feit is worden de werkzaamheden voor het eerste ontwerp van de nieuwe inrichting van het luchtruim op hoofdlijnen (Schetsontwerp Hoofdstructuur) inclusief de NLR Effectanalyse en de Startnotitie Hoger Naderen verder afgerond. In Q2 2025 zal deze informatie worden gepubliceerd. Daarbij is ook de participatieaanpak voor na publicatie van deze documenten verder uitgewerkt. Zo zullen bijvoorbeeld technische briefings en informatiesessies met de omgeving worden voorbereid en in het voorjaar 2025 worden georganiseerd. Ook de voorbereidingen van het samenstellen en de scope van een Externe Commissie zijn in gang gezet. Deze Externe Commissie zal haar bevindingen over het Schetsontwerp opstellen en voorzien van een advies (Q3 2025).

Programma Lelystad Airport

In een groot deel van 2024 was project Lelystad Airport door de Tweede Kamer controversieel verklaard. Het in de basis niet-politieke proces van een natuurvergunningaanvraag door de luchthaven liep wel door.

Vanwege de PAS-uitspraak van de Raad van State in 2019 had Lelystad Airport een natuurvergunning nodig. Lelystad Airport is verantwoordelijk voor de aanvraag van de natuurvergunning bij het bevoegd gezag (LVVN) en heeft dat gedaan. De luchthaven heeft over de aanvraag een aantal keer contact gehad met LVVN. Een beoordeling wordt begin 2025 verwacht.

Een ander vraagstuk betrof de oplossing voor de 'laagvliegroute Lemelerveld-Zwolle'. In de zomer van 2023 is gemeld dat Lelystad Airport een verzoek heeft gedaan de uitgangspunten voor de nadering van de luchthaven aan te passen, teneinde een oplossing te bieden voor het routedeel boven Lemelerveld-Zwolle. Door dit routedeel te schrappen kan het laatste deel van de 'laagvliegroutes' worden opgelost en op alle vertrek- en naderingsroutes ongehinderd geklommen en gedaald worden. Dit voorstel van de luchthaven is doorgeleid naar LVNL. LVNL heeft eind 2023 gereageerd op dit verzoek. LVNL geeft aan dat het voorstel van Lelystad Airport mogelijk is met ondersteunende maatregelen. De Kamer is hierover geïnformeerd per brief op 20 december 2023 (Kamerstukken II 2023/24, [31936](#), nr. 1138). De luchthaven heeft publiekelijk door middel van een position paper aangegeven de ondersteunde maatregelen in te kunnen vullen. Over de voorgestelde oplossing moet nog besluitvorming plaatsvinden. Het ligt voor de hand dat dit besluit in samenhang met een openstellingsbesluit genomen wordt.

In het regeerprogramma dat medio september 2024 verscheen is opgenomen dat het kabinet in 2025 duidelijkheid zal geven over de opening van Lelystad Airport voor groot handelsverkeer. Daartoe wordt onder andere het milieueffectrapport (MER) door de luchthaven geactualiseerd. Onderdeel van het MER is ook het voorstel van Lelystad Airport om het routedeel Lemelerveld-Zwolle te schrappen. Lelystad Airport brengt de geluidseffecten hiervan in beeld.

Naast bovenstaande stappen zijn door het projectteam Lelystad Airport (LA) het afgelopen jaar ook diverse andere stappen gezet om, wanneer er een positief besluit wordt genomen over de opening van de luchthaven, deze zo snel mogelijk open te kunnen stellen voor groothandelsverkeer. Zo is de hoofdlijnenplanning geüpdatet, zijn specifiek de te doorlopen stappen voor de slotallocatie in beeld gebracht, is de business case door de luchthaven geüpdatet, zijn de eerste stappen gezet om een eventuele zienswijzeprocedure op het wijzigings-Luchthavenbesluit te kunnen starten en is gewerkt aan het afstoffen van het plan van aanpak met betrekking tot monitoring en evaluatie.

Voorts is vanuit het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) Lelystad Airport inmiddels in beeld voor de stationering van F-35's. Defensie breidt haar jachtvliegtuigcapaciteit uit en onderzoekt momenteel op welke luchthaven/vliegbasis in Nederland deze extra jachtvliegtuigen gestationeerd kunnen worden. Op 12 december 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de eerste trechtering van resultaten van de locatie alternatieven voor de uitbreiding van de jachtvliegtuigcapaciteit (Kamerstukken II 2024/25, [36527](#), nr. 8). Lelystad Airport, samen met Groningen Eelde Airport, Twente Airport en vliegbases de Peel en Woensdrecht, wordt de komende periode nog nader onderzocht. Dit door middel van een plan-MER waarin de effecten van de stationering in beeld worden gebracht. De verwachting is dat voor de zomer 2025 een voorkeurslocatie bekend wordt gemaakt door Defensie. IenW en project Lelystad Airport zijn nauw betrokken bij dit proces.

Onbemande Luchtvaart

In 2024 is verder uitvoering gegeven aan het actieplan Onbemande Luchtvaart 2023-2025 (kamerstukken II 2022/23, 30806, nr.56). Een groot deel daarvan bestaat uit het implementeren van nieuwe regelgeving en het aanpassen van bestaande nationale regelgeving zodat onbemande luchtvaartuigen veilig in het luchtruim en de leefomgeving kunnen integreren. De aanpassingen van wet- en regelgeving voor vliegen in Caribisch Nederland zijn verevorderd en naderen voltooiing. Met de introductie van het testen experimenteerkader voor drones en de oplevering van de brochure BVLOS (Beyond visual line of sight) zijn mogelijkheden gecreëerd om een veilige en duurzame implementatie van maatschappelijk relevante toepassingen met drones te ondersteunen. Andere delen van het actieplan richten zich op integratie in het luchtruim, het ontwikkelen van innovatiekracht, het verbreden van kennis en stimuleren van ontwikkeling en het versterken van (inter)nationale samenwerking. Hiervoor zijn vervolgen verdiepende onderzoeken uitgevoerd naar het realiseren van U-Space (=luchtverkeersmanagement voor onbemande luchtvaart). Ook is gestart met verdere borging van data en gegevensvoorziening ter bevordering van veilige en verantwoorde integratie van drones. De ontwikkeling van een drone-ecosysteem kan alleen samen met andere organisaties succesvol zijn. Daarom is afgelopen jaar samen met externe partners een Droneboost Strategie ontwikkeld.

Bestuur en samenwerking

Als uitwerking van het Kompas IenW en de Luchtvaartnota is in 2024 verder gewerkt aan de inzet van omgevingsgericht werken en interactieve beleidsvorming op lopende en nieuwe luchtvaartdossiers. De focus lag daarbij op prioritaire thema's en/of waar sprake is van formele (wettelijke) participatietrajecten, zoals Programma Omgeving Luchthaven Schiphol, Luchtvaart in Transitie, de regionale luchthavenbesluiten, onbemande luchtvaart en het Programma Luchtruimherziening. Ook is in 2024 invulling gegeven aan de coördinatie en beantwoording van burger- en stakeholderbrieven en Woo-verzoeken. Andere activiteiten in 2024 zijn geweest: uitvoeren van het draagvlakonderzoek naar Luchtvaart, opstellen en monitoren van de Participatiekalender en actualiseren van de informatie voor stakeholders op de website Luchtvaartindetoekomst.nl.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 46 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

	Realisatie				Vastgestelde Begroting		Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	167.781	188.754	60.046	209.745	116.074	114.121	1.953
Uitgaven	33.366	26.662	22.536	81.118	70.157	62.788	7.369
1 Luchtvaart	33.366	26.662	22.533	81.118	70.157	62.788	7.369
Opdrachten	11.672	9.925	9.254	19.680	14.652	26.050	- 11.398 1
Opdrachten GIS	50	965	918	2.647	0	0	0
GIS-4 regeling	0	0	0	0	498	10.366	- 9.868
Caribisch Nederland	1.364	940	287	223	176	467	- 291
Klimaatbeleid	0	0	0	1.346	0	0	0
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol	0	0	0	1.948	2.366	4.275	- 1.909
Luchtruim Regio Luchthaven	0	0	0	1.350	1.357	1.071	286

				Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil		
Luchtruimherziening	0	0	0	368	2.194	1.402	792	
Onbemande luchtvaart	0	0	0	1.268	0	0	0	
NGF: Luchtvaart in transitie	0	0	0	266	322	80	242	
Overige Opdrachten	10.258	8.020	8.049	10.264	7.739	8.389	– 650	
<i>Subsidies</i>	<i>3.080</i>	<i>3.417</i>	<i>3.250</i>	<i>48.557</i>	<i>49.448</i>	<i>34.270</i>	<i>15.178</i>	2
Subsidies klimaatbeleid	0	0	0	2.875	0	0	0	
Leefbaarheidsfonds	400	400	0	0	0	0	0	
Subsidie tarieven Bonaire	691	425	420	286	1.269	310	959	
Subsidie omploegen graan	1.361	1.444	1.436	1.649	1.528	1.701	– 173	
NGF: Luchtvaart in transitie	0	0	0	41.825	44.197	30.405	13.792	
Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	0	0	0	0	1.205	1.205	0	
Overige Subsidies	628	1.148	1.394	1.922	1.249	649	600	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>6.809</i>	<i>6.443</i>	<i>6.568</i>	<i>7.027</i>	<i>2.464</i>	<i>627</i>	<i>1.837</i>	
Waarvan bijdrage aan KNMI	14	14	14	14	13	14	– 1	
Waarvan bijdrage aan RWS	336	518	285	2.750	949	473	476	
Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)	6.411	5.806	5.058	3.435	0	0	0	
Waarvan bijdrage aan RVO	48	105	383	396	1.209	0	1.209	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	828	432	293	140	153	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>9.552</i>	<i>0</i>	<i>500</i>	<i>1.646</i>	<i>512</i>	<i>0</i>	<i>512</i>	
Bijdrage Caribisch Nederland	9.049	0	0	1.546	512	0	512	
Overige bijdrage aan medeoverheden	503	0	500	100	0	0	0	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>1.058</i>	<i>1.563</i>	<i>2.399</i>	<i>1.598</i>	<i>1.604</i>	<i>1.626</i>	<i>– 22</i>	
Waarvan bijdrage International Civil Aviation Organization (ICAO) (HGIS)	938	1.454	1.900	1.334	1.395	1.455	– 60	
Waarvan overige bijdrage aan (inter-) nationale organisaties	120	109	499	264	209	171	38	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>1.195</i>	<i>1.540</i>	<i>565</i>	<i>2.610</i>	<i>1.477</i>	<i>215</i>	<i>1.262</i>	
<i>Leningen</i>	<i>0</i>	<i>3.774</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Ontvangsten	1.086	2.104	3.256	7.631	1.399	12.263	– 10.864	3

Tabel 47 Uitsplitsing Verplichtingen art.17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	167.781	188.745	60.046	209.745	116.074	114.121	1.953
Waarvan garantieverplichtingen	140.700	166.100	34.700	47.400	51.000	51.000	0
Waarvan overige verplichtingen	27.081	22.354	25.346	162.345	65.074	63.121	1.953

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere gerealiseerde uitgaven van € 11,4 miljoen bij de opdrachten zijn met name het gevolg van vertraging in de planfase bij het uitvoeren van de regeling geluidsisolatie (GIS-4), vanwege extra benodigd onderzoek (- € 9,9 miljoen). Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties (- € 1,5 miljoen).

2. De hogere uitgaven van € 15,2 miljoen bij subsidies worden met name veroorzaakt door een hogere uitgave op de subsidieregeling Luchtvaart in Transitie (€ 13,8 miljoen). De subsidieverstrekking voor een aantal projecten was verschoven van 2023 naar 2024. In de voorjaarnota van 2024 zijn deze wijzigingen doorgevoerd en zijn de subsidies verstrekt. Daarnaast zijn er hogere uitgaven op de subsidie tarieven Bonaire (€ 1 miljoen). De subsidie Bereikbaarheid en Bouw Kennis Platform Luchtvaartveiligheid is in 2024 vastgelegd waarvan het budget bij de 1ste suppletoire begroting is toegevoegd. Daarnaast waren er in 2024 kosten voor de levering van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport ter voorkoming van stijging luchtverkeersdienstverleningstarieven.
3. De verlaging van het ontvangstenbudget komt onder andere doordat het budget met € 3,9 miljoen is verlaagd vanwege het verrekenen van het overschot aan middelen van de GIS-3 regeling met de kosten voor de GIS-4 regeling. Daarnaast is de ontvangstenreeks voor GIS-4 geactualiseerd (- € 7,1 miljoen) naar aanleiding van de afspraken die met de luchtvaartmaatschappijen is gemaakt over het moment waarop de GIS-heffing betaald gaat worden.

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. Luchtvaart (€ 70,2 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 14,7 miljoen)

- *GIS 4 Heffing (€ 0,5 miljoen)*. Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 4 (GIS-4) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door woningen van geluidsisolatie te voorzien.
- *Caribisch Nederland (€ 0,2 miljoen)*. Het betreft de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties.
- *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (€ 2,4 miljoen)*. Opdrachten hebben onder andere betrekking op het nieuwe stelsel van geluidsnormen, de MER, impactanalyses en balanced approachprocedure.
- *Opdrachten luchtruim regionale luchthavens (€ 1,4 miljoen)*. Het betreft opdrachten om de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor te bereiden. Het gaat om opdrachten voor geluidbelasting en uitstoot van verontreinigende stoffen.
- *Opdrachten luchtruimherziening (€ 2,2 miljoen)*. Begin 2018 is het programma Luchtruimherziening van start gegaan. Op 14 oktober 2022 is de definitieve Voorkeursbeslissing vastgesteld. In 2024 zijn onder andere simulaties uitgevoerd en effect analyses uitgevoerd.
- *NGF: Luchtvaart in transitie (€ 0,3 miljoen)*. Het betreft onder andere kosten voor onderzoeken, evaluaties en toetsen.
- Overige opdrachten (€ 7,7 miljoen). Betreft onder andere:
 - *OVV-follow-up*. In 2024 is het derde externe onafhankelijke onderzoek uitgevoerd m.b.t de implementatie van de aanbevelingen van het OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) uit het rapport uit 2017 conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij Kamerstukken II

2017-2018, [29 665, nr. 242](#)) en daarop volgende voortgangsrapportages. Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, [36 200 XII, nr. 2 91](#)).

- *Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) (€ 0,6 miljoen).* In 2024 is uitvoering gegeven aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024. In het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) worden de maatregelen opgenomen waarmee lenW samen met de sector werkt aan het continu verbeteren van de veiligheid van de burgerluchtvaart. Hierbij maken we onderscheid tussen de domeinen commerciële, kleine en onbemande luchtvaart en Caribisch Nederland.
- *Verminderen risico op vogelaanvaringen.* Uit een in 2021 afgeronde evaluatie naar het toen geldende convenant over het verminderen van het vogelaanvaringsrisico op en rond Schiphol bleek dat de huidige genomen maatregelen om het risico van aanvaringen met vogels en met name ganzen te verminderen, effectief zijn en moeten worden gecontinueerd. Om die reden wordt het sinds 2012 toegepaste viersporenbeleid, met daaraan toegevoegd een gedegen monitoring 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 vogelaantrekende bestemmingen rondom de luchthaven.
 - Het foerageer spoor: het beperken van het voedselaanbod voor vogels op en rondom de luchthaven.
 - Het populatie spoor: het beperken van de populatie en het aantal aanwezige overzomerende ganzen rondom Schiphol.
- *KDC.* Er heeft opdrachtverlening plaatsgevonden aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis leverde om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, [36 200 XII, nr. 2 92](#)).
- *Cybersecurity.* Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit en weerbaarheid van netwerk- en informatiesystemen ligt bij de organisaties zelf. Het ministerie van lenW draagt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid hieraan bij via algemene kaders (in beleid of in wet- en regelgeving, al dan niet voortvloeiend uit EU/internationaal verband) en initieert projecten/trajecten om de cyberweerbaarheid te verhogen.
- *Opdrachten duurzame luchtvaart.* De energietransitie in de luchtvaart is nodig voor onze strategische autonomie, voor toekomstige energiezekerheid en -onafhankelijkheid en om de internationale, Europese en nationale verduurzamingsdoelen te halen. lenW heeft in 2024 opdrachten gegeven die bijdragen aan de kennisontwikkeling en innovatie op het gebied van duurzame technologieën (zoals elektrisch vliegen) en brandstof (SAF).
- *Onbemande luchtvaart (drones).* Opdrachten voor de implementatie van Europese voorschriften bijvoorbeeld door de ontwikkeling van U-space conform nieuwe Europese regels, kennisontwikkeling en onderzoek bijvoorbeeld voor vertiports en urban air mobility.
- *Internationale bereikbaarheid. Onder andere Opdrachten voor de actualisatie en vernieuwing van AEOLUS en ECAC.*
- *Nadeelcompensatie Te Rijdt.* Omwonenden van Schiphol worden gecompenseerd als zij schade hebben geleden door geluidsoverschrijdingen.

Subsidies (€ 49,4 miljoen)

- *Subsidies tarieven Bonaire (€ 1,3 miljoen)*. Het betreft een tweetal subsidies aan DC-ANSP voor het verlagen van luchtverkeersdienstverleningstarieven en voor het voldoen aan de regelgeving vanuit ICAO annex 15 in het kader van Aeronautical Information Services. Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport te voorkomen, wordt door lenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP) gedekt via subsidiering. Daarnaast wordt een subsidie verstrekt voor de AIS/ARO (Aeronautical Information Service, ATS Reporting Office) kosten.
- *Subsidies omploegen graanresten (€ 1,5 miljoen)*. 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. Sinds 2012 is er een subsidieregeling voor het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Nagenoeg alle agrariërs in het werkingsgebied nemen deel aan de regeling.
- *Subsidie luchtvaart in transitie (NGF) (€ 44,2 miljoen)*. Deze middelen worden gebruikt om uiterlijk in 2050 een klimaatneutrale luchtvaart te kunnen realiseren. Er wordt ingezet op een duurzame luchtvaartsector en de ambitie om daarbij nieuwe toekomstbestendige banen te creëren. Specifieke maatregelen zijn:
 - De realisatie van een overkoepelde, decentraal georganiseerde datadeelinfrastructuur (BDI);
 - De ontwikkeling van nieuwe (digitale) infra-diensten;
 - De uitrol van een 'transitieagenda' om minimaal de helft van de Nederlandse bedrijven in de logistieke keten over de digitale streep te trekken. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, [36 200 XII, nr. 2](#)
- *Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (€ 1,2 miljoen)*. Dit betreft een financiële bijdrage aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS).
- *Overige subsidies (€ 1,2 miljoen)*. Dit betreft diverse subsidies voor onder andere Commissies regionaal overleg (CRO's), Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordiging Regionale Luchthavens ABReL, Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO)

Bijdragen aan agentschappen (€ 2,5 miljoen)

Dit betreft voornamelijk de bijdrage aan RWS voor beleidsondersteuning en advies (BOA) voor Schiphol en een bijdrage aan RVO voor de uitvoering van NGF Luchtvaart in Transitie, een bijdrage aan RIVM en een bijdrage aan KNMI.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,6 miljoen)

Dit betreft de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO) (€ 1,4 miljoen), 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) (€ 0,2 miljoen).

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 1,5 miljoen)

Voortvloeiend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg' wordt ten behoeve van het operationeel houden van de Soesterberg radar voor de vliegveiligheid op en rond de luchthaven

Schiphol een bijdrage verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast is onder andere een bijdrage aan LVNL verstrekt voor simulaties en voor onbemande luchtvaart.

Ontvangsten (€ 1,4 miljoen)

Dit betreft onder andere voor de verrekeningen Eurocontrol en ontvangsten van de ACM die de kosten van haar toezichtstaken deels aan de sector doorbelast en ontvangsten van regionale luchthavens voor geluidsovertredingen en de aflossing van Winair op de lening die IenW heeft verstrekt in 2020. - in de toelichting bij FIN toelichtingen gaat het alleen maar over GIS.

4.6 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.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 48 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	85.477	42.649	115.084	47.518	303.659	303.462	197
Uitgaven	81.021	32.381	55.423	75.267	80.213	195.353	- 115.140
1 Scheepvaart en havens	81.021	32.381	55.423	75.267	80.213	195.353	- 115.140
Ontvangsten	643	738	495	620	3.411	0	3.411

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 49 Rol en verantwoordelijkheden

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

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die inzicht geven in de mate waarin aan de algemene doelstelling wordt voldaan. De indicator «Passeertijd sluizen» geeft inzicht in het percentage

schepen dat binnen de normtijd de sluis passeert. De scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen «Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden», «Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage», «Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee» en «Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren» bieden met name belangrijke contextuele informatie.

Indicator: Passeertijd sluisen

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.

Tabel 50 Indicator: Passeertijd sluisen

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Streefwaarde 2024
Hoofdtransportas	63%	65%	65%	60%	56%	59%	57%	85%
Hoofdvaarweg	75%	77%	78%	80%	80%	81%	83%	75%
Overige vaarweg	87%	85%	87%	89%	88%	88%	88%	70%

Bron: RWS 2025

Toelichting

De lage score op de hoofdtransportas is hoofdzakelijk het gevolg van de lange passeertijden bij de Noordzeesluizen (score 11%), waar een afwijkende, maar goed werkende planningsmethode wordt gehanteerd voor het schutten van schepen. Wanneer de Noordzeesluizen niet worden mee genomen, blijft de score van 2024 niet voldoen aan de streefwaarde (64%). De Volkeraksluizen, de Kreekraksluizen en de Krammersluizen scoren ook onder de norm. De passeertijden op de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen voldoen aan de streefwaarde.

Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden

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

Tabel 51 Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)

	Basiswaarde 2005	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totaal								
Nederlandse Zeehavens	44,9	50,3	50,4	49,7	49,9	50,8	50,4 n.n.b.	
Mainport Rotterdam	34,9	36,8	36,6	36,7	37,4	37,3	37,8 n.n.b.	
Overige								
Nederlandse Zeehavens	10	13,5	13,8	13	12,5	13,4	12,6 n.n.b.	

Bron: Port of Rotterdam, jaarverslag 2023

Toelichting

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

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

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

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2026.

Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage

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

Tabel 52 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag							
<i>Aantallen</i>							
Handelsvaart	757	744	748	742	692	694 n.n.b.	
Zeesleepvaart	299	302	303	304	285	290 n.n.b.	
Waterbouw	168	170	169	166	136	133 n.n.b.	
Totaal	1224	1216	1220	1212	1113	1117 n.n.b.	
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>							
Handelsvaart	6229	6242	6076	6087	5716	5836 n.n.b.	
Zeesleepvaart	532	531	557	542	525	524 n.n.b.	
Waterbouw	545	552	566	540	540	526 n.n.b.	
Totaal	7306	7325	7199	7169	6781	6886 n.n.b.	
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer							
<i>Aantallen</i>							
Handelsvaart	981	978	997	757	769	755 n.n.b.	
Zeesleepvaart	596	561	592	598	597	576 n.n.b.	
Waterbouw	390	383	374	358	354	357 n.n.b.	
Totaal	1.967	1.922	1.963	1.713	1.720	1.688 n.n.b.	
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>							
Handelsvaart	14.718	14.430	14106	12652	12866	12744 n.n.b.	
Zeesleepvaart	1.591	1.428	1427	1498	1511	1496 n.n.b.	
Waterbouw	10473	10428	10688	9550	8571	8726 n.n.b.	
Totaal	26.782	26.286	26221	23700	22948	22966 n.n.b.	

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2024. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van S&P Global (het eerdere IHS Markit).

Toelichting

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

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2026.

Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee

Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee. Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:

- Zeer ernstig scheepsongeval: ongeval waarbij het schip verloren is gegaan, een dodelijk slachtoffer is gevallen, of ernstige schade aan het milieu is ontstaan.
- Ernstig scheepvaartongeval: ongeval dat geen zeer ernstig ongeval is, dat gepaard gaat met brand, explosie, gronding, contact, slecht weer schade, schade door ijs, rompschade, of vermoedelijke rompschade enzovoort, met als resultaat:
 - structurele schade die het schip niet zeewaardig maakt, zoals lekkage onderwaterschip, uitval voortstuwning, grote schade aan accommodatie, etc., of
 - schade aan het milieu, of
 - averij die sleephulp of walassistentie noodzakelijk maakt.
- Minder ernstige scheepsongevallen: alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorieën zeer ernstige of ernstige scheepsongevallen vallen.

Tabel 53 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zeer ernstige scheepsongevallen	1	5	1	1	2	3 n.n.b.	
Ernstige scheepsongevallen	10	4	6	10	12	7 n.n.b.	
Andersoortige scheepsongevallen	32	31	24	31	27	52 n.n.b.	
Totaal aantal ongevallen	43	40	31	42	41	62 n.n.b.	
Aantal doden en vermisten (van totaal aantal ongevallen)	0	3	0	0	0	2 n.n.b.	
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	0	4	2	1	2	24 n.n.b.	

Bron: RWS 2025

Toelichting

In 2023 zijn drie zeer ernstig scheepsongeval (ZESO) geregistreerd en zeven ernstige scheepsongevallen (ESO). Er zijn in 2023 twee dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee. Dit betrof een grote brand aan boord van een koopvaardijship en een scheepsongeval met een loodsboot. Daarnaast is het aantal gewonden sterk gestegen ten opzichte van 2022. Deze stijging hangt vooral samen met de hiervoor genoemde brand aan boord van het koopvaardijship waarbij naast het dodelijk slachtoffer ook 22 gewonden vielen.

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2026.

Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren

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

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

Tabel 54 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	178	160	175	148	188	208 n.n.b.	
Andersoortige ongevallen	1179	1119	1068	1077	1131	1013 n.n.b.	
Totaal aantal ongevallen	1357	1279	1243	1225	1319	1221 n.n.b.	
Aantal doden en vermisten (van totaal aantal ongevallen)	2	5	3	5	21	8 n.n.b.	
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	55	71	39	42	59	47 n.n.b.	

Bron: RWS 2025

Toelichting

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2023 in totaal 1221 ongevallen geregistreerd, waarvan 208 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2023 acht dodelijke slachtoffers of vermisten te betreuren.

De gegevens over 2024 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2026.

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies op het gebied van Scheepvaart en Havens.

De resultaten van het op artikel 18 gevoerde beleid zijn in 2024 nagenoeg conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Het beleid heeft daarmee in 2024 bijgedragen aan de realisatie van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, met aandacht voor de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector.

Binnenvaart

In 2024 is het verbod op varende ontgassen in de binnenvaart in werking getreden. Sinds 2017 wordt in internationaal verband gewerkt aan dit verbod. Onzekerheid over het moment van ratificatie leidde tot de keuze voor nationale implementatie in Nederland vooruitlopend op ratificatie. Dit heeft ertoe geleid dat fase I van het verbod op 1 juli 2024 inwerking trad. Fase II volgde op 1 oktober 2024. Ondertussen hebben alle lidstaten geratificeerd en is fase I internationaal op 1 oktober 2024 van kracht geworden. De rest van het verdragsgebied zal fase II implementeren vanaf 1 oktober 2026. Nederland blijft zich internationaal inzetten voor het verder uitbreiden van het verbod en werkt samen met andere lidstaten aan de voorbereiding van het verbod op fase III. De basis voor de toekomst van de binnenvaart is neergelegd in de binnenvaartvisie (Kamerstukken II 2022-2023, [31409 nr. 373](#)) die eind 2022 aan de Kamer is gestuurd. Hierin wordt geconstateerd dat de binnenvaart ‘goud in handen’ heeft maar dat er wel het nodige moet gebeuren om toekomstbestendig te worden. In de Binnenvaartvisie worden vier grote transitiepaden beschreven die moeten leiden tot een toekomstbestendige binnenvaart: energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en innovatie (digitalisering). De Binnenvaartvisie is uitgewerkt in de Actieagenda Toekomst Binnenvaart (Kamerstukken II 2023-2024, [31409 nr. 427](#)) en 24 november 2023 gedeeld met de Kamer. Om de uitwerking van de Actieagenda Toekomst Binnenvaart in goede banen te leiden is een Binnenvaarttafel ingesteld waaraan een representatieve vertegenwoordiging van binnenvaart, havens, verladers en overheid deelneemt. In 2024 is gestart met samenwerking op het gebied van digitalisering en het opstellen van een actieplan om in de toekomst een voldoende diverse binnenvaartvloot te hebben, die aansluit bij de logistieke behoefte. Tot slot is een afvaardiging van verladers en varende partijen gestart met samenwerking op het gebied van energietransitie.

Klimaatmitigatie

Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren en hierbij synergie te bewerkstelligen met een toekomstbestendig Nederlands verdienvermogen voor de maritieme sector, is in 2024 gewerkt aan de volgende prioriteiten:

- Implementatie van de Europese Fit-for-55 voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in overleg met sector en bevoegde autoriteit ;
- Voorbereiding van mondiale afspraken over de maatregelen voor broeikasgasreductie in de zeevaart in lijn met de 2023 International Maritime Organisation (IMO) klimaatstrategie;
- Opvolging van de maritieme brandstoftransitie De Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart is in juni 2024 naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2023-2024, [32 813 nr. 1405](#));
- Verduurzaming van de binnenvaart. In het kader van de besluitvorming over de invoering van het Europese Emissiehandelssysteem ETS2 is een [impactanalyse](#) uitgevoerd naar de effecten voor de binnenvaartsector. De onderzoekers concludeerden dat ETS2 een goede stimulans is voor verduurzaming, omdat het prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en duurzame alternatieven ermee wordt verkleind.
- De start van het Maritiem Masterplan, zie hieronder;
- Voorbereiding van maatregelen voor de vroege opschaling van klimaatneutrale aandrijflijnen in de zeevaart en de binnenvaart, gefinancierd vanuit het Klimaatfonds;
- De verdere uitrol van walstroom in de Nederlandse havens, zie hieronder.

Walstroom

In recente jaren is in totaal een bedrag van €244 miljoen voor walstroom door het kabinet beschikbaar gesteld om bij te dragen aan verlaging van stikstofdepositie en aan klimaatdoelstellingen. Een eerste subsidieregeling voor de stikstofopgave heeft in 2022-2023 gelopen en heeft geleid tot subsidieverstreking aan 17 walstroomprojecten in verschillende Nederlandse zeehavens. Een vervolg op deze regeling is in november 2024 geopend. In 2024 is daarnaast een subsidieregeling opengesteld die loopt van 2024-2026 voor de klimaatopgave. Hieruit is in 2024 € 152,7 miljoen subsidie verleend aan verschillende walstroomprojecten.

Maritiem Masterplan

Het Maritiem Masterplan richt zich o.a. op het bieden van mogelijkheden aan koplopers om innovatieve technologieën aan boord van schepen te demonstreren. Daarnaast wordt het innovatieproces van de maritieme sector versterkt door het faciliteren van digitale samenwerking. Het Human Capital programma is verantwoordelijk voor het faciliteren en versnellen van kennisdeling en (bij)scholing voor de sector.

Het project is gestart in 2024 en heeft een looptijd van tien jaar. Een aangescherpt voorstel van het Maritiem Masterplan om aanspraak te maken op voorwaardelijke toegekende Groeifonds-middelen is in 2024 positief beoordeeld door de Adviescommissie van het Nationaal Groeifonds, waarmee het totale bedrag is uitgekomen op €210 miljoen.

In 2024 werd de eerste van totaal drie calls opengesteld. Met een budget van €85 miljoen zijn er negen projecten toegekend verdeeld over alle drie de energielijnen: waterstof, methanol en LNG met CO₂-afvanginstallatie. Ook het programmabureau is in 2024 gestart en de eerste stappen zijn gezet voor het deelprogramma Human Capital en Launching Customer. De voortgang van het subsidietraject voor het deelprogramma Digitale Samenwerking-JMDP heeft vertraging opgelopen. De vertraging was het gevolg van het feit dat er aanvullend onderzoek naar staatssteunaspecten nodig was. Dit heeft ertoe geleid dat de beoogde uitgave van €2,1 miljoen niet volgens planning kon worden gerealiseerd. Het is de verwachting dat dit traject in 2025 succesvol kan worden voortgezet.

Verplicht emissielabel binnenvaart

In 2021 is een emissielabel in het leven geroepen voor binnenvaartschepen. Het is een sturingsinstrument om binnenvaartschepen te verduurzamen en de CO₂-uitstoot terug te dringen. In januari 2024 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van een in 2023 uitgevoerd onderzoek naar onder meer de juridische aandachtspunten bij een eventuele nationale verplichting op het emissielabel (Kamerstukken II 2023–2024, [31 409 nr. 434](#)). Op basis van de genoemde onderzoeksresultaten is geconcludeerd dat een nationale verplichting op het emissielabel binnenvaart juridisch niet uitvoerbaar is (zie [Overzicht klimaatmaatregelen voorjaarsnota 2023 en 2024](#)). In september 2024 heeft de Tweede Kamer een nadere toelichting ontvangen (Kamerstukken II 2024–2025, [31 409 nr. 465](#)). Het ministerie van IenW blijft betrokken bij internationale gesprekken over een geharmoniseerde meet methodiek voor een emissielabel voor de binnenvaart.

Ontwikkeling havengebieden

In lijn met het beleid van de Havennota 2020–2030 zijn in 2023 NOVEX ontwikkelperspectieven tot stand gekomen voor de verschillende havens van nationaal belang. Deze ontwikkelperspectieven zijn in 2024 uitgewerkt in uitvoeringsagenda's. In december 2024 is de uitvoeringsagenda

Noordzeekanaalgebied vastgesteld. De uitvoeringsagenda's voor North Sea Port District en de Rotterdamse haven volgen begin 2025. In de NOVEX-gebieden spelen Rijk en regio in op de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling van de zeehavens, rekening houdend met de verduurzamingsopgaven in en rondom havens voor een schone, veilige en gezonde leefomgeving. De NOVEX-gebieden leveren input voor de nota Ruimte die naar verwachting halverwege 2025 in ontwerp uitkomt. Vanwege het belang en mogelijke kwetsbaarheid van logistieke goederenstromen is in 2024 sterk ingezet op economische veiligheid, om ongewenste invloeden van buitenlandse mogendheden zoveel als mogelijk te beperken. In de EU wordt een Europese havenstrategie voorbereid, om de weerbaarheid en de concurrentiekracht van de havens te kunnen versterken en om ondermijning en drugscriminaliteit tegen te gaan. Daarmee kan tevens het gelijke speelveld tussen Europese zeehavens bewaakt worden.

Digitalisering

In de [Goederenvervoeragenda](#) van 2019 is de Digitale Transport Strategie (DTS) benoemd als één van de vier prioriteiten. Inmiddels zijn daarvoor een aantal initiatieven in gang gezet, waaronder de Digitale Infrastructuur Logistiek (met steun van het Nationaal Groeifonds). Bij DTS vervult lenW een pro-actieve versnelling van de digitalisering van de informatie-uitwisseling in goederenvervoer en logistiek. lenW ontwikkelt met partners een afsprakenstelsel waarmee alle partijen hun eigen data – onder bepaalde voorwaarden – beschikbaar kunnen stellen aan anderen: de Basis Data Infrastructuur (BDI). In 2024 is de eerste versie van de BDI ontwikkeld en opgeleverd. Er is een website en developer portal ontwikkeld. Ook zijn er trainingen en opleidingen ontwikkeld. De uitvoering van het Nationaal Groeifondsprogramma Digitale Infrastructuur Logistiek ligt op schema. Dit programma realiseert een gerichte aanpak op de versnelde doorontwikkeling en toepassing van de BDI en de verhoging van de benodigde digitale volwassenheid in met name het MKB in de logistieke keten. Vier 'living labs' met de BDI zijn opgeleverd. lenW draagt tevens bij aan de ontwikkeling van een voorstel voor oprichting van een European Digital Infrastructure Consortium dat zich richt op grensoverschrijdende implementaties van digitale informatieuitwisseling in logistiek en goederenvervoer. De DTS bevat ook twee implementaties van EU-verordeningen voor papierloos transport (eFTI) en een maritiem single window (EMSWe). Vanwege vertraging bij het opstellen van de IT specificaties van de eFTI verordening door de Europese Commissie is de nationale implementatietermijn verschoven naar medio 2027.

Modal shift stimuleringsprogramma en realisatiepacten

In 2024 zijn 37 projecten gestart waarmee jaarlijks een modal shift van het wegtransport naar de binnenvaart en het spoorgoederentransport van 223.000 containers moet worden gerealiseerd. De totale gecontracteerde verplaatste transporten komt daarmee uit boven de 650.000 containers. In het stimuleringsprogramma zijn voor ook voor 2025 nog middelen beschikbaar voor het stimuleren van een modal shift naar de binnenvaart. Op de corridors zijn bij vijf multimodale knooppunten gesprekken gestart over een 'realisatiepact' om de rol van het knooppunt bij het organiseren en afhandelen van de goederenstromen en als schakelpunt tussen de regionale logistiek en de corridors te versterken. Bij het knooppunt Rotterdam is dit pact in 2024 ook gesloten. Na Tilburg en Venlo is Rotterdam het derde knooppunt met een realisatiepact. Voor de multimodale knooppunten (Moerdijk, Zeeland, Sittard-Geleen en Amsterdam) is het de verwachting dat deze gesprekken in 2025 leiden tot realisatiepacten. Bij de laatste twee grote multimodale knooppunten (Nijmegen en Tiel) starten in het voorjaar van

2025 de gesprekken om tot een pact te komen. In 2024 is nader uitgewerkt wat de rol is van buisleidingen in het transportsysteem. Daarbij wordt actief ingezet op het stimuleren van transport via deze modaliteit. Een voorbeeld hiervan is het Delta Rhine Corridor project. In december 2024 is een brief over de voortgang van dit project naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2024-2025, [29 826 nr. 216](#)).

In 2024 is gestart met het derde uitvoeringsprogramma van de Topsector Logistiek. De eerste projecten in dit uitvoeringsprogramma zijn inmiddels gestart. Zo kan er bijvoorbeeld door de ontwikkeling van diverse innovatieve tools steeds beter gestuurd worden op logistieke efficiency en CO₂-reductie, wordt er met diverse bedrijven samengewerkt aan het vergroten van hun economische weerbaarheid en veerkracht en zijn succesvolle projecten die bijdragen aan een betere benutting van de infrastructuur doorgezet.

Maritieme veiligheid

Door de huidige geopolitieke situatie staat maritieme veiligheid volop in de belangstelling. Maritieme veiligheid omvat naast safety ook maritieme security en cybersecurity.

In 2024 is gewerkt aan de implementatie van de CER richtlijn (Critical Entities Resilience Directive) en de NIS2 richtlijn (Network and Information Security Directive). De implementatie van deze richtlijnen heeft vertraging opgelopen en deze zullen naar verwachting in de tweede helft van 2025 in werking treden. Daarnaast is in 2024 gestart met de herbeoordeling van vitale sectoren onder andere in het kader van de CER richtlijn (Critical Entities Resilience Directive). Ten aanzien van cybersecurity is in 2024 de eerste cyberweerbaarheidsconferentie georganiseerd voor alle vitale sectoren van het Ministerie van IenW. Het cyberweerbaarheidsprogramma voor de Luchtvaart- en Maritieme sector heeft hiertoe het initiatief genomen.

Naar aanleiding van een tweetal rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over de aanvaringen met watertaxi's in het Schuitengat en op de Nieuwe Maas zijn in 2024 diverse acties opgestart om het veiligheidsniveau op de binnenwateren te verbeteren. Deze acties zijn opgenomen in de 'Kabinetsreactie opvolgingsonderzoek aanvaringen in het Schuitengat en op de Nieuwe Maas van 21 juni 2024'. Naast concrete acties is in navolging van de OVV-onderzoeken ook gestart met onderzoek ter voorbereiding van eenduidige wet- en regelgeving voor het bedrijfsmatige vervoer van maximaal twaalf passagiers op het water.

Naar aanleiding van de incidenten bij Nordstream 1 en 2 is in het voorjaar van 2023 onder coördinatie van de minister van IenW het interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) opgericht. Het programma heeft als doel het toekomstbestendig beschermen van de beschikbaarheid, continuïteit, vertrouwelijkheid en integriteit van de Noordzee-infrastructuur ten behoeve van de nationale veiligheid («Strategie ter bescherming van Noordzee-infrastructuur» Kamerstukken II 2022-2023, [33 450, nr. 118](#)). In de zomer van 2024 heeft het kabinet Rutte IV het Actieplan ter Bescherming van de Noordzee Infrastructuur van het Interdepartementale Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) naar de Kamer gestuurd incl. incidentele financiering (€ 41 miljoen) voor de jaren 2024 en 2025. In 2024 is o.a. geïnvesteerd in de verbetering van situational awareness en understanding door de inhuur van een extra patrouillevaartuig, vergroten van de satellietcapaciteit en een uitbreiding van het Umbrella netwerk op zee. Daarnaast is er in januari van

2024 een samenwerkingsverdrag ondertekend met de Noordzeelands en wordt er in het programma nauw samengewerkt in EU en NAVO verband. Verder wordt er gewerkt aan verbeterde weerbaarheid en crisisbeheersing op de Noordzee. Momenteel loopt er ook een onderzoek van ABDTopconsult over de inrichting van de governance ten aanzien van maritime security.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 55 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	85.477	42.649	115.084	47518	303.659	303.462	197
Uitgaven	81.021	32.381	55.423	75.267	80.213	195.353	– 115.140
1 Scheepvaart en havens	81.021	32.381	55.423	75.267	80.213	195.353	– 115.140
Opdrachten	20.759	12.728	12.816	22.776	23.043	23.410	– 367
Caribisch Nederland	45	61	0	0	57	100	– 43
Topsector Logistiek	14.968	6.448	8.784	10.981	4.107	0	4.107
NGF: Digitale Infrastructuur Logistiek	0	0	647	8.203	12.457	14.500	– 2.043
KF: Zero Emissie	0	0	0	0	24	2.032	– 2.008
NGF: Maritiem Masterplan (MMP)	0	0	0	0	2	142	– 140
Zeehavens	0	0	0	0	1.252	2.196	– 944
Zeevaart	0	0	0	0	729	2.798	– 2.069
Overige Opdrachten	5.746	6.219	3.385	3.592	4.415	1.642	2.773
Subsidies	7.785	15.990	37.681	45.441	49.760	167.936	– 118.176
NGF: Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	0	0	9.500	9.900	19.705	25.100	– 5.395
Verduurzaming binnenvaartschepen	0	10.444	18.364	21.456	21.775	13.330	8.445
Walstroom	0	0	0	11.346	3.456	100.415	– 96.959
Topsector Logistiek	1.764	0	4.000	2.585	0	0	0
NGF: Maritiem Masterplan (MMP)	0	0	0	0	1.074	29.011	– 27.937
KF: Zero Emissie	0	0	0	0	0	0	0
Stimulering elektrisch varen	5.440	4.000	0	0	0	0	0
Overige Subsidies	581	1.546	5.817	154	3.750	80	3.670
Bijdragen aan agentschappen	1.667	1.859	3.253	4.051	5.699	2.256	3.443
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.417	1.392	2.465	2.810	3.237	1.818	1.419
Waarvan bijdrage aan RVO	250	467	778	0	2.129	0	2.129
NGF: Maritiem Masterplan (MMP) RVO	0	0	0	0	260	438	– 178
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	10	1.241	73	0	73
Bijdragen aan medeoverheden	49.343	35	0	0	0	0	0
Bijdrage gemeente Tilburg	4.750	0	0	0	0	0	0
Bijdrage provincie Noord-Holland	27.638	0	0	0	0	0	0
Bijdragen Caribisch Nederland	16.714	35	0	0	0	0	0
Overige bijdrage aan medeoverheden	241	0	0	0	0	0	0
Bijdragen aan internationale organisaties	1.467	1.525	1.565	2.652	1.501	1.644	– 143
Waarvan bijdrage aan CCR/IMO (HGIS)	967	1.025	548	594	997	1.141	– 144
Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	500	500	1.017	2.058	504	503	1
Bijdragen ZBO's/RWT's	0	244	108	347	210	107	103
Ontvangsten	643	738	495	620	3.411	0	3.411

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie.

1. Subsidies (- € 118,2 miljoen):
 - Een verlaging van het kasbudget voor de Tijdelijke Subsidieregeling Walstroom Zeeschepen waarvan € 68 miljoen herverdeeld is over de jaren en € 18,9 miljoen naar het Mobiliteitsfonds is geboekt om daar in te zetten op Walstroom Rijksligplaatsen. De herverdeling is een gevolg van een vertraging in de openstelling van subsidie-regeling waardoor de voorschotbetalingen in andere jaren zullen plaatsvinden. Ook het kasbudget voor Klimaatfonds Walstroom is hierdoor voor € 10 miljoen naar achteren geschoven.
 - Een verlaging van het kasbudget van – € 27,9 miljoen subsidies voor het Nationaal Groeifonds Maritiem Masterplan als gevolg van schuif naar latere jaren die beter aansluit op de planning van het masterplan in combinatie met een vertraging in de verstrekking van een begrotingssubsidie omdat vooraf aanvullend onderzoek noodzakelijk bleek.
 - Een verhoging van het kasbudget van € 8,5 miljoen voor de Tijdelijke Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen door ontvangen budget vanuit de Aanvullende Post vanuit de Hordijkmid-delen en stikstofmiddelen voor schone motoren waarvan een deel in 2025 betaald wordt. Dit bedrag was niet geraamd in de begroting 2024 maar is gedurende het jaar 2024 vanuit de AP toegevoegd.
 - Een verlaging van het kasbudget door achterblijvende aanvragen in 2024 voor Nationaal Groeifonds project Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (- € 5,4 miljoen).
 - Een verhoging van het kasbudget van € 3,7 miljoen voor de verstrekking van met name de subsidie aan de KNRM ten behoeve van de aanschaf van een reddingsboot.
2. Agentschapsbijdragen (€ 3,4 miljoen). De budgetten van de agent-schappen RVO en RWS zijn verhoogd door ontvangsten vanuit opdrachtenbudgetten en het Mobiliteitsfonds om de benodigde activi-teiten conform de vastgelegde afspraken met RWS en RVO uit te kunnen voeren.
3. Ontvangsten (€ 3,4 miljoen). In 2024 zijn bedragen ontvangen voor de uitvoering van Digitale Infrastructuur en Logistiek (€ 0,6 miljoen) en vanuit RVO als gevolg van correctiefacturen en terugvorderingen van subsidies (€ 2,5 miljoen). Het restant betreft kleine incidentele ontvangsten en de jaarlijkse ontvangst van de ACM Loodsenwezen.

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. Scheepvaart en Havens (€ 80,2 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 23,0 miljoen)

- *Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) (€ 0,05 miljoen).* Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) en Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) is dit budget besteed.
- *Opdrachten Topsector Logistiek (TSL) (€ 4,1 miljoen).* Voor de Topsector Logistiek zijn in 2024 opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek middels de programmering van het Topteam en de Stuurgroepen. Het Topteam Logistiek bestaat uit vertegenwoordigers van IenW en het bedrijfsleven. De opdrachten hadden betrekking op de volle breedte van de logistieke sector, dat wil zeggen op alle modaliteiten. Het betrof hier het uitvoeringprogramma voor de periode 2024-2026.
- *NGF-Project: Digitale Infrastructuur Logistiek (€ 12,5 miljoen).* In april 2022 is het Nationaal Groeifondsvoorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infrastructuur logistiek. In 2024 is in het programma DIL een bedrag van € 12,5 miljoen uitgegeven.
- *KF: Emissielabel Binnenvaart (€ 0,024 miljoen).* Dit betrof de besteding van de klimaatfonds middelen die zijn toegekend voor de inzet op een internationaal verplicht emissielabel voor de binnenvaart, voor doen van onderzoek hiernaar en voor het geven van voorlichting hierover aan de binnenvaartsector.
- *Zeehavens / Zeevaart (€ 2 miljoen).*
 - *International Maritime Organization.* Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
 - *Maritieme Cluster.* De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richtte 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 werd beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.
 - *Havennota.* De uitvoering van de acties uit de Havennota 2020 – 2030 verliep via het reguliere opdrachtenbudget met aansluiting op de uitvoeringsacties in de verschillende NOVEX havengebieden.
 - *Green Deal.* Voor de uitvoering van de Green Deal was budget beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart en zeevaart. Naast subsidie voor motorvervanging of aanschaf en installatie van een katalysator op binnenvaartschepen heeft validatie onderzoek plaatsgevonden naar duurzame oplossingen voor de zeevaart.
 - *Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC).* IenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actie programma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2024 zijn deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) verder ingezet om de cyber weerbaarheid binnen de maritieme sector gericht te vergroten. Het cyberweerbaarheidsprogramma voor de Luchtvaart- en Maritieme sector heeft diverse activiteiten hiervoor georganiseerd, waaronder het organiseren van

een cyberweerbaarheidsconferentie voor de vitale sectoren van het Ministerie. De VNAC middelen werden ook ingezet om de organisaties zo goed mogelijk voor te bereiden op de komst van de Netwerk- en Informatiebeveiligingsrichtlijn (NIS directive) en om de cyberweerbaarheid van de sector te vergroten.

- *Overige opdrachten (€ 4,4 miljoen).*
 - *Opdrachten Digitale Transport Strategie (DTS) (€ 2,3 miljoen).* Voor de uitvoering van de Digitale Transport Strategie is budget besteed aan de implementatie van twee EU-verordeningen, de realisatie van de Basis Data Infrastructuur en de adoptie en opschaling van innovaties op de Goederenvervoercorridors.
 - *Opdrachten PBNI (€ 1,3 miljoen).* PBNI wordt gefinancierd door vijf departementen. Met deze financiering is geïnvesteerd in de beeldopbouw, weerbaarheid, crisisbeheersing, internationale samenwerking en een onderzoek naar de governance structuur op de Noordzee door ABDTopconsult.
 - Het resterende budget is besteed aan diverse opdrachten voor vernieuwing, verduurzaming en verbeteren van de veiligheid van de binnenvaart.

Subsidies (€ 49,8 miljoen)

- *Nationaal Groeifonds: Elektrisch varen Zero Emission Services (ZES) (€ 19,7 miljoen):* Vanuit het Nationaal Groeifonds was in april 2022 € 50 miljoen beschikbaar gesteld voor verdere uitrol van elektrificatie van de binnenvaart. In 2024 was € 25 miljoen beschikbaar. Inmiddels zijn op vier locaties laadstations operationeel en heeft IenW subsidie verstrekt om 10 binnenvaartschepen geschikt te maken voor batterij-elektrisch varen.
- *Verduurzaming binnenvaartschepen (€ 21,8 miljoen).* Voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 was vanuit de structurele aanpak stikstofproblematiek in 2024 € 24 miljoen beschikbaar (exclusief uitvoeringskosten) voor de motorvervanging (minimaal Stage v niveau) en aanschaf en installatie van SCR-katalysatoren (in combinatie met een roetfilter). Hiervan is €21,8 miljoen in 2024 uitgegeven.
- *Walstroom (€ 3,5 miljoen).* In 2024 is € 3,5 miljoen uitgegeven om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie.
- *Nationaal Groeifonds: Maritiem Masterplan (€ 1,1 miljoen):* Vanuit het Nationaal Groeifonds was in totaal € 210 miljoen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van demonstraties op schepen en human capital activiteiten en voor het inrichten en beheren van een digitaal platform en programmabureau. Voor de demonstraties aan boord van schepen werden subsidieregelingen opgesteld waarvoor totaal € 130 miljoen beschikbaar is gesteld. In 2024 is € 1,1 miljoen aan subsidie verstrekt aan de Stichting Nederland Maritiem Land voor de bureaunkosten van het programmabureau en voor de eerste aanzet van het deelprogramma Human Capital.
- *Overige subsidies (€3,7 miljoen).* Dit betreft met name de subsidie voor de KNRM ten behoeve van de aanschaf van een reddingsboot (€3,5 miljoen). Daarnaast zijn er nog diverse kleine subsidies (€0,2 miljoen)

Bijdragen aan agentschappen (€ 5,7 miljoen)

- *Bijdrage aan RWS (€3,2 miljoen)*. In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage is capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.
- *Bijdrage aan RVO (€2,1 miljoen)*. Dit zijn bijdragen aan RVO die beschikbaar gesteld zijn ten behoeve van de uitvoeringskosten van subsidieregelingen.
- *Bijdrage aan RVO voor NGF Maritiem Masterplan (€0,3 miljoen)*. Dit is de bijdrage aan RVO die beschikbaar gesteld is ten behoeve van de uitvoeringskosten van de subsidieregeling Maritiem Masterplan voor het uitvoeren van demonstraties op schepen
- *Overige bijdragen aan agentschappen (€0,1 miljoen)*. Het betreft de agentschapsbijdrage aan RIVM.

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

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden heeft IenW in totaal € 1,0 miljoen aan contributies betaald in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan ging circa € 0,6 miljoen contributie naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie naar de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast zijn 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) en de Donaucommissie. Door de internationale brancheorganisaties in de binnenvaart is met een beroep op de gelden uit het reservefonds het European Inland Waterway Transport (IWT)-platform opgericht. Uit het Nederlandse deel van het door de sector opgebouwde fonds zal gedurende 10 jaar (2017-2026) een bedrag van € 0,5 miljoen per jaar aan het IWT uitgekeerd worden.

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

Voor het uitvoeren van een wettelijke taak Nationaal Register, uitvoering van de Single Point of Contact, is € 0,2 miljoen aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) beschikbaar gesteld.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 56 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)			2024
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds		1.349.555
	Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet		48.178
	Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet		1.397.733
<i>Waarvan</i>			
15.01	Exploitatie		12.147
15.02	Onderhoud en vernieuwing		617.271
15.03	Ontwikkeling		242.395
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS		90.818
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		435.102

Tabel 57 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2024
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds	183
	Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	0
	Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	183
<i>Waarvan</i>		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	183

4.7 Artikel 19 Internationaal beleid

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 58 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	69.771	70.348	15.680	9.727	9.588	10.370	- 782
Uitgaven	68.125	73.422	11.452	11.009	10.501	10.479	22
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	68.125	73.422	11.451	11.009	10.501	10.479	22
Ontvangsten	2.811	1.868	1.960	729	236	0	236

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 59 Rol en verantwoordelijkheden

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

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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 diverse beleidsartikelen.

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies van het internationaal beleid.

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2024.

Weerbaarheid

Binnen lenW vervult DI een aanjagende rol op het thema **open strategische autonomie** (OSA), waarbij de betrokken beleidsdirecties verantwoordelijk zijn voor de inhoudelijke opvolging. De kabinetsinzet op de drie pijlers van OSA (*promote*, *protect* en *partner*) is in november 2022 vastgelegd in een Kamerbrief, waarbij ieder ministerie uitdrukkelijk zelf de verantwoordelijkheid heeft om dit thema op te pakken.

Wat betreft de *protect*pijler is de in 2023 uitgevoerde lenW quickscan van risicovolle strategische afhankelijkheden in 2024 verder uitgewerkt in een nadere analyse, door middel van het opstellen van informatiefiches per

thema. Dit heeft een verscherpt beeld opgeleverd van de meest urgente risicovolle strategische afhankelijkheden binnen lenW. Op basis van deze nadere analyse, wordt in 2024/2025 ingezet op een versterkte of versnelde aanpak op een 5-tal thema's, namelijk: de maritiem-logistieke sector (m.n. zeehavens), plaats- en tijdsbepaling via satelliet, drones, elektrische voertuigen en grondstoffen. Voor elk van deze thema's is een specifieke inzet bepaald, die dan wel bestaat uit het opstellen van beleid om de afhankelijkheden te verminderen, of het uitvoeren van verdiepend onderzoek.

Daarnaast is er ook meer aandacht voor de kansenkant van OSA. Wat betreft de *promotepijler* gaat het dan met name om het versterken van het economisch fundament van de lenW-sectoren, denk bijvoorbeeld aan het concurrentievermogen. Wat betreft de *partnerpijler* wordt gekeken naar de rol die lenW wil opnemen binnen de EU connectiviteitsstrategie (Global Gateway) of in de strategische partnerschappen met derde landen rondom grondstoffen.

Ruimtevaart- en satellietdata

lenW is nationaal beleidsverantwoordelijk voor het onderwerp plaats- en tijdsbepaling door middel van satellieten en het gebruik van aardobservatiedata afkomstig van satellieten. In 2024 is de [Lange Termijn Ruimtevaart-agenda \(LTR\)](#) uitgewerkt.

lenW leverde een belangrijke bijdrage aan het Europese Galileo satellietnavigatiesysteem (GNSS) door het opleveren van een belangrijk onderdeel van de grondinfrastructuur van Galileo, het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire. In november heeft de overdracht aan EUSPA plaatsgevonden zodat EUSPA kon starten met de inrichting van het grondstation.

Tenslotte is er met betrekking tot de oprichting van de Competente PRS Autoriteit (CPA) met name gewerkt aan het operationaliseren van de benodigde (IT-)systemen en processen. Deze autoriteit zal de invoering van de overheidsdienst (publiek gereguleerde dienst, PRS) van Galileo mogelijk maken, het meest beveiligde satellietsignaal van het Europese GNSS systeem.

Connectiviteit

Onze hoogwaardige **connectiviteit** is de basis voor onze internationale concurrentiepositie en voor die van de EU. De kantelende wereldorde en de geopolitisering van de economie vragen om actieve internationale inzet om onze duurzame en digitale connectiviteit te behouden en te versterken. Daarbij zien we de Nederlandse concurrentiepositie steeds meer in de context van de Europese. Zo richten we onze bilaterale samenwerking met Europese landen zich ook op het versterken van het EU concurrentievermogen. En versterken we partnerschappen met landen als Zuid-Korea en India vanuit een gedeeld belang om voor strategische waardeketens minder afhankelijk te worden van China.

Een nieuw thema binnen de bredere internationale inzet op connectiviteit, maar ook voor weerbaarheid en de milieukwaliteitsagenda, is concurrentievermogen, één van de prioriteiten van de nieuwe Commissie. In nauwe samenwerking met de diverse beleidsverantwoordelijke departementen is dit jaar de interdepartementale appreciatie van het Draghi rapport inzake concurrentievermogen en de Kamerbrief met de kabinetsvisie op dit thema ontwikkeld.

Op mondiaal niveau heeft Nederland zich als voorzitter van de Inland Transport Committee ingezet voor internationale standaarden op het gebied van transport, bijvoorbeeld op het gebied van laadinfrastructuur en voertuigautomatisering. Dergelijke standaarden faciliteren grensoverschrijdend vervoer en maken het mogelijk voor het Nederlandse bedrijfsleven om wereldwijd te opereren. Daarnaast richt Nederland zich in het ITC op het versterken van de voor ons relevante internationale transportcorridors.

Met diverse landen werkt Nederland **bilateraal** samen om duurzame en slimme innovaties te versnellen en op te schalen, en daarmee niet alleen de afzetmarkt te vergroten voor ons bedrijfsleven, maar ook het EU concurrentievermogen te versterken in voor ons strategische waardeketens. Zo hebben er diverse missies en uitwisselingen op het niveau van bewindspersonen en hoogambtelijk plaatsgevonden met onder meer Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Korea, China, India, Zuid-Afrika, Japan en de Verenigde Staten. Hierbij is leidend het realiseren van de lenW beleidsdoelstellingen, kennis uitwisseling (naast brengen ook halen) naast het positioneren van lenW sectoren.

Milieukwaliteit

Met betrekking tot milieukwaliteit is 2024 een jaar met twee gezichten. Hoewel voortgang is bereikt, konden de onderhandelingen over een nieuw VN-verdrag tegen plastic vervuiling niet worden afgerond. Majeure knelpunten blijven productiebeperking, aanpak chemicaliën en financiering. Er wordt gestreefd naar afronding in de eerste helft van 2025. De Nederlandse delegatie wordt geleid door de directie Internationaal.

De zesde United Nations Environment Assembly bracht voortgang op verschillende thema's waaronder integraal watermanagement, aanpak van gevaarlijke pesticiden, internationaal milieubeheer van mineralen en metalen, oceanen en milieuherstel in conflictgebieden.

Zowel voor de plastic-onderhandelingen als voor UNEA gold dat er sprake is van verminderde effectiviteit van het op consensus gerichte multilaterale systeem, doordat individuele landen voortgang blokkeren. Dit vereist een nog actievere opstelling en outreach naar deze landen van de EU, en ook Nederland, in de voorbereiding van dergelijke onderhandelingen.

Nederland blijft de urgentie van de transitie naar een circulaire economie (CE) actief uitdragen in het buitenland. Daarbij wordt ingezet op het beschikbaar maken van de best beschikbare wetenschappelijke kennis, op basis van de Global Resources Outlook 2024 (UNEP-IRP).

In de Europese Unie werd ambitieuze regelgeving afgerond op het vlak van afval (Packaging and Packaging Waste regulation (PPPW)). Daarnaast werd op Nederlands initiatief de nieuwe Europese Commissie opgeroepen om marktcreatie voor duurzame koolstof als grondstof te bevorderen.

Nationaal Milieu Programma

In 2024 zijn stappen gezet in de ontwikkeling van het Nationaal Milieu Programma (NMP). Op 24 mei is de Tweede Kamer geïnformeerd (Kamerstukken II, 2024, [28089, nr. 301](#)) over de voortgang van het programma. Door de kabinetswisseling is er vertraging opgelopen bij het uitbrengen van het NMP die oorspronkelijk was gepland voor eind 2024. De afronding en politieke besluitvorming zijn nu gepland voor eerste halfjaar van 2025.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 60 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	69.771	70.348	15.680	9.727	9.588	10.370	- 782
Uitgaven	68.125	73.422	11.452	11.009	10.501	10.479	22
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	68.125	73.422	11.451	11.009	10.501	10.479	22
<i>Opdrachten</i>	<i>9.009</i>	<i>6.733</i>	<i>2.692</i>	<i>3.435</i>	<i>2.658</i>	<i>3.923</i>	<i>- 1.265</i> 1
Uitvoering internationaal HGIS	2.543	2.011	574	536	485	1.358	- 873
Uitvoering niet-HGIS	6.357	3.803	607	1.988	1.230	1.249	- 19
DGMI algemene opdrachten	0	364	382	0	0	0	0
Overige opdrachten	109	556	1.129	631	943	1.316	- 373
<i>Subsidies</i>	<i>465</i>	<i>301</i>	<i>1.016</i>	<i>783</i>	<i>997</i>	<i>1.692</i>	<i>- 695</i>
Interreg	435	35	991	755	657	1.622	- 965
Overige subsidies	30	266	25	28	340	70	270
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>50.865</i>	<i>59.698</i>	<i>2.574</i>	<i>2.828</i>	<i>3.139</i>	<i>2.520</i>	<i>619</i>
Waarvan bijdrage aan RIVM	39.394	46.275	241	141	297	0	297
Waarvan bijdragen aan RVO	11.145	13.022	1.911	2.043	2.309	2.099	210
Waarvan bijdrage aan RWS	326	401	422	644	533	421	112
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>5.136</i>	<i>4.740</i>	<i>4.670</i>	<i>3.563</i>	<i>3.707</i>	<i>2.344</i>	<i>1.363</i> 2
Waarvan bijdrage HGIS	0	0	2.415	2.963	3.032	2.144	888
Waarvan bijdrage niet-HGIS	0	0	2.255	600	675	200	475
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bekostiging</i>	<i>2.650</i>	<i>1.950</i>	<i>400</i>	<i>400</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten	2811	1868	1960	729	236	0	236

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere uitgaven aan opdrachten zijn het gevolg van een herschikking binnen dit artikel waarbij - € 1,3 miljoen is overgeboekt naar het financieel instrument bijdragen aan internationale organisaties voor de toekenning van een aantal incidentele internationale bijdragen (zie ad. 2).
2. De hogere uitgaven van € 1,4 miljoen aan bijdragen aan (inter-)nationale organisaties is het gevolg van de toekenning van een aantal incidentele internationale bijdragen. Budget hiervoor is beschikbaar gesteld vanuit het opdrachtenbudget op dit artikel (zie ad. 1). Voor een overzicht van de internationale bijdragen wordt verwezen naar tabel 61.

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

2. Internationaal beleid coördinatie en samenwerking (€ 10,5 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 2,7 miljoen)

- *Uitvoering HGIS (€ 0,5 miljoen)*. In 2024 zijn uitgaven gedaan op het beleidsterrein ruimtevaart en satelliet data. Het betreft onder andere de jaarlijkse gebruiksvergoeding van het Galileo Reference Centre te Noordwijk en uitgaven aan de Rijksdienst Caribisch Nederland inzake de bouw van het Galileo Sensor Station op Bonaire. Daarnaast zijn er uitgaven gedaan aan overige partijen voor geleverde diensten ter ondersteuning van de uitvoering van het ruimtebeleid van IenW.
- *Uitvoering niet HGIS (€ 1,2 miljoen)*. In 2024 zijn uitgaven gedaan op het beleidsterrein ruimtevaart en satelliet data. Het betreft onder andere de door het Nederlands Space Office (NSO) en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) geleverde diensten ter ondersteuning van de uitvoering van het ruimtebeleid van IenW.
- *Overige opdrachten (€ 0,9 miljoen)*. In 2024 zijn uitgaven gedaan ten behoeve van de uitvoering van het programma Interreg VI (programma periode 2021-2027). Het gaat hierbij om de verplichte kosten voor de technische bijstand van de EU-secretariaten die de lidstaten ondersteunen bij de uitvoering van het programma. Voorts zijn er middelen ingezet ten behoeve van het Nationaal Milieu Programma. Het gaat hierbij o.a. om uitgaven over de vorm, opzet en inhoud van het uiteindelijke programma. Daarnaast zijn er middelen ingezet voor RVO en RWS inzake diverse Europese programma's en het Nationaal Milieu Programma.

Subsidies (€ 1,0 miljoen)

- *Interreg (€ 0,66 miljoen)*. In 2024 zijn voor de Europese subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI subsidies verstrekt aan de Nederlandse partners. De uitvoering van de regelingen ligt bij RVO.
- *Overige subsidies (€ 0,34 miljoen)*. In 2024 zijn incidentele subsidies toegekend aan de Urban Futures Studio (Universiteit Utrecht) en de Jongeren Milieuraad voor de Nudge Global Impact Challenge.

Bijdragen aan agentschappen (€ 3,1 miljoen)

- *RIVM (€ 0,3 miljoen)*. IenW heeft in 2024 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De middelen zijn ingezet voor beleid onderbouwend onderzoek voor het opstellen van het Nationaal Milieu Programma.
- *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (€ 2,3 miljoen)*. IenW heeft in 2024 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Europese subsidieregelingen Interreg en LIFE. Daarnaast heeft RVO ondersteuning geleverd bij de uitvoering van diverse Europese programma's waaronder Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF) en het Trans European Network.
- *Rijkswaterstaat (€ 0,53 miljoen)*. RWS heeft in 2024 werkzaamheden uitgevoerd voor de Wet bescherming Antarctica (vergunningenbeleid). Daarnaast zijn middelen toegekend voor ondersteunende activiteiten

in het kader van het internationale beleid en grensoverschrijdende samenwerking, waaronder Horizon Europe en het UNEP Tienjarig kader-programma voor duurzame consumptie en productie (10YFP SCP). Ook zijn er middelen ingezet voor het Nationaal Milieu Programma.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 3,7 miljoen)

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken, contributieverplichtingen en incidentele aanvragen, zijn aan diverse internationale organisaties bijdragen toegekend in 2024. De bijdragen van € 0,1 miljoen of meer zijn kort toegelicht in onderstaand tabel.

Tabel 61 Internationale bijdragen		
Organisatie	Toelichting	Bedrag x € 1.000
UNEP	Bijdrage 2024 aan het United Nations Environment Programme Environment Fund. Met de bijdrage wordt UNEP, als belangrijkste mondiale organisatie op het vlak van milieu, in staat gesteld haar kerntaken op het vlak van kennisbevordering, normering, beleidsontwikkeling en -uitvoering capaciteitsopbouw uit te voeren.	615
UNDP	Bijdrage aan United Nations Development Programme (UNDP) voor de ontwikkeling en opschaling van een tool voor het beter integreren van de circulaire economie (CE) in nationale klimaatplannen (NDCs). De implementatie van de toolkit is voor Nederland een kans om de transitie naar een circulaire economie wereldwijd te ondersteunen middels concrete instrumenten, die nauw aansluiten op belangrijke pijlers uit de Nederlandse CE-aanpak, zoals just transition en sectorale focus. Daarnaast biedt het ook de kans de circulaire economie beter te verankeren in de bredere mondiale aanpak van klimaatverandering.	400
SITRA	Bijdrage aan SITRA in het kader van het World Circular Economy Forum. Deze bijdrage behoudt en vergroot de NLse rol als een invloedrijke strategische partner in de organisatie van het WCEF. Het forum biedt de kans NL-beleidsdoelen dichterbij te halen, EU-beleid te beïnvloeden en de mondiale positie vast te houden en te benutten.	200
WRI	Bijdrage aan WRI voor het Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE). PACE brengt internationaal overheden en bedrijven met invloed in een aantal prioritaire waardeketens bij elkaar om gezamenlijk de circulariteit te verhogen en standaarden over rapportage te harmoniseren.	200
ITF	Bijdrage aan het International Transport Forum (ITF), een intergouvernementele mondiale organisatie van 62 lidstaten waar alle transportmodaliteiten aan bod komen. Deze denktank voor transportbeleid organiseert jaarlijks een bijeenkomst over ontwikkelingen zoals verduurzaming.	162
UNEP	Bijdrage aan de UNEP ten behoeve van de mondiale conferentie 10YFP/One Planet netwerk. Het 10-year Framework of Programmes on Sustainable Consumption and Production is het VN brede programma voor circulaire economie. Het 10YFP organiseert relatief kleine maar katalytische activiteiten en richt zich veel op partnerschappen met ontwikkelingslanden. Nederland kan via het 10YFP bijdragen en sturing geven aan internationale initiatieven op het gebied van Circulaire Economie.	150
UNEP	Bijdrage aan de UNEP ten behoeve van Global Environment Outlook (GEO) ter versterken van de mondiale ontwikkeling en implementatie van nationale adaptatie plannen op het gebied van klimaatadaptatie.	150
IRP	Bijdrage aan het International Resource Panel (IRP) dat overheden adviseert over duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Nederland bepleit daarbij dat het IRP inzet op de ontwikkeling van wetenschappelijk gefundeerde doelen, indicatoren, mondiale datasets en regionale analyses. De bijdrage stelt het IRP in staat de kwaliteit van adviezen te verbeteren en met nationale en internationale actoren te werken aan de transitie naar een circulaire economie.	100
UNECE	Bijdrage aan de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) voor de Inland Transport Committee (ITC). Het ITC is het mondiale regulerende VN-forum voor landinwaarts transport en alle zaken daaromtrent (o.a. vervoer gevaarlijke stoffen, douane, verkeersveiligheid, spoor, binnenvaart). De bijdrage is bedoeld voor het bepalen van de (klimaat)strategie die verdere verduurzaming en mitigatie van CO2-emissie moet bewerkstelligen.	100
UNEP	Bijdrage aan de UNEP voor het National Adaptation Plan (NAP) Global Network dat toonaangevend is voor het vergaren en delen van kennis op het gebied van de planning en implementatie van adaptatie. De organisatie draagt direct bij aan de ondersteuning van de meest kwetsbare landen in het NAP proces en ondersteunt overheden in het opzetten en vormgeven van hun adaptatieprocessen. Via de Nederlandse bijdrage wordt bijgedragen aan kennis en capaciteitsopbouw – en daarmee aan de uitvoering van het mondiale adaptatie framework, dat tijdens COP28 is overeengekomen.	100
UNEP	Bijdrage aan de UNEP voor de Climate and Clean Air Coalition. De middelen zijn bedoeld voor de ondersteuning van het secretariaat en voor de versterking van de link tussen gezondheid en milieubeleid in de internationale inzet op o.a. schone lucht beleid en methaanuitstoot, specifiek met aandacht voor sectoren als transport, afval en energie.	100
UNEP	Bijdrage aan het Speciale Programma (SP) van UNEP. Dit programma is bedoeld voor institutionele versterking van ontwikkelingslanden en landen in transitie voor de implementatie van de chemicaliën- en afvalverdragen alsmede de strategische aanpak voor het internationaal beheer van chemicaliën.	100
China Council for International Cooperation and Development	Nederland neemt (op uitnodiging van China) deel aan deze adviesraad op hoog niveau op het gebied van duurzame ontwikkeling. De contributies worden gebruikt voor het laten doen van studies. Nederland heeft veel ervaring en kennis op het voor China relevante thema vergroening en brengt dit thema met deze bijdrage onder de aandacht.	100

Organisatie	Toelichting	Bedrag x € 1.000
Diverse organisaties	Bijdragen van minder dan € 0,1 miljoen.	1.230
Totaal		3.707

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

4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 62 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie				Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024
Verplichtingen	31.647	34.247	51.204	69.552	62.429	5.721
Uitgaven	34.056	30.712	55.722	59.611	63.254	3.854
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	34.056	30.712	55.723	59.611	63.254	3.854
Ontvangsten	1.891	2.038	368	2.072	895	895

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 63 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om het Schone Lucht Akkoord, de monitoring van nationale omgevingswaarden, en SWUNG (geluid) tot een succesvolle uitvoering te brengen; een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport).
Regisseren	Inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Specifieker: - Stimuleren gezonde leefomgeving door vermindering luchtverontreinigende emissies en het voorkomen en verminderen van geluidhinder. Coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en (zo nodig) de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's - Ondersteuning gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtmissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaande beleidsinformatie voor Lucht en Geluid geeft inzicht in de voortgang van het beleid gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van geluidhinder. Deze informatie kan aanleiding geven om het beleid bij te sturen.

In aanvulling op onderstaande gegevens wordt jaarlijks de Nationale monitoringsrapportage Luchtkwaliteit aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze informatie is beschikbaar op [Kenniscentrum InfoMil](#). Met deze monitoring wordt beoordeeld of Nederland voldoet aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit. De minister van IenW is onder de Omgevingswet verantwoordelijk voor het monitoren van, en rapporteren over de Rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland. De monitoring onder de Omgevingswet is daarmee in grote lijnen een voortzetting van de monitoring onder het per 1 januari 2024 beëindigde NSL, waarbij aandacht blijft voor het zo snel mogelijk oplossen van de nog resterende overschrijdingen in enkele gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof).

Kengetal luchtverontreinigende stoffen

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft een aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In onderstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten[HL2], met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.

Tabel 64 Kengetal: Emissieluchtverontreinigende stoffen (kton/jr.)

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2022	2023	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
									Doel NEC- Richtlijn	Raming	Doel NEC- Richtlijn
SO ₂	197,5	78,5	67,9	36,1	31	19,6	19,6	17,9	48,9	15-22	32
NO _x	630,3	451,8	395,2	310,1	238,4	177,7	162,2	154,4	217,4	125-157	154
NH ₃	346,6	174,9	155	135,1	130,3	125	121,2	121,7	134,8	108-122	121
VOS[2]	508,5	266,5	204	192,9	168,4	162,1	154,5	149,1	187,7	141-159	177
PM _{2,5} [3]	57,3	35	28,5	22,2	17,8	14,4	14,3	14,1	18	12,3-13,7	15

Bron: PBL 2024, «Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen.»

Toelichting

Conclusie is dat Nederland op dit moment voor nagenoeg alle NEC stoffen reeds voldoet aan de 2030 plafonds.

Kengetal sanering verkeerslawaaai

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

Tabel 65 Kengetal: Overzicht Sanering Verkeerslawaaï			
NH ₃	346,6	174,9	155
VOS[2]	508,5	266,5	204
PM _{2,5} [3]	57,3	35	28,5

Bron 1990 t/m 2023 cijfers: RIVM National Emission Ceilings (NEC) | Emissieregistratie (Wijzigingsdatum 23-08-2024 | 12:39)

Bron 2030 cijfers: PBL (2023), «Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen.»

Toelichting

Deze raming ligt 1 kton/jr boven het NEC-doel voor 2030. De raming bevat vastgesteld en voorgenomen beleid tot 1 mei 2020.

Later aangekondigd beleid om de uitstoot van ammoniak (NH₃) te verminderen, zoals onder meer opgenomen in het Regeerakkoord valt, hier buiten.

Het rapport concludeert dat Nederland op schema ligt om de doelen in 2030 te halen.

Klimaatbeleid leidt tot elektrificatie, energiebesparing en een overstap naar

hernieuwbare elektriciteitsproductie uit wind en zon, waardoor als neveneffect ook emissies van luchtvervuilende stoffen verminderen.

Ook de sterke daling van de verkoop van dieselauto's draagt bij aan een verdere emissiereductie van met name stikstofoxiden en fijnstof.

De gegevens voor dit kengetal zijn gebaseerd op een tweejaarlijkse rapportage van het PBL over luchtverontreinigende stoffen. .

De Europese richtlijn voor vermindering van luchtverontreinigende stoffen verplicht landen om tweejaarlijks emissieramingen (conform NEC-definitie) op te stellen en deze

aan de Europese Commissie te rapporteren. Het eerst volgende rapport wordt begin 2025 verwacht. Op basis daarvan zullen de gegevens voor dit kengetal

in de verantwoording 2024 worden geactualiseerd.

Begrotingsartikel 20 - Kengetal: Tegengaan geluidhinder

(kengetallen sanering verkeerslawaaï, aantal woningen)

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) 2025

Toelichting

De eerste tabel betreft de sanering vanwege gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten wordt uitgevoerd onder regime van de Wet geluidhinder.

In 2024 konden meer woningen als gesaneerd worden aangemerkt dan was verwacht. De reden daarvoor is de volgende. Met het oog op de sanering die onder de Omgevingswet zal worden voortgezet is medio 2024 aan de gemeenten een overzicht verstrekt van de woningen die onder de Omgevingswet niet meer voor sanering in aanmerking komen omdat deze al zijn gesaneerd of onder overgangsrecht nog zullen worden gesaneerd onder de Wet geluidhinder. Naar aanleiding daarvan hebben diverse gemeenten aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV), als uitvoerder van de regeling sanering verkeerslawaaï, laten weten dat er woningen op dit overzicht ontbreken omdat die niet meer voor sanering in aanmerking komen of al zijn gesaneerd, bijvoorbeeld door het instellen van een 30km/u als maximum snelheid.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering Rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluidhinder milieubeheer) nog onder 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.

Het aantal gesaneerde woningen wijkt af van de prognose als gevolg van vertraging in de aanbesteding en uitvoering van de geplande projecten. Als gevolg van deze vertraging is ook de prognose voor 2025 bijgesteld ten opzichte van de begroting voor dat jaar.

Het totaal aantal te saneren woningen vanwege spoorweglawaaï is met 24 afgenomen, doordat 24 woningen in Venlo zijn gesaneerd op grond van de Wet milieubeheer.

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies van lucht en geluid. Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2024.

Luchtkwaliteit

Het kabinet werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving. De herziene Richtlijn Luchtkwaliteit stelt voor Nederland strengere grenswaarden waaraan in 2030 zal moeten worden voldaan. Daarna zal Nederland verder doorwerken om te voldoen aan zero pollution in 2050, zoals gesteld in het European Action Plan. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit werkt het kabinet samen met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Het streven is 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de gezondheidswinst te realiseren. Het betreft onder andere maatregelen gericht op emissiereductie in de sectoren wegverkeer en mobiele werktuigen, binnenvaart en havens, industrie, houtstook en landbouw. Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen ook bij aan reductie van stikstof.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) beëindigd. Daarmee is de wettelijke programmaplicht inclusief het monitoren van de voortgang van projecten en maatregelen uit het NSL vervallen. De luchtkwaliteit in NL zal gemonitord blijven worden om te bepalen of Nederland aan de EU-grenswaarden voor luchtkwaliteit voldoet. De minister van IenW blijft onder de Omgevingswet verantwoordelijk voor het monitoren van, en rapporteren over de Rijks-omgevingswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland. De monitoring onder de Omgevingswet zal in grote lijnen een voortzetting zijn van de huidige monitoring onder het NSL, waarbij aandacht blijft voor het zo snel mogelijk oplossen van de nog resterende overschrijdingen in enkele gebieden met intensieve veehouderij (fijnstof). In 2024 zijn de onderhandelingen over de herziening van de Europese Richtlijn industriële emissies en van de Europese Luchtkwaliteitsrichtlijnen afgerond, wat heeft geleid tot strengere emissie-eisen en scherpere EU-grenswaarden.

Geluid

Voorafgaand aan de besluitvorming over de aanvullingswet in de Eerste Kamer (2020) heeft intensieve afstemming met de koepels plaatsgevonden, gericht op beperking van de uitvoeringslasten van de toekomstige geluidregels. De afspraken die hierbij gemaakt zijn, zijn verwerkt in de definitieve teksten van het aanvullingsbesluit en de aanvullingsregeling geluid zoals deze in 2021 zijn gepubliceerd. Waar het geluidsanering betreft, is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond. Ook wordt de operatie onder de Omgevingswet verbreed naar situaties met hoge

geluidbelastingen die onder het regiem van de Wet geluidhinder zijn ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot. Er zijn stappen gezet met betrekking tot het bezien van mogelijkheden voor het versterken van geluidbeleid op basis van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (Motie Schonis: Kamerstuk [35 000 A, nr. 60](#)). Zo is ter voorbereiding van de besluitvorming over aanpassing van de regelgeving voor spoorgeluid aan de nieuwe inzichten over de hinderlijkheid hiervan, in 2024 een impactanalyse opgeleverd. Waar het gaat om geluidhinder van windturbines is op basis van een planMER studie nieuwe regelgeving opgesteld, waarvoor in 2024 een zienswijzeprocedure is doorlopen

Geurhinder veehouderij en emissiearme stallen

Op 19 december 2024 is de Tweede Kamer, zoals aangekondigd in het regeerprogramma, door de Staatssecretaris samen met de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, geïnformeerd over de uitgangspunten voor het nieuwe stelsel van stalbeoordeling. Deze uitgangspunten zijn tot stand gekomen op basis van adviesrapporten en stakeholdergesprekken. Er wordt voortgebouwd op de hoofdlijnen die eerder met de Tweede Kamer zijn gedeeld: publiek-private verantwoordelijkheid voor stalbeoordeling; toevoegen van de mogelijkheid tot continue bedrijfsmetingen; en integrale beoordeling van stalinnovaties.

Op 11 september 2024 zijn in het Commissiedebat Leefomgeving de nieuwe uitgangspunten voor de aanpassing van de geurregelgeving voor veehouderijen met de Tweede Kamer besproken (naar aanleiding van de Kamerbrief over geurhinder en veehouderij van 7 juli 2023). Het herstel van de balans tussen economische en milieubelangen staat centraal. De Tweede Kamer is op 26 november 2024^[2] door lenW geïnformeerd over de planning van de aanpassing van de geurregelgeving voor veehouderijen.

^[1] [Kamerstuk 29 383 nr. 405](#)

^[2] [Kamerstuk 29383 nr. 419](#)

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 66 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	31.647	34.247	51.204	69.552	62.429	56.708	5.721	1
Uitgaven	34.056	30.712	55.722	59.611	63.254	59.400	3.854	
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	34.056	30.712	55.723	59.611	63.254	59.400	3.854	
<i>Opdrachten</i>	<i>4.799</i>	<i>4.602</i>	<i>11.866</i>	<i>10.949</i>	<i>12.345</i>	<i>11.835</i>	<i>510</i>	
Geluid- en luchtsanering	4.514	4.241	3.135	4.969	5.206	6.603	- 1.397	
Waarvan RWS	0	0	0	0	223	3.605	- 3.382	
Waarvan RIVM	0	0	0	5.697	6.532	1.617	4.915	
Overige opdrachten	285	361	8.731	283	384	10	374	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>2.111</i>	<i>2.575</i>	<i>14.994</i>	<i>17.304</i>	<i>20.820</i>	<i>16.528</i>	<i>4.292</i>	<i>2</i>
Waarvan bijdrage aan RWS	2.111	2.565	2.681	2.816	3.695	3.128	567	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	11.994	14.254	16.020	12.769	3.251	
Overige bijdragen aan agentschappen	0	10	319	234	1.105	631	474	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>26.794</i>	<i>23.180</i>	<i>28.550</i>	<i>30.958</i>	<i>29.602</i>	<i>30.574</i>	<i>- 972</i>	
Programma NSL en SLA	0	6.928	6.793	5.547	4.183	5.000	- 817	
Uitvoering geluidsanering	26.794	16.252	21.757	25.411	25.419	25.574	- 155	
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>89</i>	<i>0</i>	<i>89</i>	
Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	0	0	0	0	89	0	89	
<i>Bekostiging</i>	<i>352</i>	<i>355</i>	<i>312</i>	<i>400</i>	<i>398</i>	<i>463</i>	<i>- 65</i>	
Overige bekostiging	352	355	312	400	398	463	- 65	
Ontvangsten	1.891	2.038	368	2.072	895	0	895	

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen realisatie van € 5,9 miljoen is het gevolg van een overboeking van € 3,1 miljoen vanuit het Mobiliteitsfonds naar dit artikel voor de opdrachtverstrekking aan RIVM. Dit stond als reserve op het mobiliteitsfonds geraamd tijdens de begroting 2024. Voorts is de hogere realisatie het gevolg van de ontvangen Loon- en prijs bijstelling ad € 1,8 miljoen. Verder zijn er hogere ontvangsten voor € 1,0 miljoen van Bureau Sanering Verkeerslawaaï welke zijn ingezet; zie ook toelichting onder 2.
2. De hogere realisatie van € 4,3 miljoen op de bijdragen aan agentschappen wordt veroorzaakt door de opdrachten voor capaciteitsinzet van KNMI, RIVM, RVO en RWS inzake de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en overige activiteiten ter bevordering van een duurzame en gezonde leefomgeving. De uitgaven zijn gefinancierd vanuit een herschikking binnen dit artikel, het Mobiliteitsfonds en de ontvangsten van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï naar

aanleiding van de afwikkeling van subsidietoekenningen inzake de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï. De werkelijke uitgaven zijn lager uitgevallen dan de verleende voorschotten.

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor middelen in het jaar 2024 zijn aangewend.

1. Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder (€ 63,3 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

1. Opdrachten (€ 12,3 miljoen).

- *RIVM (€ 6,5 miljoen), RVO (€ 0,23 miljoen) en RWS (€ 0,22 miljoen).* In 2024 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM, RVO en RWS op het gebied van luchtkwaliteit, geuroverlast en geluidshinder in relatie tot gezondheid en de bevordering van een gezonde en duurzame leefomgeving.
- *Uitvoering geluid en lucht (€ 5,2 miljoen).* In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt en betalingen gedaan in het kader van beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen.
 - *Uitvoering Geluid (€ 4,6 miljoen).* Hierbij betreft het onder andere de opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaï voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Wegverkeerslawaaï. Hiernaast zijn er diverse opdrachten verstrekt gericht op het reduceren van geluidshinder en zijn er o.a. uitgaven gerealiseerd voor een kwalitatief onderzoek naar de rol van spoortrillingen bij de ontwikkeling en realisatie van nieuwbouw en de ontwikkeling van een tool voor de integratie van databestanden van windturbines in de Centrale voorziening geluidgegevens (Cvgg).
 - *Uitvoering Lucht (€ 0,65 miljoen).* In het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) en de uitvoeringsagenda zijn o.a. opdrachten verstrekt voor de organisatie van congressen/ bijeenkomsten om de draagvlak, betrokkenheid, samenwerking en kennisdeling van deelnemende partijen te versterken. Tevens zijn er uitgaven gedaan voor het opzetten en ondersteunen van scholieren -en jongeren participatie projecten om het bewustzijn van het belang van schone lucht en hun eigen invloed daarop bij jongeren en de omgeving te vergroten. Daarnaast zijn er diverse (onderzoeks) opdrachten verstrekt gericht op het actualiseren en implementeren van maatregelen om de lucht kwaliteit te verbeteren en meer gezondheidswinst te realiseren.
 - *Bevoegd gezag MER (0,16 miljoen).* In 2024 zijn opdrachten verstrekt aan de Stichting Bureau Commissie van de MER voor een advies inzake de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol en Maastricht Aachen.

2. Bijdragen aan agentschappen (€ 20,8 miljoen).

- *Rijkswaterstaat (RWS) (€ 3,7 miljoen).* In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS voor de uitvoering van diverse werkzaamheden ten behoeve van het programma Lucht en Geluid en het bevorderen van een gezonde leefomgeving. Het gaat hierbij onder meer om de algemene ondersteuning en het voeren van het secretariaat, de monitoring van de voortgang en doelbereik in het kader van de

uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en overige vraagstukken in relatie tot het verbeteren van de lucht kwaliteit en het reduceren van geluid overlast.

- *Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (€16,0 miljoen).* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM heeft als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uitgevoerd ter bevordering van een gezonde leefomgeving. Daarnaast zijn middelen ingezet voor de wettelijke taken die het RIVM uitvoert zoals monitoring- en rapportage- verplichtingen op het gebied van lucht kwaliteit en geluid.
- *Overige bijdragen aan agentschappen (€ 1,1 miljoen).* IenW heeft in 2024 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hierbij om de uitvoering van de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA).

3. Bijdragen aan medeoverheden (€ 29,6 miljoen).

- *Programma NSL en SLA (€ 4,2 miljoen).* In 2024 zijn bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten in het kader van de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (Spuk SLA) voor het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving. Daarnaast is een bijdrage verstrekt in het kader van de regeling «Oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen».
- *Uitvoering geluidsanering (€ 25,4 miljoen).* In het kader van de bestrijding van geluidhinder zijn in 2024 bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaaï aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï.

4. Bekostiging (€ 0,4 miljoen).

In 2024 is een bijdrage verstrekt aan TNO in het kader van het Milieu onderzoeksprogramma voor het onderdeel lucht kwaliteit.

5. Ontvangsten (€ 0,89 miljoen).

In 2024 is € 0,89 miljoen ontvangen van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï naar aanleiding van de afwikkeling van subsidie- toekenningen in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï.

4.9 Artikel 21 Circulaire economie

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 67 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	32.135	37.705	55.812	55.167	83.852	81.984	1.868
Uitgaven	46.998	47.166	57.819	57.443	63.648	82.391	- 18.743
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	238	114	55	0	0	0	0
5 Duurzame productketens	45.919	46.307	56.651	55.622	63.636	82.391	- 18.755
6 Natuurlijk kapitaal	841	745	1.113	1.821	12	0	12
Ontvangsten	265	1.411	820	548	310	0	310

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 68 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken, stimuleert en financiert lenW duurzame initiatieven in de samenleving. Het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) bevat de beleidsinzet op het thema, waaronder de te nemen maatregelen. Het NPCE bevat algemene stimulerende maatregelen op het gebied van het verminderen van grondstoffen gebruik; substitutie van grondstoffen; levensduurverlenging en hoogwaardige verwerking in de productieketen. Daarnaast bevat het NPCE maatregelen voor prioritaire productketens, namelijk: consumptiegoederen; kunststoffen; bouw- en maakindustrie; biomassa; en voedsel. Ook bevat het NPCE ondersteunende maatregelen rond kennis en innovatie; onderwijs, arbeidsmarkt en gedrag, communicatie en voorlichting en ondersteuning van circulaire ondernemers via het Versnellingshuis Nederland Circulair!
Financieren	Het ministerie van lenW ondersteunt investeringen in productietechnieken die leiden tot minder milieudruk, kennis- en innovatieprojecten en faciliteert en ondersteunt daarnaast het bedrijfsleven om ketens circulair te maken. Bijvoorbeeld het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen.
Regisseren	Het ministerie van lenW heeft de coördinerende rol vanuit het kabinet. De minister van lenW is hierbij verantwoordelijk voor: Het borgen van circulariteit via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies naar water, bodem en lucht te voorkomen en bijdragen aan een verbeterde leveringszekerheid van grondstoffen. Daarnaast heeft de minister verantwoordelijkheid voor onder meer het verkrijgen van (meer) draagvlak en kennis, het monitoren van de effecten en de voortgang, en op basis hiervan het houden van overzicht en waar nodig bijsturen.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

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

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

Deze vier knoppen zijn onder te brengen in de volgende twee specifieke doelstellingen.

1. Verminderen en substitueren van grondstoffen.
2. Verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen.

Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling van volledige circulariteit in 2050. Voor iedere specifieke doelstelling zijn één of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen.

Tabel 69 Doelenboom artikel 21

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

Specifieke doelstelling 1: Verminderen en substitueren van grondstoffen.

Motivering

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

Subdoelstellingen:

Om dit doel te bereiken is ingezet op:

1. *Vermindering van grondstoffengebruik.* De meest voor de hand liggende bijdrage aan het verminderen van grondstoffengebruik is afzien van het maken of kopen van producten. Daardoor hoeven grondstoffen immers niet te worden gewonnen of geproduceerd.
2. *Substitutie van grondstoffen.* Substitutie draait om het vervangen van eindige grondstoffen door secundaire grondstoffen, biograndstoffen zoals hout, vlas en suikerbieten of andere meer algemeen beschikbare primaire grondstoffen met een lagere milieudruk.

Financiële inzet

De financiële inzet in 2024 bestond onder meer uit de jaarlijkse opdracht aan het Nederlands Normalisatie Instituut (€ 3,6 miljoen) voor de normontwikkeling op diverse lenW beleidsterreinen. Verder is er een begrotingssubsidies aan Stichting Het Groene Brein verstrekt voor het versnellingshuis Nederland (€ 0,5 miljoen), aan Milieu Centraal voor de basisactiviteiten en de focusactiviteiten gericht op de kerntaak van consumentenvoorlichting en het zijn van een onafhankelijke vraagbaak voor consumenten en media op verschillende duurzaamheidsthema's (€ 3,5 miljoen) en voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland (€ 0,5 miljoen). Aan de Stichting Milieukeur is € 0,35 miljoen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Verder zijn er bijdragen aan RWS (€ 12,3 miljoen), RIVM (€ 1,0 miljoen) en RVO (€ 13,6 miljoen) verstrekt voor uitgevoerde werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. De bijdrage aan RVO betreft de uitvoering van de subsidieregelingen recycling, MIA/Vamil en circulaire ketenprojecten. De bijdrage aan RWS betreft onder andere CE in de regio en in de bouw en de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar lenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent. Deze bijdragen dragen bij aan het realiseren van zowel specifieke doelstelling 1 als aan specifieke doelstelling 2.

Voor een verdere toelichting van de inzet wordt verwezen naar de tabel budgettaire gevolgen van beleid en de toelichting op de financiële instrumenten.

Beleidsconclusie

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2024.

Circulaire economie

Na publicatie van het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) in 2023 (Kamerstukken II 2022-2023, [32852, nr. 225](#)), stond 2024 grotendeels in het teken van de uitvoering van in het Programma opgenomen maatregelen. De publicatie van het NPCE markeert een belangrijke stap in de overgang naar een circulaire economie. Het kabinet heeft de uitvoering van het NPCE dan ook als een van haar prioriteiten benoemd (Kamerstukken II 2024-2025, [32 852, nr. 320](#)). Het effect op de economie toont zich vooral in de uitvoering van de maatregelen. Hierbij wordt in het NPCE onderscheid gemaakt tussen generieke maatregelen en keten- of productgroep specifieke maatregelen.

Een voorbeeld is de Circulaire Economiewet (CE-wet), waarvoor in 2024 de Hoofdpijnennotitie Circulaire Economie-wet aan de Kamer is aangeboden (Kamerstukken II 2023-2024, [32852, nr. 310](#)). Met de CE-wet wordt beoogd om een duidelijk en uniform wettelijk kader te creëren in de Wet milieubeheer (Wm) dat het algemene doel en doelbepalingen van de rijksoverheid voor de circulaire economie weergeeft, evenals het instrumentarium dat kan worden ingezet om de circulaire economie te bereiken. Met de CE-wet zullen de bepalingen in de Wm die relevant zijn voor de circulaire economie worden gemoderniseerd en de samenhang tussen de bepalingen over stoffen, producten en afvalstoffen in de Wm worden gewaarborgd.

In 2024 zijn verschillende circulaire maatregelen vanuit het Klimaatfonds uitgevoerd. Zo zijn er een aantal regelingen opengesteld.; «Circulair doen en gedrag» heeft drie onderwijspilots gelanceerd die doorlopen tot in 2025. Ook werd de eerste regeling in het kader van de nationale circulaire plastic hub, de «subsidie omschakeling plasticverwerkers» (SOPV), in juni voor het eerst opengesteld. De SOPV heeft 136 bedrijven ondersteund bij het verwerken van extra biogebaseerd plastic en recyclaat in hun producten van extra biogebaseerd plastic en recyclaat in hun producten. De circulai replasticnorm, waar de nationale plastic hub ondersteunend aan is, is op 6 december 2024 goedgekeurd in de MR, en is vervolgens naar de Raad van State gestuurd voor advies. Als laatste is de demonstratieregeling energie- en klimaatinnovatie circulaire plastics (DEI+CE), deze keer met middelen uit het Klimaatfonds. Hier zijn afgelopen jaar 49 aanvragen voor binnenge komen.

Van groot belang voor de transitie naar een circulaire economie is ook de inzet Europees niveau. Deze spitst zich toe op de voorstellen die volgen uit het EU-actieplan CE 2019-2024. Deze wetgeving en beleidsinitiatieven sluiten aan bij het beleid dat het kabinet voert ten aanzien van een circulaire economie om de circulaire principes beter te integreren in het economische systeem. De focus ligt hierbij op het verplichten van het gebruik van recyclaat, repareerbaarheid, levensduurverlenging van producten en op voorstellen voor prioritaire productgroepen en onderwerpen als textiel, verpakkingen, auto's en microplastics. In 2024 is een aantal belangrijke mijlpalen behaald, zoals de vaststelling en inwerkingtreding van de Ecodesign Verordening (Ecodesign for Sustainable Products Regulation (ESPR) Kamerstukken II, 2023-2024, [32852, nr. 221](#)), en een politiek akkoord en de vaststelling van de Verpakkingenverordening (Packaging and Packaging Waste Regulation, PPWR, Kamerstukken II, 2023-2024, [22112, nr. 3958](#)). Deze twee Verordeningen vormen een belangrijke bijdrage aan de ambitie -Nederland circulair in 2050- uit het Nationaal Programma Circulaire Economie.

Een ander goed voorbeeld van productgroep specifiek beleid is het textiel-beleid. In 2024 is een nieuw beleidsprogramma circulair textiel (2025-2030) aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2024-2025, [32852, nr. 321](#)). In het beleidsprogramma staan de visie, doelstellingen en het beleid uitgewerkt voor de komende vijf jaar. De doelen uit het vorige beleidsprogramma zijn aangescherpt en aangevuld met doelstellingen voor de vier circulaire strategieën uit het Nationaal Programma Circulaire Economie: verminderen van grondstoffen, substitutie van grondstoffen, levensduurverlenging en hoogwaardige verwerking. Een belangrijk speerpunt van het beleidsprogramma is om samen anders te consumeren. Mensen willen best circulaire keuzes maken, maar worden niet daartoe uitgelokt. Daarom richt het kabinet zich in dit beleidsprogramma niet alleen op de rol van consumenten, maar ook op die van bedrijven en overheden om te zorgen dat circulair gedrag logisch, makkelijk en eerlijk is.

Op basis van de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik gelden er sinds 1 juli 2023 regels voor het aanbieden van eenmalige bekers en bakjes die plastic bevatten voor consumptie om mee te nemen, af te halen of te bezorgen en sinds 1 januari 2024 ook voor consumptie ter plaatse. In 2024 zijn de reductiemaatregelen voor bekers en bakjes in deze regeling geëvalueerd. De evaluatie is in december naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2024-2025, [30 872, nr. 303](#)). In de Kamerbrief is aangegeven welke opvolging aan de evaluatie wordt gegeven en hoe wordt omgegaan met drie moties. Het kabinet is voornemens de regelgeving te wijzigen en streeft ernaar dat de wijzigingen per 1 januari 2026 van kracht zijn.

In 2024 is daarnaast een veelheid aan maatregelen tot uitvoering gebracht. Denk aan de publicatie van de Subsidieregeling circulair implementeren en opschalen, specifieke uitkeringen aan gemeenten voor het (door)ontwikkelen van circulaire ambachtscentra, de verzending aan de Tweede Kamer van het Werkprogramma Storten (Kamerstukken II 2024-2025, [30872, nr. 299](#)) en de aanstelling en het werkprogramma van de speciaal Regeringsvertegenwoordiger Steven van Eijck (Kamerstukken II 2024-2025, [32 852, nr. 324](#)).

Meetbare gegevens

Het ministerie van IenW werkt in een gezamenlijk traject met de andere betrokken departementen en stakeholders aan de concretisering van de circulaire economiedoelen voor 2030 en 2050. De nationale doelen voor de circulaire economie worden opgenomen in de actualisatie van het NPCE, die in september 2025 aan de Kamer zal worden aangeboden. Dit zal ook leiden tot het opnemen van nieuwe indicatoren. Tot die tijd wordt gebruik gemaakt van de afvalindicator, zoals opgenomen bij de meetbare gegevens van specifieke doelstelling 2.

Monitoring

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voert de regie over het monitoringsprogramma Circulaire Economie, dat in samenwerking met verschillende kennisinstellingen wordt uitgevoerd. Eén keer in de twee jaar levert PBL in dat verband een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) op die in 2021 voor het eerst is verschenen. Begin 2023 Kamerstukken II 2024-2025, [32852, nr. 225](#)) publiceerde het PBL de tweede ICER, in februari 2025 is de derde publicatie verschenen. De rijkheid van de inhoud van de ICER is terug te vinden via de publicatie van het PBL.

Specifieke doelstelling 2: Verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen

Motivering

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

Subdoelstellingen:

Om dit doel te bereiken is ingezet op:

1. *Levensduurverlenging.* Het circulair ontwerp en de repareerbaarheid van producten beïnvloeden de levensduur ervan. In 2030 moet circulair ontwerpen de gangbare praktijk zijn voor de industrie in Nederland.
2. *Hoogwaardige verwerking.* In een goed werkende circulaire economie proberen we producten zo lang mogelijk in de oorspronkelijke staat en voor hetzelfde doel te gebruiken. Als dat echt niet meer kan, verwerken we de materialen zo goed mogelijk, zodat ze toch weer in een andere hoedanigheid gebruikt kunnen worden. Alleen wanneer recycling vanwege technische of economische redenen niet meer tot de mogelijkheden behoort, zullen we afval verbranden of storten.

Financiële inzet

De financiële inzet in 2024 bestond uit onder andere uit de subsidie voor Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (€ 0,9 miljoen), waarbij ondernemers ideeën op het gebied van bijvoorbeeld het reduceren van het energieverbruik in het productieproces kunnen testen. Voor de Kennis en innovatie Agenda - Circulaire Economie is € 2,6 miljoen verstrekt. Deze subsidie kan worden aangevraagd als er innovatieve circulaire producten, processen en/of diensten worden ontwikkeld die binnen 10 jaar klaar zijn voor de Nederlandse markt. Aan verwerkers van plastic is er € 3,1 miljoen subsidie verstrekt voor de omschakeling en verwerking van circulaire plastics. Verder zijn er bijdragen aan RWS (€ 12,3 miljoen), RIVM (€ 1,0 miljoen) en RVO (€ 13,6 miljoen) verstrekt voor uitgevoerde werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. De bijdrage aan RVO betreft de uitvoering van de subsidie-regelingen recycling, MIA/Vamil en circulaire ketenprojecten. De bijdrage aan RWS betreft onder andere CE in de regio en in de bouw en de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar IenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent. Deze bijdragen dragen bij aan het realiseren van zowel specifieke doelstelling 1 als aan specifieke doelstelling 2.

Voor een verdere toelichting van de inzet wordt verwezen naar de tabel budgettaire gevolgen van beleid en de toelichting op de financiële instrumenten.

Beleidsconclusie

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2024. Voor de beleidsconclusies wordt verwezen naar de tekst bij specifieke doelstelling 1. Maatregelen zijn namelijk niet één op één te koppelen aan een specifieke doelstelling. Ter illustratie bijvoorbeeld de CE-wet of de Ecodesign Verordening, beide hebben impact op zowel het verminderen

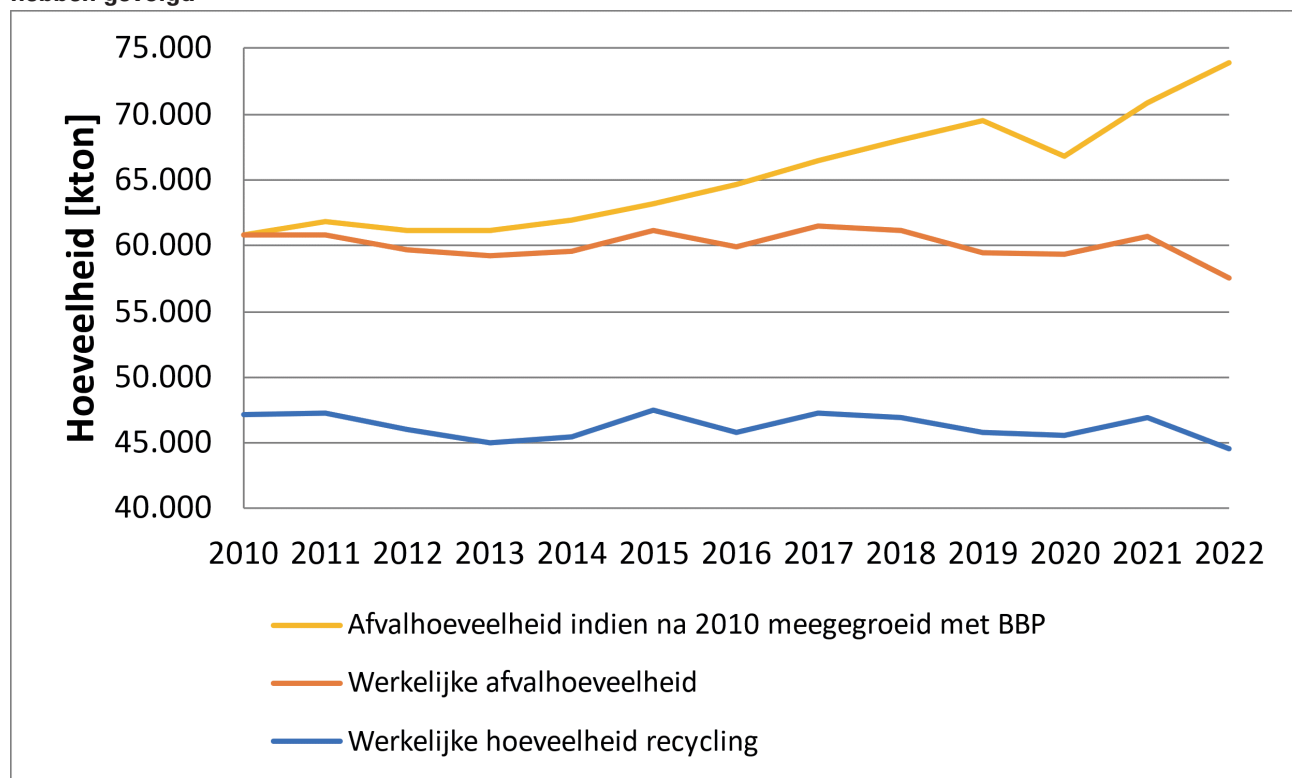
en substitueren van grondstoffen als het verlengen van de levensduur van producten, onderdelen en materialen. De CE-wet draagt bij aan levensduurverlenging door zich o.a. te richten op hergebruik van producten en reparaties (waarna het product wordt hergebruikt). De Ecodesign Verordening draagt bij aan levensduurverlenging door eisen te stellen over o.a. de repareerbaarheid.

Meetbare gegevens

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

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

Figuur 6 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd



Bron: RWS 2025- Water, Verkeer en Leefomgeving

Toelichting

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

Bij de lijn voor het BBP is uitgegaan van de jaarlijkse procentuele veranderingen van het BBP gekoppeld aan de startsituatie. Als de afvalproductie was toegenomen met de groei in het BBP, dan was de (fictieve)hoeveelheid afval in 2022 bijna 75 miljoen ton. De werkelijke hoeveelheid afval is ongeveer 58 miljoen ton. In de figuur is tevens de hoeveelheid gerecycled afval meegenomen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 70 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 Circulaire economie (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	32.135	37.705	55.812	55.167	83.852	81.984	1.868
Uitgaven	46.998	47.166	57.819	57.443	63.648	82.391	- 18.743
							0
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	238	114	55	0	0	0	0
<i>Opdrachten</i>	<i>238</i>	<i>114</i>	<i>55</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
5 Duurzame productketens	45.919	46.307	56.651	55.622	63.636	82.391	- 18.755
<i>Opdrachten</i>	<i>10.382</i>	<i>12.828</i>	<i>14.251</i>	<i>15.135</i>	<i>15.465</i>	<i>36.167</i>	<i>- 20.702</i>
Uitvoering duurzame productieketens	6.194	7.704	8.220	7.923	8.003	11.726	- 3.723
Waarvan RWS	0	0	0	5.553	0	0	0
KF: Circulair doen en gedrag	0	0	0	0	72	2.200	- 2.128
KF: Plastics norm	0	0	0	0	211	13.070	- 12.859
KF: Biobased bouwen	0	0	0	0	24	1.600	- 1.576
Overige opdrachten	4.188	5.124	6.031	1.659	7.155	7.571	- 416
<i>Subsidies</i>	<i>22.676</i>	<i>21.324</i>	<i>19.639</i>	<i>15.564</i>	<i>19.031</i>	<i>20.865</i>	<i>- 1.834</i>
Subsidies duurzame productieketens	22.456	21.312	19.639	15.564	14.894	18.865	- 3.971
KF: DEI+CE	0	0	0	0	0	2.000	- 2.000
KF circulair doen en gedraag	0	0	0	0	1.009	0	1.009
KF plastics normering	0	0	0	0	3.128	0	3.128
Overige subsidies	220	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>8.537</i>	<i>9.427</i>	<i>20.920</i>	<i>23.517</i>	<i>26.870</i>	<i>23.847</i>	<i>3.023</i>
Waarvan bijdrage aan RWS	8.537	9.427	10.448	11.644	12.254	10.773	1.481
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	10.800	13.595	11.905	1.690
Waarvan bijdrage aan RIVM					1.021	1.169	- 148
Overige bijdrage aan agentschappen	0	0	10.472	1.073	0	0	0
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>3.724</i>	<i>2.177</i>	<i>1.210</i>	<i>788</i>	<i>1.655</i>	<i>1.005</i>	<i>650</i>
Waarvan bijdragen aan Caribisch Nederland afvalbeheer	2.737	1.374	350	788	1.655	1.005	650
Overige bijdragen aan medeoverheden	987	803	860	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>150</i>	<i>101</i>	<i>156</i>	<i>90</i>	<i>60</i>	<i>50</i>	<i>10</i>
<i>Bijdragen aan ZBO's en RWT's</i>	<i>450</i>	<i>450</i>	<i>475</i>	<i>528</i>	<i>555</i>	<i>457</i>	<i>98</i>
6 Natuurlijk kapitaal	841	745	1.113	1.821	12	0	12
<i>Opdrachten</i>	<i>841</i>	<i>745</i>	<i>636</i>	<i>1.035</i>	<i>12</i>	<i>0</i>	<i>12</i>
Uitvoering natuurlijk kapitaal	0	0	284	623	11	0	11

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
overige opdrachten	0	0	352	412	1	0	1
Bijdragen aan agentschappen	0	0	477	786	0	0	0
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	477	786	0	0	0
Ontvangsten	265	1.411	820	548	310	0	310

Tabel 71 Uitsplitsing Verplichtingen artikel 21 Circulaire economie (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.024	2.024
Verplichtingen	32.135	37.705	55.812	55.167	83.852	81.984	1.868
Waarvan garantieverplichtingen	0	0	0	1.750	0	0	0
Waarvan overige verplichtingen	32.135	37.705	55.812	53.417	83.852	81.984	1.868

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere realisatie (- € 20,7 miljoen) op de opdrachten wordt verklaard door een kasschuif van € 4,0 miljoen van 2024 naar 2027 en een overboeking naar het subsidiebudget Plastics Normering (- € 4,1 miljoen). Daarnaast is – € 2,0 miljoen overgeboekt naar PBL voor het werkprogramma monitoring en sturing CE en is – € 5,0 miljoen overgeboekt naar de uitvoeringsorganisaties RIVM, RVO en RWS. Tevens is – € 1,35 miljoen overgeboekt naar BZK voor biobased bouwen en is – € 2,0 miljoen overgeheveld naar artikel 98 voor de uitvoering van maatregelen in het kader van de nationale klimaatopgave van 55% CO₂-reductie in 2030 en de versnelling van de transitie naar circulaire plastic-ketens. Het resterende saldo is het resultaat van meerdere kleinere mutaties – € 2,25 miljoen).
2. De hogere realisatie (€ 3,0 miljoen) op de bijdragen aan agentschappen wordt verklaard door de inzet van RVO (€ 1,6 miljoen) voor de uitvoering van de subsidieregeling om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. Daarnaast betreft het hogere uitgaven van RWS (€ 1,4 miljoen) voor werkzaamheden inzake CE in de regio en de bouw en de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA).

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

5. Duurzame productieketens (€ 63,6 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 15,5 miljoen).

- *Uitvoering Duurzame Productieketens (€ 8,0 miljoen).* In 2024 is een opdracht verstrekt aan het Nederlands Normalisatie Instituut (€ 3,6 miljoen) voor de normontwikkeling op diverse lenW beleids-terreinen, waaronder klimaatadaptatie, water en bodem, circulaire

economie, luchtkwaliteit en de publicatiereeks gevaarlijke stoffen.

Daarnaast is € 4,4 miljoen ingezet voor diverse opdrachten in het kader van uitvoering duurzame productieketens.

- Klimaatfondsmiddelen (€ 0,3 miljoen). In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt inzake handhaving en uitvoering van plastics normen, biobased bouwen en het bevorderen van circulair gedrag en doen.
- Overige opdrachten (€ 7,1 miljoen). Het gaat hierbij om opdrachten aan RWS (€ 5,8 miljoen), RVO (€ 1,27 miljoen) en RIVM (€ 0,06 miljoen) voor beleidsondersteuning en advies inzake circulaire economie

Subsidies (€ 19,0 miljoen).

- Subsidies duurzame productieketen (€ 14,9 miljoen). Het gaat hierbij om onderstaande subsidieregelingen die door RVO zijn uitgevoerd:
 - Circulaire ketenprojecten (€ 4,7 miljoen).
 - Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie Circulaire Economie (€ 0,9 miljoen).
 - Kennis en innovatie Agenda - Circulaire Economie (€ 2,6 miljoen).
 - Daarnaast zijn er in 2024 verschillende begrotingssubsidies verstrekt:
 - Milieu Centraal (€ 3,4 miljoen) omtrent uitvoering basis en focus activiteiten gericht op de kerntaak van consumentenvoorlichting.
 - Invest NL N.V (€ 1,0 miljoen) voor de ontwikkeling van de agenda op Biobased en Circulaire Economie.
 - Topconsortia voor Kennis en Innovatie CLICKNL (€ 0,7 miljoen) voor de stimulering van circulair ontwerpen via het programma CIRCO.
 - Het resterende budget van € 1,6 miljoen werd besteed aan diverse kleinere subsidies.
- Subsidies Klimaatfondsmiddelen (€ 4,1 miljoen). Het gaat hierbij om de door RVO uitgevoerde Tijdelijke subsidieregeling Omschakeling naar verwerking circulaire plastics uit 2024 (€ 3,1 miljoen) en het programma duurzame scholen (€ 0,9 miljoen).

Bijdragen aan agentschappen (€ 26,8 miljoen)

Dit betreft de bijdragen aan RWS (€ 12,3 miljoen), RIVM (€ 1,0 miljoen) en RVO (€ 13,6 miljoen) voor uitgevoerde werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. De bijdrage aan RVO betreft de uitvoering van de subsidieregelingen recycling, MIA/Vamil en circulaire ketenprojecten. De bijdrage aan RWS betreft onder andere CE in de regio en in de bouw en de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA), waar lenW – ook namens gemeenten en provincies – de opdracht voor verleent.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 1,6 miljoen)

In 2024 is een bijdrage verstrekt aan het Openbaar Lichaam SABA voor het uitvoeren van afvalbeleid gericht op het behalen van doelstellingen zoals opgenomen in het Natuur en milieubeleidsplan 2020-2030 (NMBP).

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,06 miljoen)

In 2024 is een bijdrage verstrekt aan de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) voor e Programme of Work on Resource Efficiency and the Transition towards a Circular Economy for 2024.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,55 miljoen)

Dit betreft de bijdrage aan de Stichting Milieukeur (SMK) (€ 0,35 miljoen) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Daarnaast is een bijdrage verstrekt aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) (€ 0,2 miljoen) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden.

6. Natuurlijk kapitaal (€ 0,01 miljoen)

In 2024 zijn uitgaven gedaan voor het ondersteunen van ketensamenwerking rond biotische grondstoffen zoals hout of nutriënten.

4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 72 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)							
	Realisatie				Vastgestelde begroting		Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	51.414	52.751	87.421	57.697	255.607	76.752	178.855
Uitgaven	33.891	48.318	87.549	69.940	67.234	86.362	- 19.128
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	6.203	6.232	20.176	22.520	26.426	24.072	2.354
2 Veiligheid biotechnologie	3.482	2.307	6.623	5.422	7.523	6.155	1.368
3 Veiligheid bedrijven en transport	24.206	39.779	60.750	41.998	33.285	56.135	- 22.850
Ontvangsten	457	313	2.252	999	420	250	170

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 73 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	- Het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) en omgevingsdiensten worden gestimuleerd om de taken en verantwoordelijkheden op het gebied van toezicht en handhaving (VTH) voor het milieudomein te versterken en te verbeteren. - Voor het bevorderen van omgevingsveiligheid en het verkleinen van milieurisico's wordt ingezet op kennisontwikkeling voor veilig en circulair ontwerpen en safe and circular design gestimuleerd. - Bedrijven die een risico vormen voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving, worden gestimuleerd deze risico's te identificeren, te voorkomen en te beperken - Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen (moedwillige) verstoringen van onderdelen van installaties door het bewustzijn bij bedrijven te vergroten en het identificeren van de dreigingen. - Het stimuleren van de ontwikkeling van technologieën en methoden ten behoeve van de veiligheid, gezondheid en milieu. - Overheden zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, vergunningverlening en toezicht die invloed kan hebben op een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Waar nodig stimuleren van een goede toepassing van het voorzorgsbeginsel. - Het stimuleren van het leggen van dwarsverbanden in de aanpak van chemische stoffen in water, lucht en bodem, o.a. met methodiekontwikkeling om de effecten van stoffen voor mens en milieu te bepalen (Impulsprogramma Chemische Stoffen 2023-2026).C:C - Het voorkomen en beperken van emissies van gevaarlijke stoffen naar het milieu door het stimuleren en ondersteunen van kennisontwikkeling bij bevoegde gezagen (o.a. via IBP VTH) en het stimuleren van verwijdering asbestdaken (via communicatie). - Het stimuleren van een veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, inclusief de ontwikkeling van nieuwe beoordelingsmethoden. - Risicobeheersing van biociden en gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw voor mens en milieu, door het stimuleren van minder gevaarlijke alternatieven.
Regisseren	- Normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. - Integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Dialoog met stakeholders waarin wordt gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. - Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan bijvoorbeeld het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie. - De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's). - Internationaal regels en normen vaststellen en aanscherpen waar nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor) - Internationaal verdragen ten behoeve van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen aangaan en nationaal uitvoeren waarbij continu aandacht is voor verbetering van de veiligheid. - Een helder kader bieden voor normstelling van stoffen met risico's voor water- en luchtkwaliteit. - Het reguleren van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu, inclusief het landelijk registreren van die emissies. - Het beheren van het Landelijk Asbest Volgsysteem (LAVS.) , - Zorgen voor een goed Europees wettelijk kader voor veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, in het bijzonder de revisie van de Europese REACH-verordening op basis van de Europese Chemicaliënstrategie. - Zorgen voor onderhoud en adequate uitvoering van zowel de Europese biocidenverordening als de wetgeving voor gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

REACH

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

afgestemd met de opdrachtgevende ministeries IenW, VWS en SZW. Onderstaande tabel geeft aan wat in 2024 binnen de evaluatieprocessen is gerealiseerd en ten opzichte van de verwachting van de Nederlandse inbreng. De Nederlandse bijdrage bestaat daarbij uit door Nederland ingediende dossiers en een actieve bijdrage aan door andere lidstaten ingebrachte dossiers. De aantallen geven een indruk van de bijdrage van Nederland aan de implementatie en toepassing van de EU verordeningen (REACH en CLP), maar de hoeveelheid werk verschilt sterk. Begin 2023 is het voorstel voor een brede restrictie op PFAS ingediend. Het gaat hierbij om vele duizenden stoffen en een zeer breed scala aan toepassingen. Nederland heeft er samen met vier andere landen aan gewerkt en werkte in 2024 intensief verder aan het besluitvormingstraject met zeven updates van het backgrounddocument.

In oktober 2020 heeft de Europese Commissie haar strategie voor duurzame chemicaliën gepresenteerd (Chemicals Strategy for Sustainability, CSS). Deze strategie omvat veel beleidsvoornemens die gericht zijn op de verdere verhoging van de veiligheid van chemische stoffen. Veel van deze beleidsvoornemens zijn inmiddels wat verder uitgewerkt en zullen worden meegenomen in de herziening van REACH, die in 2025 wordt verwacht. Gezien het grote belang van het op een goede wijze formuleren en implementeren van de verbetervoorstellen, draagt NL daar waar mogelijk actief bij. Het betreft onderhandelingen over de herziening van REACH en de Annexen. De inzet op het vlak van beleidsontwikkeling en verdere uitwerking van de richtlijnen, maakt dat de inzet op dossiers in vergelijking tot voorgaande jaren enigszins beperkt blijft.

Tabel 74 Resultaten REACH

		Geraamd 2024		Realisatie 2024	
		NL[1] inbreng	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	70	300	50	306
Stofevaluaties[2]:					
2	- uitgevoerd/ afgerond*	1	10	2*	10
	- beoordeelde ontwerpbesluiten	10	10	7	7
3a	Gescreende stofgroepen	5	70	5	53
RMO-analyses:					
3b	- ingediend	5	onbekend	2	onbekend
	- becommentarieerd	6	onbekend	3	4
Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:					
4a	- ingediend	1	15	2	7
	- becommentarieerd	6	15	1	7
Autorisatieverzoeken:					
4b	- rapporteurschappen RAC & SEAC	2		3	
	- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	60	60	43	43
Restrictiedossiers:					
5	- ingediend	1	5	0	0
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	2	3	0	1
	- becommentarieerde opinies	3	3	1	1
Geharmoniseerde indeling & etikettering:					
6	- ingediend	5-10	60	5	60
	- rapporteurschappen RAC	6-10		5	
	- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	50	50	60	60
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	450	n.v.t.	525	n.v.t.

Bron: REACH 2025

Toelichting:

Algemeen: De looptijd van beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde indeling en etikettering is doorgaans langer dan één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door Nederlandse leden van de wetenschappelijke comités (RAC en SEAC) gedragen (co)rapporteurschappen. De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM (in de diverse ondersteunende RAC-werkgroepen).

1. Met de door Nederland gehanteerde prioriteringssysteem worden er verhoudingsgewijs steeds minder ontwerpbesluiten geprioriteerd voor beoordeling door Nederland. Voor de 50 beoordeelde ontwerpbesluiten zijn twee amendementsvoorstellen ingediend bij ECHA.
2. Voor 2024 stond er 10 stoffen voor stofevaluatie in het Community Rolling Action Plan opgenomen, maar geen voor Nederland. Wel is er aan 8 van de 11 nog lopende stofevaluaties gewerkt en zijn er twee daarvan in 2024 afgerond.
3. A) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie). ECHA heeft in 2024 53 documenten m.b.t. screening van stofgroepen op regulatoire behoeftes (de zogenaamde ARN's) met lidstaten gedeeld. Bureau REACH heeft vijf van deze stofgroepen uitvoerig gescreend en heeft commentaren bij ECHA voor deze

ARN's aangeleverd.

B) Aan de hand van een RMO-analyse worden de meest adequate regulatoire maatregelen in kaart gebracht en besproken met ministeries en experts van andere lidstaten en ECHA. Bureau REACH heeft aan vijf RMOA's gewerkt, waarvan er twee in 2024 zijn afgerond. Vanuit ECHA dan wel lidstaten zijn vier RMOA's ontvangen waarvan er drie becommentarieerd zijn.

4. A) Het aantal Nederlandse Annex XV SVHC-dossiers bedraagt twee dossiers. Met de toevoeging van nieuwe gevaarsklassen onder CLP is de verwachting dat de inzet voor een deel zal verschuiven van SVHC naar CLH dossiers. Wel wordt nog een SVHC dossier voor formaldehyde gewerkt.
B) 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 uit efficiëntieoverwegingen door ECHA veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld. Vanuit SEAC zijn eind 2024 drie rapporteurschappen gestart. Daarnaast levert Nederland via de RAC- en SEAC-leden inzet op alle 43 opinies m.b.t. autorisatieverzoeken.
5. Zowel het PFAS restrictie team als de RAC- en SEAC-leden hebben in 2024 volop bijgedragen aan de wetenschappelijke beoordeling van het restrictiedossier voor PFAS. Daarnaast werkt Bureau REACH aan het restrictievoorstel voor niet-intentioneel toegevoegd asbest en is gestart met voorbereiding van een restrictievoorstel om de risico's van giftige antioxidanten in rubber banden te beheersen.
6. Er zijn in 2024 vijf geharmoniseerde classificatievoorstellen ingediend. Daarnaast zijn er vijf rapporteurschappen vervuld door de Nederlandse RAC-leden met ondersteuning van RIVM adviseurs en is mondeling en schriftelijk bijgedragen aan alle 60 opinies over geharmoniseerde classificatievoorstellen van andere landen.
7. Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen jaren te stabiliseren, in 2024 zijn 525 vragen ontvangen en beantwoord.

Asbestdaken

Asbestdaken zijn de laatste grote bron van asbestvezels in het milieu in Nederland. Sinds medio 2019 is sprake van een daling van het saneringstempo na het verwerpen van het wetsvoorstel door de Eerste Kamer om asbestdaken te verbieden (juni 2019). In maart 2020 heeft IenW een samenwerkingsverklaring gesloten met een aantal provincies, gemeenten en andere partijen. Het doel hiervan, door middel van een pakket niet-wettelijke maatregelen op een veilige manier het saneren van asbestdaken in Nederland versnellen, is onvoldoende bereikt. Daarom is besloten om aanvullend omvangrijke, gerichte publiekscommunicatie uit te gaan voeren.. In 2024 is opdracht verleend voor deze publiekscommunicatie en is deze van start gegaan. De communicatie zal drie jaar lopen en beoogt om de vrijwillige saneringen door gerichte communicatie op voldoende peil te krijgen.

Op dit moment zijn er alleen schattingen over het daadwerkelijke aantal asbestdaken (circa 75 miljoen m²). In 2024 is een project voorbereid om een veel exacter beeld te krijgen van het aantal en oppervlak asbestdaken, met daarbij informatie over de toepassing (agrarisch, particulier etc.). Deze cijfers zullen ook worden gebruikt in de voorlichtingscampagne en om beter het saneringstempo te monitoren. Het huidige saneringstempo wordt ingeschat op circa 5 miljoen m² per jaar.

GGO's

Hieronder staan de aantallen vergunningen voor werkzaamheden met ggo's (genetisch gemodificeerde organismen) die Bureau GGO van het RIVM in 2024 heeft afgehandeld. IenW is stelselverantwoordelijk voor het verguningsverleningsstelsel; RIVM is (deels gemandateerd) uitvoerder.

IG valt onder het regime van Ingeperkt Gebruik (bijvoorbeeld werkzaamheden in een laboratorium) en IM is Introductie in het Milieu (zoals klinische onderzoeken met gentherapieën en veldproeven met planten).

Tabel 75 Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)					
Aanvraag	Nieuw	Wijziging	Totaal	Indicator	
Kennisgevingen					
IG niveau I		30	30	60	100%
IG niveau II-k		32	214	246	100%
Totaal kennisgevingen		62	244	306	100%
Vergunningaanvragen					
IG niveau II-v	n.v.t.		0	0	100%
IG niveau III		9	14	23	100%
Totaal vergunningen		9	14	23	100%
Bijzondere aanvragen					
IG: 2.8		48	36	84	100%
IG: ATV		13	9	22	100%
IG: 2.13		19 n.v.t.		19	100%
Totaal bijzondere aanvragen		80	45	125	100%
BVF		38	17	55	
Introductie in het milieu					
IM-MV totaal		16	2	18	100%
IM-MV nieuwe aanvraag		7	2	9	100%
IM-MV kopie aanvraag		1	0	1	100%
IM-MV VOV aanvraag		8	0	8	100%
IM-L		0	0	0	
MVF		1	0	1	100%

Toelichting

In het jaarverslag 2024 worden, evenals in voorgaande jaren, niet alleen kengetallen vermeld 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 te bereiken van het beleidsdoel heeft bijgedragen.

Kengetallen zijn de aantallen ontvangen (wijzigingen op) vergunningaanvragen, aantallen ontvangen (wijzigingen op) kennisgevingen, aantallen art. 2.8-verzoeken, aantallen art. 2.13-verzoeken en aantallen bijzondere procedures. Indicatoren zijn het percentage van het aantal (wijzigingen op) vergunningaanvragen, (wijzigingen op) kennisgevingen, art. 2.8-verzoeken, art. 2.13-verzoeken of bijzondere procedures voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico. De vigerende GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 in werking getreden. Naast vergunningen en algemene regels, worden ook kennisgevingen

gedaan en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit GGO milieubeheer 2013 ingediend ten aanzien van de veiligheidsinschaling van ggo's.

Besluit externe veiligheid en transport

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is de milde saneringsregeling Bevt (Besluit externe veiligheid transport) gestart in 2015 (Kamerstuk [25834 nr. 190](#)). Deze regeling heeft betrekking op het oplossen van knelpunten bij bestaande woningen langs basisnetroutes. Bij aanvang van deze regeling was er sprake van 42 kwetsbare objecten (adressen). In 2021 is het laatste object aangekocht. Sindsdien wordt gewerkt aan de sloop of herbesteding van de objecten. De regeling is in 2020 geëvalueerd en loopt door met oog op eventuele toekomstige knelpunten. In 2024 is in kaart gebracht en geanalyseerd dat naar aanleiding van de beleidsontwikkeling in het kader van robuust basisnet, niet de verwachting is dat een nieuw traject van aankoop van woningen zal worden gestart.

Tweejaarlijks onderzoek kwaliteit uitvoering VTH-taken (Vergunningverlening Toezicht en Handhaving)

Artikel 18.24 van de Omgevingswet bevat de verplichting om tweejaarlijks onderzoek te doen naar de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken. In het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) is gewerkt aan een voorstel om invulling te geven aan deze verplichting. Dat is de Staat van VTH. De uitgangspunten voor de Staat van VTH zijn vastgesteld. Het reeds bestaande tweejaarlijks onderzoek wordt doorontwikkeld om een uitspraak te kunnen doen over het functioneren van het VTH-stelsel milieu als geheel. Niet alleen de uitvoering, maar ook beleid en regelgeving. Op basis van deze uitgangspunten wordt nu gewerkt aan de ontwikkeling van de Staat van VTH zodat deze in 2025 kan worden uitgevoerd en de staatssecretaris de Kamer erover kan informeren.

D. Beleidsconclusie

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies van omgevingsveiligheid en milieurisico's.

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2024.

Milieurisico's van chemische stoffen

Het ZZS-emissiebeleid is gericht op het terugdringen van emissies van de meest schadelijke stoffen, de Zeer Zorgwekkende Stoffen naar de lucht en het water. Het beleid gaat uit van een minimalisatieverplichting, dat houdt in dat de emissies van ZZS zo veel mogelijk moeten worden voorkomen of, als dat niet mogelijk is, zo ver mogelijk worden teruggedrongen. Dit sluit aan bij de doelstelling van het in 2021 door de Europese Commissie gepubliceerde Zero Pollution Action Plan. Vergunningplichtige bedrijven moeten ZZS-emissies melden aan bevoegd gezag en minimaal eens per 5 jaar een Vermijdings- en Reductieprogramma opstellen waarin ze maatregelen voorstellen om de emissies van ZZS te minimaliseren.

Volgend op een evaluatie van dit beleid en van het biocidenbeleid in 2022 is vastgesteld dat er verbeteringen nodig zijn om de uitvoering van het beleid te verbeteren. Deze verbeteringen worden opgepakt in het Impulsprogramma Chemische Stoffen. In 2024 is het Impulsprogramma Chemische Stoffen voortgezet. Dit was het tweede jaar van dit vierjarige

programma waarmee gerichte beleidsimpulsen worden gegeven om urgente knelpunten binnen het beleid voor chemische stoffen projectmatig aan te pakken. Enkele onderwerpen waar in 2024 voortgang is geboekt:

- Het hoe meewegen van voorzorg in vergunningverlening is verduidelijkt.
- De hele groep PFAS stoffen is nu aangemerkt als Zeer Zorgwekkende Stof waardoor de bevoegde autoriteiten meer mogelijkheden hebben om de uitstoot aan te pakken.
- Er is een Rijkscoördinator voor Chemours aangewezen.
- Er is een methodiek uitgewerkt om cumulatie van verschillende stoffen te kunnen beoordelen, een belangrijke stap op weg naar het kunnen meewegen van cumulatie in vergunningverlening.
- De database voor emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen is vastgesteld en verplicht gemaakt waardoor van nu af alle bedrijven die hun emissies moeten rapporteren, dat direct in deze landelijke database doen zodat we een goed landelijk beeld gaan krijgen.

Nu dit Impulsprogramma halverwege is, is gestart met een ex-durante evaluatie om de uitvoering van het programma te beoordelen en zo nodig bij te kunnen sturen.

Biociden

Biociden zijn middelen om organismen die schadelijk zijn of als plaag worden ervaren, te bestrijden. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om desinfectiemiddelen, houtverduurzamingsmiddelen of gif tegen muizen of insecten. De regelgeving is geharmoniseerd via de Europese biocidenverordening. Deze bepaalt dat de zogenoemde ‘werkzame stoffen’, de belangrijkste ingrediënten van deze niet-landbouwbestrijdingsmiddelen, op Europees niveau worden beoordeeld waarna de middelen, de werkzame stof met hulpstoffen, nationaal worden beoordeeld. Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) is verantwoordelijk voor de toelating van biociden tot de Nederlandse markt. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is primair verantwoordelijk en voert het beleid uit in samenwerking met de departementen van LNV, VWS en SZW. In 2024 is ingezet op het efficiënt laten verlopen van de Europese beoordelingsprocessen voor werkzame stoffen. Ook is een begin gemaakt met de uitvoering van het in 2023 opgestelde Strategisch Kader Biociden. Zo is onder meer verkend wat de mogelijkheden zijn om zicht te krijgen op het volume aan biociden dat wordt gebruikt (registratiesysteem).

Veiligheid biotechnologie

Veiligheid biotechnologie heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het Visietraject Biotechnologie, waarbij we samen met EZ en de andere betrokken departementen (LVVN, VWS, en OCW) als trekker werken aan een integrale overheidsvisie voor het biotechnologiebeleid. Dit komt mede voort uit de Trendanalyse 2023 die de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) en de Gezondheidsraad hebben opgesteld en ook diverse veldpartijen vragen om een integrale beleidsvisie. Dit grote traject waarbij ook in 2024 tientallen stakeholders (vanuit kennisinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheid) betrokken zijn, is aangekondigd en toegelicht in meerdere Kamerbrieven en de kabinetsvisie wordt begin 2025 verwacht. De inzet in Europa voor twee grote wetgevingstrajecten is in 2024 goed verlopen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat voor de voorstellen inzake nieuwe farmaceutische wetgeving VWS aan de lat staat en de inbreng via dit collega-departement verloopt.

Omgevingswet

Onder de Omgevingswet geldt een nieuw regime waarin de aanpak van groepsrisico's is vervangen door aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifvolk. In 2024 zijn op basis van de nieuwe rekenmodellen (her)berekeningen van de aandachtsgebieden uitgevoerd door omgevingsdiensten en opgeleverd. Deze uitkomsten worden opgenomen in het Register Externe Veiligheidsrisico's (REV). De aandachtsgebieden worden vanuit het REV getoond op kaarten in de Atlas Leefomgeving (voor burgers) en het Portaal Atlas Veiligheid (voor professionals), samen met de contouren voor het plaatsgebonden risico, informatie over milieubelastende activiteiten en de locaties van kwetsbare gebouwen en milieubelastende activiteiten.

Versterking VTH-stelsel (Vergunningverlening Toezicht en Handhaving)

In 2024 vond het grootste deel van het werk plaats in de context van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). De Kamer is met een voortgangsrapportage in juni (Kamerstuk [22343, nr. 397](#)) en oktober 2024 (Kamerstuk [22343, nr. 401](#)) geïnformeerd over de voortgang van het IBP VTH. Er zijn afspraken gemaakt over welke partij in het VTH-stelsel verantwoordelijk is voor het afronden van openstaande acties, de borging, het beheer en de implementatie. Deze afspraken worden bekrachtigd in samenwerkingsafspraken die in januari 2025 zijn ondertekend.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In 2024 is de tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de internationale regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren beëindigd. De regels zijn per 1 januari 2025 aangepast aan de laatste stand van wetenschap en techniek en worden momenteel geïmplementeerd in nationale wetgeving. In het internationale overleg over deze regels heeft Nederland ingezet op het investeren in voortdurende verbetering van de veiligheid en harmonisatie van voorschriften. Wat betreft het beheersen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn in 2024 de kaders van het programma Robuust Basisnet uitgewerkt en is de beleidsvormende fase bijna volledig afgerond, waarin de uitkomsten van de uitgevoerde evaluatie zijn meegenomen. Ook zijn er voorbereidingen getroffen om de regelgeving aan te gaan passen. In de nieuwe regelgeving blijft veiligheid het uitgangspunt, ook bij mogelijke toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van de energietransitie én bij binnenstedelijke verdichting in de nabijheid van de infrastructuur waarover het vervoer plaatsvindt. (Kamerstuk [30373, nr. 80](#))

Veiligheid van de energietransitie (VET)

In 2024 is het vigerende beleidsstandpunt ten aanzien van ammoniak herijkt, mede in het licht van het uitgangspunt om transport van ammoniak door dichtbevolkt en stedelijk gebied zoveel mogelijk te vermijden. Dit is gedaan als onderdeel van het formuleren van een kabinetsvisie op waterstofdragers. Deze visie is eind 2024 aan de Kamer aangeboden. (Kamerstuk [32813, nr. 1424](#))

LPG-tankstations

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moeten de veiligheidsafstanden rond LPG-tankstations in de regelgeving mogelijk worden vergroot. Dit kan ertoe leiden dat er bijvoorbeeld woningen binnen de veiligheidsafstand komen te liggen. In 2024 is er onderzocht welke oplossingsrichtingen (juridisch) mogelijk en praktisch uitvoerbaar zijn. Er is door een adviesbureau onderzoek

gedaan naar de impact van het vergroten van de veiligheidsafstanden voor pomphouders. Dat onderzoek is in december 2024 opgeleverd en wordt momenteel geanalyseerd.

Majeure risicobedrijven

In de Kamerbrief van 5 oktober 2023 is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk [26956, nr. 219](#)) over de ontwikkelingen van de Staat van de Veiligheid van Brzo- (thans SEVESO-) bedrijven. In die brief is toegezegd de Kamer in 2024 nader te informeren over de ontwikkelingen van de Staat van de Veiligheid. Dit is gebeurd in de Kamerbrief Voortgangsbrief versterking VTH-stelsel (Kamerstuk [22343, nr. 401](#)).

Vuurwerk

Net zoals in voorgaande jaren is in 2024 de beleidsinzet voor vuurwerk gericht op het realiseren van een veilige jaarwisseling. Zoals ieder jaar zijn middelen ingezet voor monitoring van de jaarwisseling door rapporten van VeiligheidNL (Kamerstuk [28684 nr. 735](#)), het ontwikkelen van een vuurwerkcampagne en een lesprogramma voor basisscholen. Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De regels over de opslag van pyrotechnische artikelen zijn daarbij overgeheveld naar het Besluit activiteiten leefomgeving. Op EU-niveau is ook dit jaar samen met alle partners aandacht gevraagd voor het belang van goede productconformiteitsprocedures en de problematiek rondom de illegale handel en het illegaal gebruik van professioneel vuurwerk. Er is actief bijgedragen aan de evaluatie van de Pyrorichtlijn. Per 1 oktober 2024 is in Nederland de pyro-pass in werking getreden (Kamerstuk [28684, nr. 745](#)).

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming

De onderhandelingen met B.V. Nederlands Elektriciteit Administratiekantoor over de overname van de aandelen van B.V. Gemeenschappelijke Kernenergiecentrale Nederland (GKN) eigenaar van de Kerncentrale Dodewaard zijn afgerond. De aandelen zijn, met een tussenstap, overgenomen door de Centrale Organisatie voor Radioactief Afval (COVRA N.V.) in Zeeland. COVRA zal de Kerncentrale Dodewaard beheren en daarna ontmantelen. De overname van de aandelen GKN heeft geen gevolgen voor de aanvang van de geplande ontmanteling van de centrale, deze blijft staan op 2045.

Na aanleiding van het rapport van het Rathenau Instituut inzake de eindberging is het beleid inzake de eindberging gewijzigd, en zal de besluitvorming (welke gepland stond voor 2100) naar voren worden gehaald. Eind 2027 zal hiertoe een Plan van Aanpak worden gepresenteerd waarin een nieuwe tijdslijn zal worden opgenomen inzake de ontwikkeling en besluitvorming.

Voor het nieuwe Nationale Programma Radioactief Afval en Verbruikte Splijtstoffen dat gepresenteerd zal gaan worden in augustus 2025 loopt een MER-procedure. In 2023 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd, waarop vorig jaar de Reactienota na aanleiding van de zienswijzen naar de Kamer is gestuurd. Begin 2025 zal het concept-MER ter inzage worden gelegd. Vorig jaar zijn hiervoor stakeholders bijeenkomsten georganiseerd.

De MER-procedure voor de wijziging van de Kernenergiewet (art.15a) ten behoeve van de bedrijfsduurverlenging heeft de fase van ter inzage legging afgerond. lenW heeft de rol van bevoegd gezag bij deze wijziging. De reactie nota na aanleiding van de ingediende zienswijzen wordt nu opgesteld, en zal begin 2025 aan de Kamer worden verzonden.

De aanvraag van URENCO Almelo B.V. voor financiële zekerheidstelling is beoordeeld en goedgekeurd. Dit was de eerste keer dat URENCO financiële zekerheid moest aanvragen.

Industrie en Omwonenden

Het beleid op Industrie en Omwonenden richt zich op het verbeteren van de gezondheid van omwonenden (rondom industrie) door de impact van de industrie - lucht-, bodem- en waterverontreiniging - te verminderen. Op 15 maart 2024 is de Actieagenda Industrie en Omwonenden³⁰ vastgesteld in de ministerraad en vervolgens is de uitvoering ervan gestart. In de actieagenda zijn op vier actielijnen 15 verschillende acties uitgewerkt. In 2024 zijn de onderzoeken hiervoor van start gegaan³¹.

Ook wordt er gewerkt aan het meenemen van leefomgevingsaspecten in de maatwerkafspraken, getrokken door het ministerie van KGG. In 2024 waren KGG en lenW met 19 bedrijven in gesprek. Er is concrete voortgang geboekt, onder andere op de gesprekken met Tata Steel (het mandaat hiervoor is vastgesteld door het kabinet, o.a. op basis van een advies van de door lenW ingerichte Expertgroep³²). In het najaar werden Expressions of Principles afgesloten met Alco Energy en Cosun³³ en in december werd de eerste maatwerkafpraak getekend met Nobian³⁴.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 76 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	51.414	52.751	87.421	57.697	255.607	76.752	178.855	1
Uitgaven	33.891	48.318	87.549	69.940	67.234	86.362	- 19.128	
1 Veiligheid chemische stoffen	6.203	6.232	20.176	22.520	26.426	24.072	2.354	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.058</i>	<i>3.536</i>	<i>4.784</i>	<i>4.723</i>	<i>5.668</i>	<i>6.922</i>	<i>- 1.254</i>	
KF: NVS					629	0	629	
Waarvan RWS	0	0	0	1.246	1.205	1.841	- 636	
Waarvan RIVM	0	0	0	1.315	1.899	1.080	819	
Uitvoering veiligheid	0	0	0	17	191	1.215	- 1.024	
Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid	0	0	0	1.035	717	1.234	- 517	
Overige opdrachten	0	0	0	1.110	1.027	1.552	- 525	
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>88</i>	<i>39</i>	<i>155</i>	<i>0</i>	<i>50</i>	<i>0</i>	<i>50</i>	
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>3.057</i>	<i>2.657</i>	<i>14.937</i>	<i>17.067</i>	<i>19.869</i>	<i>16.069</i>	<i>3.800</i>	2
Waarvan bijdrage aan RWS	2.837	2.337	2.783	3.396	2.791	2.869	- 78	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	0	13.571	16.538	12.856	3.682	

³⁰ Kamerstukken II, 2023-2024, [28089, nr. 273](#)

³¹ Kamerstukken II, 2024-2025, [28089, nr. 319](#)

³² Kamerstukken II, 2023-2024, [29926, nr. 209](#)

³³ Kamerstukken II, 2024-2025, [29826, nr. 214](#)

³⁴ Kamerstukken II, 2024-2025, [29826, nr. 219](#)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Overige bijdragen aan agentschappen	220	320	12.154	100	540	344	196	
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>200</i>	<i>730</i>	<i>644</i>	<i>0</i>	<i>644</i>	
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>195</i>	<i>1.081</i>	<i>- 886</i>	
Waarvan bijdrage aan CTGB	0	0	0	0	95	1.081	- 986	
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	0	100	0	100	0	100	
2 Veiligheid biotechnologie	3.482	2.307	6.623	5.422	7.523	6.155	1.368	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.482</i>	<i>671</i>	<i>1.572</i>	<i>356</i>	<i>1.689</i>	<i>1.171</i>	<i>518</i>	
Uitvoering veiligheid GGO	0	0	1.134	296	660	1.111	- 451	
Overige opdrachten	0	0	438	60	1.029	60	969	
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>1.636</i>	<i>5.051</i>	<i>5.066</i>	<i>5.834</i>	<i>4.984</i>	<i>850</i>	
Waarvan bijdrage aan COGEM	0	1.636	1.668	1.668	1.753	1.700	53	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	3.383	3.398	4.081	3.284	797	
3 Veiligheid bedrijven en transport	24.206	39.779	60.750	41.998	33.285	56.135	- 22.850	
<i>Opdrachten</i>	<i>5.658</i>	<i>7.215</i>	<i>7.028</i>	<i>8.079</i>	<i>10.314</i>	<i>37.415</i>	<i>- 27.101</i>	3
Waarvan RWS	0	0	0	2.237	3.300	1.352	1.948	
Asbest	0	0	0	493	354	5.321	- 4.967	
Omgevingsveiligheid	2.640	3.950	4.206	3.029	3.363	7.618	- 4.255	
VTH	0	0	36	341	1.429	20.504	- 19.075	
Uitvoering Buisleidingen	0	0	0	647	0	0	0	
Uitvoering veiligheid VGS	0	0	0	938	0	0	0	
Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	0	0	478	0	0	0	0	
Overige Opdrachten	3.018	3.265	2.308	394	1.868	2.620	- 752	
<i>Subsidies</i>	<i>11.698</i>	<i>23.747</i>	<i>35.502</i>	<i>13.192</i>	<i>9.447</i>	<i>7.575</i>	<i>1.872</i>	
Subsidies Inrichting & Transparantie	7.890	4.356	4.225	7.824	3.221	7.001	- 3.780	
Subsidies Asbest	3.500	0	6.000	0	0	0	0	
Regeling vuurwerkverbod	0	19.194	23.885	2.198	276	0	276	
Overige Subsidies	308	197	1.392	3.170	5.950	574	5.376	
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>2.341</i>	<i>4.061</i>	<i>8.686</i>	<i>7.288</i>	<i>9.546</i>	<i>6.639</i>	<i>2.907</i>	4
Waarvan bijdrage aan RWS	2.341	4.061	4.059	4.184	5.485	4.151	1.334	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	0	2.753	3.632	2.082	1.550	
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	351	429	406	23	
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	4.627	0	0	0	0	
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>488</i>	<i>526</i>	<i>5.944</i>	<i>9.647</i>	<i>386</i>	<i>300</i>	<i>86</i>	
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	434	501	1.197	0	0	300	- 300	
Overige bijdragen aan medeoverheden	54	25	4.747	9.647	386	0	386	
<i>Inkomensoverdrachten</i>	<i>4.021</i>	<i>4.230</i>	<i>3.590</i>	<i>3.792</i>	<i>3.592</i>	<i>4.206</i>	<i>- 614</i>	
Inkomensoverdrachten mesothelioom	4.021	4.230	3.590	3.792	3.592	4.206	- 614	
Ontvangsten	457	313	2.252	999	420	250	170	

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen realisatie (€ 178,9 miljoen) wordt veroorzaakt door:

- De mutatie bij voorjaarsnota 2024 van € 185,0 miljoen additioneel verplichtingenbudget in verband met het overnemen van de aandelen van Gemeenschappelijke Kernenergiecentrale Nederland door de staat. De kerncentrale Dodewaard wordt beheerd door de Gemeenschappelijke Kernenergiecentrale Nederland (GKN). De centrale bevindt zich in een toestand van veilige insluiting en aanvang van de ontmanteling staat gepland voor 2045. In 2024 heeft de Staat de aandelen van GKN overgenomen en ondergebracht bij Centrale Organisatie voor Radioactief Afval (COVRA). Omdat de aanwezige middelen in GKN naar verwachting niet voldoende zijn om het beheer en de ontmanteling te financieren is afgesproken dat de Staat een eventueel tekort bij GKN aanvult. Het initiële tekort is geschat op € 185,0 miljoen en opgenomen onder de verplichtingen. Het bedrag wordt elk jaar geïndexeerd en de raming wordt elke 5 jaar bijgesteld.
 - De overboekingen van en naar andere ministeries (- € 4,1 miljoen). Dit betreft onder andere overboekingen naar het gemeentefonds ten behoeve van Register Externe Veiligheid en naar LVVN ten behoeve van de jaaropdracht die zij verstrekken aan het college voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.
 - Het resterende saldo is het resultaat van verschillende mutaties (- € 2 miljoen).
2. De hogere kasrealisatie van € 3,8 miljoen op de bijdragen agentschappen wordt met name veroorzaakt door de verhoging van €3,7 miljoen bij RIVM. De hogere kosten van RIVM komen met name door de aanvullende opdrachten Europese PFAS restrictie en kennis voor uitvoering beleid Zeer Zorgwekkende Stoffen (€ 1,5 miljoen), de verhoging van de RIVM tarieven in verband met de CAO stijging (€ 0,8 miljoen), alsmede de loonbijstelling (€ 0,8 miljoen).
 3. De lagere realisatie van € 27,1 miljoen op het opdrachtenbudget wordt met name veroorzaakt door bijdragen aan I&W brede problematiek (- €9,1 miljoen), kasschuif van 2024 naar 2027 en 2028 ten behoeve van de implementatie en realisatiekosten van de ICT investeringen voor het digitaal stelsel vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) (- €4,0 miljoen), overboeking naar het subsidie budget ten behoeve van de subsidie aan Omgevingsdienst Nederland voor versterking VTH-stelsel (- €5,6 miljoen), de overboeking naar apparaat onder andere ten behoeve van de externe inhuur voor VTH (- €2,5 miljoen), overboekingen binnen lenW naar andere afdelingen (- €2,9 miljoen), de overboekingen van en naar andere ministeries (- €2,9 miljoen) en diverse interne herschikkingen (- €0,1 miljoen).
 4. De hogere realisatie van € 2,9 miljoen bij bijdragen agentschappen wordt met name veroorzaakt door hogere kosten bij de jaaropdracht RIVM (€ 1,4 miljoen) door extra inzet op veiligheid bedrijven en veilig vervoer gevaarlijke stoffen en hogere kosten bij de jaaropdracht RWS (€ 1,3 miljoen) door extra inzet op bureau Besluit Risico Zware Ongevallen plus (BRZO+) en Register Externe Veiligheid (REV). Het resterende saldo is het resultaat van verschillende mutaties (€ 0,2 miljoen).

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. Veiligheid chemische stoffen (€ 26,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,7 miljoen)

- *RWS (€ 1,2 miljoen) en RIVM (€ 1,9 miljoen).* In 2024 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM en RWS voor met name de beleidsondersteuning en advies en het beheer en onderhoud omtrent het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS), Atlas leefomgeving, asbestbeleid en opdrachten voor het stoffenbeleid met betrekking tot de omgevingsveiligheid en het voorkomen en beperken van milieurisico's.
- *Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid (€ 0,7 miljoen).* In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald in het kader van veiligheid van chemische stoffen, biociden en gewasbescherming.
- *Overige opdrachten en klimaatfonds (€ 1,8 miljoen).* In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald in het kader van Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (€ 1,5 miljoen, waarvan € 0,6 miljoen toegekend uit het Klimaatfonds) en diverse andere kleinere opdrachten voor milieu-beleid en regelgeving (€ 0,4 miljoen).

Bijdragen aan agentschappen (€ 19,9 miljoen)

- *RWS (€ 2,8 miljoen).* In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor het beheer en verdere ontwikkeling en beheer van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast is er inzet voor Atlas leefomgeving voor de invulling van het Informatiepunt Gezonde Leefomgeving en beleidsondersteuning en uitvoering geven aan het asbestbeleid en verbetering van wet- en regelgeving, gericht op het beperken van blootstelling aan asbestvezels via de leefomgeving.
- *RIVM (€ 16,5 miljoen).* In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet in het kader van Veiligheid Stoffen, Gezonde Leefomgeving en Onderzoek Beleid Nucleair. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar onder andere nationaal en internationaal stoffenbeleid, biociden en gewasbeschermingsmiddelen en straling in de leefomgeving.
- *Overige bijdrage aan agentschappen (€ 0,5 miljoen).* In 2024 zijn er bijdragen gedaan aan de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voor toezicht op gebruik gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 0,6 miljoen)

Dit betreft onder andere bijdragen aan Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) en United Nations Environment Programme (UNEP) voor diverse programma's die bijdragen aan omgevingsveiligheid en voorkomen en beperken van milieurisico's.

Bijdragen ZBO's/RWT's (€ 0,2 miljoen)

Dit betreft onder andere een bijdrage aan de commissie milieueffectrapportage.

2. Veiligheid biotechnologie (€ 7,5 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 1,7 miljoen).

- *RIVM (€ 1,0 miljoen).* In 2024 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie.

- *Uitvoering Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (€ 0,7 miljoen).* Voor diverse kleinere opdrachten voor onder andere de website biotechnologie, onderzoeken met betrekking tot werkgroep afbakening en een onderzoek artificial intelligence en machine learning met betrekking tot veiligheid biotechnologie.

Bijdragen aan agentschappen (€ 5,8 miljoen)

- *COGEM (€ 1,8 miljoen).* Ter uitvoering van de wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.
- *RIVM (€ 4,1 miljoen).* In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie.

3. Veiligheid bedrijven en transport (€ 33,3 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 10,3 miljoen)

- *RWS (€ 3,3 miljoen).* In 2024 zijn opdrachten verstrekt aan RWS voor beleidsondersteuning en advies voor onder andere Besluit Risico Zware Ongevallen (BRZO), omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen.
- *Opdrachten asbest (€ 0,4 miljoen).* In 2024 zijn er opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risico reductiemaatregelen, de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken en een communicatieopdracht om het saneren van asbestdaken te bevorderen.
- *Programma omgevingsveiligheid (€ 3,4 miljoen).* In 2024 zijn er diverse opdrachten verstrekt voor onder andere (wettelijke) taken voor bedrijven, meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid, het register externe veiligheid, staat van de veiligheid en cybersecurity.
- *VTH-stelsel (€ 1,4 miljoen).* In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt ten behoeve van de versterking van het stelsel vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH), waaronder opdrachten voor VTH-beleid, milieucriminaliteit en het interbestuurlijk programma VTH.
- *Overige opdrachten (€ 1,9 miljoen).*
 - *Uitvoering buisleidingen (€ 0,6 miljoen).* In 2024 zijn diverse onderzoeken en studies uitgevoerd voor onder andere veilig transport door buisleidingen.
 - *Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (€ 0,6 miljoen).* In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald voor onder andere basisnet weg, water en spoor, onderhoud voor het softwareprogramma RBM II en veiligheid energietransitie.
 - *Gezondheid Omwonenden (€ 0,2 miljoen).* In 2024 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald voor programma Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden (IGLO). Waaronder opdrachten voor Actieagenda Onderzoeksraad Voor Veiligheid, Maatwerkafspraken en nationaal programma verduurzaming industrie.
 - *RIVM (€ 0,1 miljoen).* Er is in 2024 aan RIVM een opdracht verstrekt voor onder andere veiligheid bedrijven en veilige energietransitie.

- *RVO (€ 0,1 miljoen)*. RVO ontvangt middelen ten behoeve van de programma kosten die zij maken voor de Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid (SVO).
- In 2024 zijn er kleinere opdrachten verstrekt in het kader van uitvoering, veiligheid en inrichting (€ 0,3 miljoen).

Subsidies (€ 9,4 miljoen)

- *Subsidies inrichtingen en transport (€ 3,2 miljoen)*. In 2024 is een subsidie verstrekt voor de Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid chemische sector, die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd (€ 1,1 miljoen). Daarnaast is er in 2021 een vierjarige subsidie verleend aan Omgevingsdienst Nederland en Vereniging van Nederlandse Gemeenten ten behoeve van de versterking van de omgevingsveiligheid (€ 1,8 miljoen). Als laatste zijn er diverse kleinere subsidies verstrekt als onderdeel van de versterking van de omgevingsveiligheid (€ 0,4 miljoen).
- *Subsidie vuurwerk (€ 0,3 miljoen)*. In 2024 is een subsidie verleend aan Veiligheid Nederland ten behoeve van voorlichting en inzicht te verkrijgen in de effecten van regelgeving en maatregelen om vuurwerkletsels te voorkomen.
- *Subsidies VTH (€ 6,0 miljoen)*. In 2024 is een subsidie aan Omgevingsdienst Nederland verstrekt voor het uitvoeren van de taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving.

Bijdragen aan agentschappen (€ 9,5 miljoen)

- *RWS (€ 5,5 miljoen)*. In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor beleidsondersteuning en advies voor onder andere Besluit Risico Zware Ongevallen (BRZO), omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen.
- *RIVM (€ 3,6 miljoen)*. In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor onder andere veiligheid bedrijven, maatwerkafspraken en veilige energietransitie.
- *RVO (€ 0,4 miljoen)*. In 2024 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van de Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid (SVO).

Bijdragen aan medeoverheden (€ 0,4 miljoen)

In 2024 zijn een bijdragen aan medeoverheden verstrekt voor specifieke uitkeringen (SPUK) voor de omgevingsdiensten ten behoeve van de versterking van het VTH-stelsel en een bijdrage aan veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond met betrekking tot incidenten waterstofdragers.

Inkomensoverdrachten (€ 3,6 miljoen)

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen voor 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.

4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

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

verricht waarnemingen, zet deze om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 77 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	58.826	62.349	66.940	76.609	78.039	64.512	13.527
Uitgaven	57.346	63.434	68.203	75.414	79.028	66.002	13.026
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	36.148	46.387	47.317	52.237	60.539	51.146	9.393
2 Aardobservatie	21.198	17.047	20.886	23.177	18.489	14.856	3.633
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. Het gaat om de volgende taken:

Tabel 78 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol ‘(doen) uitvoeren’ heeft betrekking op de volgende taken: –het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer; –waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt; –het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit; –het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen. –het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet taken meteorologie en seismologie; –het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur; –het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken; –onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen; –meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, zoals in het vorige punt beschreven, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen; –het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheidsinformatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend; –internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en –het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaand zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstelling van dit beleidsartikel. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen.

Naar aanleiding van de beleidsdoorlichting in 2019 van artikel 23 zijn de beleidsindicatoren op het artikel herzien. Het jaar 2021 (rapportagejaar 2020) gold als pilotjaar. Vanaf 2022 (rapportagejaar 2021) rapporteert het KNMI op basis van onderstaande indicatoren voor doeltreffendheid van de beleidsdoelstelling. In de daaropvolgende toelichting wordt per indicator een korte duiding gegeven. Hiernaast zijn in de agentschapsparagraaf van het KNMI doelmatigheidsindicatoren opgenomen.

Tabel 79 Indicatoren Meteorologie, Seismologie en aardobservatie

Indicator	Streef- waarde/norm	2023 Resultaten	2024
1. Algemene klanttevredenheid:			
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten (1)	Overall cijfer $\geq 7,0$	8,0	8,3
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten. (1)	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,8	7,9
2. Weer:			
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	3x p/d, 365 dagen p/j <i>Max. 1 x per jaar >8 uur oud</i>	Beschikbaarheid 365 dagen ≥ 3 0	Beschikbaarheid 365 dagen ≥ 3 0
b. % correct uitgegeven weerswaarschuwingen (codes oranje en rood).	$\geq 60\%$		
i. Het % uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.	$\geq 60\%$	67%	67%
ii. Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan criteria voor code oranje	$\leq 15\%$	11%	14%
iii. Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.	$\geq 70\%$	88%	n.v.t.
c. % van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 80\%$	94%	91%
d. % van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood), te onderzoeken via het imago onderzoek	$\geq 65\%$	49%	39%
3. Klimaat:			
a. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	Gemiddeld 1x per week	1,3	1,6
b. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI (1)	Overall cijfer $\geq 7,0$	8,3	8,1
4. Seismologie:			
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$	$\geq 98\%$	100%	100%
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	$\geq 98\%$	100%	100%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 75\%$	84%	n.v.t.
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI. (1)	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,0	8,0
5. Data beschikbaarheid:			
a. Beschikbaarheid van en data m.b.t weer en klimaat	$\geq 98,5\%$	99,67%	99,89%
b. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	80%-90%	91,70%	87,90%
6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening:			
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten (1)	Overall cijfer $\geq 7,0$	8,0	8,3
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten (1)	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,8	7,9
7. Wetenschappelijk onderzoek:			
a. Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar	138	134

Bron: KNMI 2025

Toelichting

1. Algemene klanttevredenheid:

Deze indicator is een maatstaf voor de kwaliteit van dienstverlening van het KNMI aan haar directe afnemers, zowel aan gebruikers van maatwerk als aan gebruikers van publiek-beschikbare data (extranet). De score volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat ieder jaar wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers van KNMI producten en data. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten. Het KNMI streeft naar een overall klanttevredenheidscijfer van $\geq 7,0$. Dit is in 2024 gerealiseerd.

2. Weer

Weerwaarschuwingen worden uitgegeven op basis van de weersomstandigheden en zijn daarom niet genormeerd in aantal. Over het weer brengt het KNMI actuele verwachtingen uit. Belangrijk is dat er ten hoogste

8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Vanaf 2022 geldt een indicator van max. 1 x per jaar >8 uur oud, voor dagelijkse weerverwachtingen.

De correctheid van de uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood wordt jaarlijks geëvalueerd. Er wordt ook geëvalueerd welke zijn gemist. Dat leidt voor 2024 en verder tot de rapportage van verschillende percentages:

- Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.
- Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties dat voldeed aan criteria voor code oranje.
- Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.

In 2024 zijn er 0 code rood en 9 codes oranje uitgegeven. Bij 6 van de totaal 9 uitgegeven codes oranje zijn de criteria gehaald, dus 67%, wat meer is dan de streefwaarde van 60%. Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan criteria voor code oranje blijft met 14,3% onder de norm van 15%.

Deze normen zijn gebaseerd op de meteorologische criteria. De afgelopen jaren is er wereldwijd, boven op een nauwkeurige verwachting, een steeds groter wordende behoefte ontstaan aan het meewegen van de te verwachten impact ('not what the weather will be, but what the weather will do') en het geven van handelingsperspectief. De komende jaren zal duidelijk worden wat dit betekent voor de normen die worden gehanteerd.

Voor het realiseren van de beleidsdoelstelling is van belang in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en in hoeverre dit leidt tot gedragsaanpassing. Het onderzoek dat hiervoor in 2024 is benut zijn de flitspeilingen. Jaarlijks worden 5x flitspeilingen uitgevoerd op de codes rood en oranje. In 2024 ging het alle 5x om codes oranje. Hieruit blijkt:

- Het bereiken van burgers zit boven de norm van $\geq 80\%$ in relatie tot weerwaarschuwingen.
- De score van 39% van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing zit onder de norm van $\geq 65\%$. Hierbij speelt mee dat er in 2024 geen code rood (weeralarm) is afgegeven, die meer aandacht trekt. Een belangrijke reden om gedrag niet aan te passen, is dat men toch al geen plannen had om naar buiten te gaan.

3. Klimaat

Het KNMI informeert het algemeen publiek gemiddeld wekelijks ten aanzien van het klimaat met een klimaatbericht. In 2024 zijn er 83 klimaatberichten verschenen, de streefwaarde van gemiddeld wekelijks is dus gehaald.

Daarnaast wordt de klanttevredenheid van de gebruikers van klimaatgerelateerde producten gemeten bij het klantbelevingsonderzoek. Het KNMI kreeg in 2024 een klanttevredenheidscijfer van 8,0 en zit daarmee boven de norm van 7,0.

4. Seismologie

Voor seismologie informeert het KNMI het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 3,0 of hoger (wettelijk verplicht is 4,5). Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude

van 1,5 procent of hoger (wettelijk verplicht is 2) waar te nemen en het publiek te informeren. Dit is in 2024 gerealiseerd. Er heeft in 2024 geen beving plaatsgevonden met magnitude 4,5 of hoger.

Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving wordt gekeken naar de geloofwaardigheid onder burgers (imago-onderzoek) en de klanttevredenheid van de professionele gebruikers van seismologische data (klantbelevingsonderzoek). Het imago-onderzoek wordt om de twee jaar uitgevoerd, dus voor 2024 zijn er geen cijfers. In 2023 was het percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt met 84% boven de norm van 75%. Het KNMI kreeg in 2024 een klanttevredenheidscijfer van 8,0 onder gebruikers seismologische producten en zit daarmee boven de norm van 7,0.

5. Data beschikbaarheid

Deze streefwaarde/norm betreft de beschikbaarheid van data in het licht van de beleidsdoelstelling. Het KNMI streeft naar een beschikbaarheid van data voor weer en klimaat, van $\geq 98,5\%$ over het hele jaar. Met een score van 99,89% is dit gerealiseerd in 2024.

De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Het meetnetwerk is ontworpen naar gelang de magnitude die minimaal moet worden gemeten en dat is niet voor heel Nederland hetzelfde. Daarnaast geldt dat door de redundantie in het meetnetwerk, de hoeveelheid data groot is en ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd. Dit is vertaald naar een indicator die de gemiddelde beschikbaarheid van bruikbare data uit alle instrumenten in het veld weergeeft. Dit leidt tot een streefwaarde van databeschikbaarheid seismologie van 80% of hoger. Dit is met een score van 87,9% gerealiseerd in 2024.

6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening

Luchtvaart meteorologische dienstverlening is een aparte categorie wettelijke taken van het KNMI. Daarom wordt de klanttevredenheid van de luchtvaartsector apart als indicator er uitgelicht. Het KNMI streeft naar een klanttevredenheidscijfer van $\geq 7,0$. Voor zowel de kwaliteit van de producten als de communicatie is de norm met scores van respectievelijk 8,3 en 7,9 gerealiseerd in 2024.

7. Wetenschappelijk onderzoek

Het KNMI realiseert minimaal 65 peer reviewed wetenschappelijke publicaties per jaar. Wetenschappelijk onderzoek is geen kwantitatief doel op zich, maar ondersteunend aan de taken en de beleidsdoelstelling van het KNMI. Een minimum aantal peer reviewed publicaties is een indicator van de wetenschappelijke toets die het KNMI werk heeft doorstaan. In 2024 zijn 134 peer reviewed publicaties gerealiseerd, ruim boven de norm.

D. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies op het gebied van Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie.

Algemeen

Het KNMI vierde in 2024 het 170 jarig bestaan met een drukbezochte open dag. Als opvolger van het Meerjarig Strategisch Plan (MSP2025) heeft het KNMI een nieuw Meerjarig Strategisch Plan 2035 (Ambitie2035) ontwikkeld waarmee bewust langer vooruit wordt gekeken.

In 2024 is een aantal resultaten geboekt van jarenlange innovatie, samenwerking en ontwikkelingen. Het programma Early Warning Centre is na vijf jaar afgesloten. Dit betreft een mijlpaal in het weerbaarder maken van de samenleving tegen de effecten van gevaarlijke en maatschappij ontwrichtende weersomstandigheden. De verbeteringen zijn onder meer zichtbaar in een vernieuwde KNMI-app. Deze is erop gericht om het publiek eerder en gericht (lokaler) te kunnen waarschuwen. De volgende stap is in 2024 ingezet, om de samenwerking met partners zoals waterschappen, veiligheidsregio's en RIVM te versterken om gezamenlijk goed voorbereid te kunnen zijn op situaties zoals extreme neerslag, droogte en hitte.

Eveneens na jarenlange voorbereiding is in de zomer van 2024 de high performance computer in De Bilt uitgeschakeld en is overgeschakeld op de gezamenlijke high performance computer van het samenwerkingsverband «United Weather Centres West» (UWC-West) met de nationale weerdiensten van Ierland, Denemarken en IJsland. Met een gezamenlijk weermodel worden weersverwachtingen op een hoger detailniveau berekend. Het model draait elk uur, waardoor er actuelere updates zijn en de nationale instituten de verwachtingen vaker kunnen actualiseren om tijdig waarschuwingen af te geven. De gezamenlijke computer bevindt zich in IJsland en wordt volledig aangedreven door hernieuwbare IJslandse waterkracht en geothermische energiebronnen, waardoor de kosten en CO₂-voetafdruk tot een minimum worden beperkt, als onderdeel van de bijdrage van de instituten aan het streven naar netto nul.

In samenwerking met andere meteorologische instituten en met het Europese Centrum voor Middellange termijn verwachtingen (ECMWF) is een datagedreven weermodel ontwikkeld met toepassingen van artificial intelligence en machine learning. Deze ontwikkeling gaat razendsnel.

Na tientallen jaren van onderzoek en ontwikkeling is in mei 2024 de satelliet Earthcare door de Europese ruimtevaartorganisatie ESA gelanceerd, onder wetenschappelijke leiding van KNMI in een breed wetenschappelijk samenwerkingsverband van ESA, de Japanse ruimtevaartorganisatie JAXA, de instituten SRON en TNO en de bedrijven Airbus NL en Bradford Space. Earthcare verzamelt gedetailleerde gegevens over wolken en aerosolen, wat bijdraagt aan nauwkeurigere klimaatmodellen en daarnaast worden de metingen gebruikt om een betere verwachting te maken voor het (dagelijkse) weer en de luchtkwaliteit.

Het KNMI heeft als kwartiermaker in nauwe samenwerking met TNO en andere kennisinstellingen een voorstel ontwikkeld om de Nederlandse onderzoeksinfrastructuur voor klimaat en luchtkwaliteit samenhangend te vernieuwen (FTO-programma duurzaamheid). Dit wordt de komende jaren geïmplementeerd.

In 2024 is een nieuw automatisch weerstation in het Limburgse Horst geïnstalleerd door het KNMI, ter vervanging van de meetlocatie in Arcen. Zo onderhoudt het KNMI 51 automatische weerstations verspreid over het land.

Het programma modernisering van de waarneeminfrastructuur (MWI) heeft in 2024 onder meer geleid tot de succesvolle implementatie van gestandaardiseerde waarneemsystemen op schepen.

Aardbevingen, weeralarm en -waarschuwingen

Aardbevingen

In 2024 zijn er in Nederland 47 aardbevingen opgetreden. Daarvan waren er 40 geïnduceerde en 7 natuurlijke aardbevingen. Dit aantal is lager dan in 2023, toen waren er 62 aardbevingen. In het Groningenveld vonden de meeste geïnduceerde aardbevingen plaats, 36 in totaal. De zwaarste (geïnduceerde) beving was in Garsthuizen (provincie Groningen) op 31 oktober met een magnitude van 2,2. De zwaarste natuurlijke beving in Nederland was bij Roosteren (Limburg) op 12 april en had een magnitude van 1,7. De totale hoeveelheid seismische energie die in 2024 vrijgekomen is, bleef op een laag niveau.

Code Rood

In 2024 zijn geen weeralarmen/code rood afgegeven.

Code Oranje

Code oranje is 9x afgegeven in 2024. Dit was 4x voor storm, te weten stormen Henk, Isha, Louis en Conall. 3x is code oranje afgegeven voor zware onweersbuien en 2x is code oranje afgegeven voor gladheid.

KNMI Online

In totaal is de website van het KNMI (www.knmi.nl) in 2024 53 miljoen keer bezocht, 4,4 miljoen bezoeken per maand. De grootste piek in het aantal bezoekers lag op 9 juli. Die dag werd code oranje afgegeven voor zware onweersbuien in het hele land en dat bracht 661.000 bezoeken naar de website. Het best gelezen nieuwsbericht van 2024 ging over storm Kirk, over de kans op storm met veel regen in oktober in Nederland door deze ex-orkaan.

De KNMI-app is in november 2024 geheel vernieuwd. Sindsdien zijn er 57.000 nieuwe downloads. Eind december 2024 was het totaal aantal downloads van de app 345.000.

Het KNMI is actief op verschillende sociale mediaplatforms, waaronder Instagram (13.200 volgers), LinkedIn (17.600 volgers), X (130.000 volgers), en YouTube (970 volgers). Op al deze kanalen is er een gestage groei in het aantal volgers ten opzichte van 2023. Daarnaast neemt KNMI sinds augustus 2023 deel aan een rijksbrede pilot op Mastodon, waar inmiddels 4.200 volgers zijn. Deze pilot biedt de mogelijkheid om te onderzoeken of Mastodon een geschikt alternatief is voor X. Ondanks deelname aan de pilot blijft KNMI ook actief op X vanwege de informatieplicht.

In 2024 is een vervolg uitgebracht op de KNMI podcast over de vier seizoenen. De Early Warning Podcast (5 afleveringen) is in totaal 11.900 keer beluisterd, gemiddeld bijna 2400 luisteraars per aflevering.

Evaluaties en audits

Evaluatie Wtms

In 2024 is de internetconsultatie van start gegaan, voor de wijziging van de Regeling taken meteorologie en seismologie. De aanleiding was de evaluatie van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms) (Kamerstuk 2022D41863). Het doel is om de publieke veiligheid te vergroten door uitvoerbaarheid en werkbaarheid in de praktijk van de Rtms te

verbeteren. Dit zodat burgers, veiligheidsregio's en waterschappen beter geïnformeerd kunnen worden. Na wijziging van de Rtms volgt wijziging van de Wtms.

Vitaal onderzoek

In 2024 is in opdracht van de DG water en bodem onderzocht of de processen meteorologie, seismologie en klimatologie in aanmerking komen voor aanwijzing als nationaal vitaalproces en het KNMI als vitale aanbieder. De uitkomsten zijn niet openbaar beschikbaar.

Te beschermen belangen

In 2024 is in opdracht van de beveiligingsautoriteit lenW onderzocht welke 'te beschermen belangen' er bij het KNMI aanwezig zijn. De uitkomsten zijn niet openbaar beschikbaar.

Het Rijk in de Cloud, Algemene Rekenkamer

De Algemene Rekenkamer (AR) onderzocht het rijksbeleid voor het gebruik van de public cloud. 1 van de 3 onderzochte contracten betrof een contract van het KNMI. Het KNMI maakte al gebruik van cloud computing voordat er sprake was van rijksbeleid op dit terrein. Het openbare onderzoeksrapport van de AR verschijnt in januari 2025.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 80 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	58.826	62.349	66.940	76.609	78.039	64.512	13.527	1
Uitgaven	57.346	63.434	68.203	75.414	79.028	66.002	13.026	
1 Meteorologie en seismologie	36.148	46.387	47.317	52.237	60.539	51.146	9.393	
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>36.148</i>	<i>46.387</i>	<i>43.673</i>	<i>48.277</i>	<i>56.277</i>	<i>47.059</i>	<i>9.218</i>	<i>2</i>
Waarvan bijdragen aan agentschap KNMI	35.282	41.136	43.673	48.277	56.277	47.059	9.218	
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>866</i>	<i>5.251</i>	<i>3.644</i>	<i>3.960</i>	<i>4.262</i>	<i>4.087</i>	<i>175</i>	
Contributie ECMWF (HGIS)	0	4.408	2.754	3.033	3.273	3.147	126	
Contributie WMO (HGIS)	866	843	854	900	953	905	48	
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	0	0	36	27	36	35	1	
2 Aardobservatie	21.198	17.047	20.886	23.177	18.489	14.856	3.633	
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>21.198</i>	<i>17.047</i>	<i>20.886</i>	<i>23.177</i>	<i>18.489</i>	<i>14.856</i>	<i>3.633</i>	<i>3</i>
KNMI: Bijdrage voor Aardobservatie	21.198	17.047	20.886	23.177	18.489	14.856	3.633	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

F. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen van € 13,5 miljoen zijn veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 2,5 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 4,2 miljoen), Werken aan Uitvoering (WaU) (€ 1,3 miljoen), BES klimaatscenario's en BES infrastructuur (€ 0,5 miljoen), een overboeking van het ministerie van EZ voor FTO en Space Weather (€ 1,0 miljoen), een aanvulling ter dekking van het tekort op lopende programma's (€ 3,2 miljoen), stijging contributies ECMWF en WMO (€ 0,2 miljoen) en een correctie onjuiste verplichtingenstand bijdrage agentschap KNMI (€ 0,55 miljoen).
2. De hogere uitgaven van € 9,2 miljoen zijn veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 2,1 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 4,2 miljoen), Werken aan Uitvoering (€ 1,3 miljoen), een overboeking van het ministerie van EZK voor FTO en Space Weather (€ 1,0 miljoen) en een paar kleinere posten (€ 0,6 miljoen).
3. de hogere uitgaven van € 3,6 miljoen zijn veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de prijsbijstelling (€ 0,4 miljoen) en een aanvulling ter dekking van het tekort op lopende programma's (€ 3,2 miljoen).

G. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. Meteorologie en seismologie (€ 60,5 miljoen)

De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Bijdragen aan agentschappen (€ 56,3 miljoen)

KNMI Meteorologie

De volgende producten zijn geleverd:

- 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 (in het kader van de klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.

KNMI Seismologie

De volgende producten zijn geleverd:

- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen, vulkaanuitbarstingen en tsunamis;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

KNMI Caribisch Nederland

De volgende producten zijn geleverd:

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer
- Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van een open databeleid;
- Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatsscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;
- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiteit 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.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 4,3 miljoen)

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS.

- *ECMWF (€ 3,3 miljoen)*. 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.
- *WMO (€ 1,0 miljoen)*. De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat.
- Overige bijdragen (€ 0,04 miljoen). Dit betreft het Non-ODA deel van de contributie aan het WMO.

2. Aardobservatie (€ 18,5 miljoen)

Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

Bijdragen aan agentschappen (€ 18,5 miljoen).

KNMI Aardobservatie

Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door de Europese Organisatie voor de exploitatie van Meteorologische Satellieten (EUMETSAT), een intergouvernementele organisatie met 30 lidstaten. Deze operationele satellieten leveren informatie die onontbeerlijk is voor het

monitoren van weer en klimaat. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij EUMETSAT. Het budget van EUMETSAT en daarmee ook de contributie aan EUMETSAT wordt jaarlijks in de EUMETSAT-Council vastgesteld.

De begroting volgt in grote lijnen de begroting van EUMETSAT. De contributies van lidstaten aan EUMETSAT zijn mede afhankelijk van de kosten voor de ontwikkeling van de nieuwe generatie satellieten. Dergelijke programma's kunnen soms vertraagd worden, zoals door een technisch probleem bij de ontwikkeling. Dit leidt tot een verschuiving van kosten naar latere jaren en soms ook een reductie van de contributie in het daaropvolgende jaar.

4.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

A. Algemene doelstelling

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 81 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024
Verplichtingen	131.881	151.220	166.157	195.959	233.752	203.031	30.721
Uitgaven	131.881	151.220	168.400	196.662	231.638	203.031	28.607
1 Personele uitgaven	0	0	144.451	166.091	198.606	181.399	17.207
2 Materiele uitgaven	0	0	23.949	30.571	33.032	21.632	11.400
Ontvangsten	0	0	15.162	14.666	14.552	14.948	- 396

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 82 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving.
Regisseren	De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

C. Beleidsconclusies

Onderstaand wordt ingegaan op de beleidsconclusies op het gebied van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Algemeen

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De ILT zet zich in voor veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen. Ongeveer 1600 medewerkers werken met toezicht, handhaving, opsporing en vergunningverlening op meer dan 160 onderwerpen. De inspectie treedt ook op bij incidenten en ongevallen.

De taken van de ILT hebben betrekking diverse onderwerpen. De inspectie werkt op het gebied van veilig en groen vervoer, transport, circulaire economie, schone leefomgeving en veiligheid en continuïteit van publieke diensten. Een uitgebreidere beschrijving van de activiteiten van de ILT en wat is bereikt in 2024 wordt weergegeven in het [publieksjaarverslag 2024](#). Het publieksjaarverslag kan benaderd worden via.

Informatie gestuurd en risicogericht werken

De ILT heeft de ambitie om informatie gestuurd en risicogericht te inspecteren. Hiervoor is een goede kwaliteit van inspectiedata noodzakelijk. Het belang van goede inspectiedata is evident: inspecteurs kunnen sneller werken en beter geïnformeerd op pad, het management heeft beter inzicht en kan beter sturen op de voortgang en er kunnen betere analyses en rapportages worden gemaakt. Het is daarom belangrijk dat inspecteurs informatie rondom inspecties goed en in het juiste systeem kunnen registreren en dat zij zich bewust zijn van het belang hiervan.

De ILT heeft in 2024 een aantal multidisciplinaire pilots uitgevoerd waarin met inspecteurs en analisten een aantal rapportages onder de loep is genomen. Inspecteurs hebben kunnen zien wat de juiste manier van registreren van inspectiedata hen oplevert en analisten hebben concrete feedback op hun rapportages gekregen. Op basis van de pilots is een aanpak ontwikkeld die ook in andere teams kan worden ingezet.

Toezicht en handhaving

De ILT werkt vanaf 1 januari 2024 volgens de Landelijke Handhavingsstrategie Omgevingsrecht (LHSO). Aanleiding hiervoor was de inwerking-treding van de Omgevingswet. Er zijn enkele wijzigingen aangebracht ten opzichte van de voorganger van de LHSO, de Landelijke handhavingsstrategie (LHS) uit 2014. De LHSO sluit niet alleen beter aan bij de Omgevingswet, ook wordt de relatie tussen bestuursrecht en strafrecht verduidelijkt. Een ander aspect van de LHSO is de focus op preventie en het stimuleren van naleving. Dit houdt in dat er niet alleen wordt ingegrepen bij overtredingen, maar dat er ook wordt ingezet op voorlichting en ondersteuning om ervoor te zorgen dat partijen zich bewust zijn van en voldoen aan de nieuwe regelgeving. De inspectie bepaalt de meest passende interventie, met de grootste mogelijke maatschappelijke impact, voor elke mogelijke overtreding. Dit zorgt voor een effectieve en doelmatige handhaving en draagt bij aan passend en eenduidig optreden.

Opsporing

Om de aanpak van milieucriminaliteit te versterken, is de formatie van de ILT-IOD vanaf juli 2022 gegroeid. Dit naar aanleiding van de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving. De groei

op deze afdeling zorgt voor meer opsporingscapaciteit en de versterking van analyse- en intelligencefunctie. Dit is in de loop van 2023 en 2024 gerealiseerd.

Eind 2024 is de impact van de groei zichtbaar. In totaal heeft de ILT-IOD in 2024 24 onderzoeken afgerond en is op 35 miljoen euro beslag gelegd. Het Functioneel Parket heeft in ongeveer 80% van de onderzoeken die de ILT-IOD heeft aangeleverd een strafrechtelijke interventie gepleegd. Daarnaast voert de IOD in samenwerking met Politie en Omgevingsdienst DCMR de complexere onderzoeken uit naar TATA steel en Chemours.

De keuzes voor thema's waar de ILT-IOD zich op richt, zijn ingegeven door de ILT-brede risicoanalyse (IBRA) en de daarmee samenhangende prioriteiten die door de Strategische Milieukamer (SMK) zijn vastgesteld. De focus van de ILT-IOD lag in 2024 op de onderwerpen afval, bodem, olie en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zoals PFAS. Ook deed de IOD onderzoek naar fraude bij woningcorporaties. In 2024 rondde de IOD tevens andere onderzoeken af naar e-waste, sloopschepen en biociden. Ook voerde de IOD onderzoeken uit in nauwe samenwerking met de toezichtsafdelingen van de ILT, zoals naar fraude met F-gassen en fatbikes.

De ILT-IOD heeft afgelopen jaar een belangrijke bijdrage geleverd aan het dreigingsbeeld milieucriminaliteit (DMC). De ILT-IOD beschrijft in dit stuk de handelwijzen in kunststofafval die in de afgelopen 5 jaar zijn gesignaleerd vanuit het milieutoezicht, signalen van Team Criminele Inlichtingen, openbare bronnen en strafrechtelijke onderzoeken. (Kunststof) afval staat al jaren op nummer 1 van onze IBRA die maatschappelijke schade berekent. We constateren in het DMC dat in de gehele keten van afvalverwerking criminele handelingen plaatsvinden en dat er flinke geldbedragen mee gemoeid zijn. Door het delen van deze kennis hoopt de opsporingsdienst inzicht te geven bij partners in hoe criminaliteit met kunststofafval eruit kan zien om zo dit probleem gezamenlijk beter aan te pakken. Ons streven daarmee is meer meldingen te ontvangen.

Naast onderzoeken door de algemene opsporingsambtenaren (aoa's) van ILT-IOD is er in de strafrechtelijke handhaving een belangrijke rol weggelegd voor buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). In 2024 waren er zo'n 170 boa's werkzaam binnen de ILT. Alle boa's van de ILT zijn werkzaam als inspecteur en hebben daarmee in de praktijk zowel toezichthoudende als opsporingsbevoegdheden.

Dienstverlening en Vergunningverlening

De ILT werkt aan kosten efficiëntie door het optimaliseren en verzakelijken van haar dienst- en vergunningverlening.

De ILT is altijd bereikbaar: via haar meld- en informatiecentrum, de informatievoorziening op [iLenT.nl](https://www.ilent.nl), social media, mediavoorklichting, afstemming met sectoren en branches en door middel van direct contact met het klantcontactcentrum. Het loket van de ILT herkent en vangt signalen op uit de omgeving, bundelt die signalen en zet deze door in de organisatie. Ook op het gebied van vergunningverlening streeft de ILT ernaar om aanvragers duidelijkheid, eenvoud en gemak te bieden.

Het loket van de ILT

Via klanttevredenheidsonderzoeken uitgevoerd door extern onderzoeksbureau Telan meet de ILT de tevredenheid van klanten. In 2024 heeft de dienstverlening van de ILT het rapportcijfer 7 gekregen. Dit cijfer komt voort uit het onafhankelijke Klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door het onderzoeks- en adviesbureau Telan.

Optimalisatie vergunningverlening

Het programma Werk aan Uitvoering is opgezet met als doel de publieke dienstverlening en uitvoering van beleid duurzaam te verbeteren. Om aan dit doel bij te dragen zijn middelen ter beschikking gesteld en hiervan is bij ILT het programma optimalisatie vergunningverlening (POVV) opgezet.

Het POVV heeft als doel het vergunningsverleningsproces te moderniseren tot een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningsverleningsproces met transparantie voor de aanvrager. De eerste fase betrof het vertalen van de visie naar een concrete architectuur. Hierbij is een gestandaardiseerd proces ontwikkeld voor alle soorten vergunningen, waarbij deze worden opgeslagen in een centrale database. De eerste fase is in 2023 afgerond.

In 2024 zijn in de tweede fase alle aanvraagformulieren gedigitaliseerd, waardoor aanvragers eenvoudiger en sneller een vergunning kunnen aanvragen. Daarnaast is de informatievoorziening op de website verbeterd.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 83 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 Handhaving en Toezicht (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	131.881	151.220	166.157	195.959	233.752	203.031	30.721	1
Uitgaven	131.881	151.220	168.400	196.662	231.638	203.031	28.607	
1 Personele uitgaven	0	0	144.451	166.091	198.606	181.399	17.207	2
Waarvan eigen personeel	0	0	122.777	140.140	167.550	157.393	10.157	
Waarvan inhuur externen	0	0	21.674	25.951	31.056	24.006	7.050	
Waarvan overige personele uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	
2 Materiele uitgaven	0	0	23.949	30.571	33.032	21.632	11.400	3
Waarvan ICT	0	0	4.825	5.060	3.430	246	3.184	
Waarvan bijdrage SSO's	0	0	6.785	8.085	9.419	56	9.363	
Waarvan overige materiële uitgaven	0	0	12.339	17.426	20.183	21.330	- 1.147	
Bijdrage aan agentschappen	131.881	151.220 ¹	0	0	0	0	0	
Bijdragen aan het agentschap ILT	131.881	151.220	0	0	0	0	0	
Ontvangsten	0	0	15.162	14.666	14.552	14.948	- 396	

1 Vanaf 2022 is de ILT geen agentschap meer en worden de middelen enkel verantwoord onder artikel 24.

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De hogere verplichtingen van € 30,7 miljoen worden veroorzaakt door ondergenoemde hogere kasuitgaven (€ 17,2 miljoen en € 11,4 miljoen) en daarnaast het vastleggen van niet geraamde meerjarige verplichtingen (€ 2,1 miljoen). Het verplichtingenbudget in 2024 was ontoereikend om een aantal meerjarige verplichtingen vast te leggen. Daarom is verplichtingenruimte uit later jaren naar voor gehaald. Voor deze meerjarige verplichtingen heeft de kasrealisatie geen betrekking op 2024, maar zal in toekomstige jaren gerealiseerd worden.
2. De hogere realisatie op personele uitgaven (€ 17,2 miljoen) wordt veroorzaakt door hogere salariskosten die te relateren zijn aan de impact van de CAO (€ 12,4 miljoen). Er zijn extra middelen toegevoegd aan de begroting van artikel 24 voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (€ 1,3 miljoen). Daarnaast is de 2e tranche aan middelen ontvangen ten behoeve van het overheidsbrede programma Werk aan Uitvoering (€ 2 miljoen) met als doel om de publieke dienstverlening en uitvoering van beleid duurzaam te verbeteren. Verder zijn er extra middelen aan de begroting van artikel 24 toegevoegd voor diverse nieuwe taken (€ 3,3 miljoen), zoals varende ontgassen, de maritieme autoriteit en ERRU 3.0. Tot slot zijn er nog een aantal onderwerpen waarop minder is uitgegeven dan verwacht (-/- € 1,8 miljoen), zoals een vertraagde instroom van nieuw personeel.
3. De hogere realisatie op materiële uitgaven (€ 11,4 miljoen) wordt veroorzaakt door compensatie aan Kiwa voor de producten die niet kunnen worden doorbelast naar de afnemers (€ 2,7 miljoen), daarnaast zijn er uitgaven gedaan met betrekking tot de overdracht van luchtvaarttaken van Kiwa naar de ILT (€ 1,2 miljoen). Verder zijn er extra middelen ter beschikking gesteld voor de implementatie van Boord Computer Taxi (€ 1,3 miljoen) en ten behoeve van het programma Parlementaire Ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag (POK) (€ 0,9 miljoen). Deze laatste betreft middelen om de dienstverlening bij alle onderdelen van de overheid te verbeteren. Ook hebben de doorgevoerde prijsverhogingen van DICTU t.o.v. 2023 (€ 1,2 miljoen) effect op de hogere kasrealisatie. Tot slot hebben er in 2024 extra inspecties plaatsgevonden op de bruine vloot naar aanleiding van het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (€ 0,6 miljoen) en zijn er overige uitgaven geweest voor verschillende onderwerpen (€ 3,5 miljoen).

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2024 een toelichting op de personele en materiële uitgaven van de Inspectie Leefomgeving en Transport opgenomen.

Personele uitgaven (€ 198,6 miljoen)

De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en overige personele uitgaven.

- *Eigen personeel (€ 167,5 miljoen)*. Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.
 - Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers.
 - Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, opleiding, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.

- *Externe inhuur (€ 31,1 miljoen)*. Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvies, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. Externe inhuur is noodzakelijk in verband met deels kwantitatieve, maar vooral ook kwalitatieve expertise.

Materiële uitgaven (€ 33,0 miljoen)

Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen.

- *ICT (€ 3,4 miljoen)*. Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
- *Bijdragen aan Shared Service Organisaties (SSO's) (€ 9,4 miljoen)*. De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere DICTU en ICTU.
- *Overige materiële uitgaven (€ 20,2 miljoen)*. Dit betreft materiële uitgaven van de ILT waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 14,6 miljoen)

Dit betreffen ontvangsten voor vergunningverlening (€ 9 miljoen) en de bijdrage van de Autoriteit Woningcorporaties voor overheadkosten (€ 4,6 miljoen) en overige ontvangsten (€ 1,0 miljoen).

4.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 84 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024
Verplichtingen	970.239	988.863	1.042.556	1.126.467	1.324.586	1.052.388	272.198
Uitgaven	953.451	967.127	1.005.694	1.066.020	1.113.168	1.052.276	60.892
1 Brede doeluitkering	953.451	967.127	1.005.694	1.066.020	1.113.168	1.052.276	60.892
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 85 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 86 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 Brede Doeluitkering (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	970.239	988.863	1.042.556	1.126.467	1.324.586	1.052.388	272.198	1
Uitgaven	953.451	967.127	1.005.694	1.066.020	1.113.168	1.052.276	60.892	
1 Brede doeluitkering	953.451	967.127	1.005.694	1.066.020	1.113.168	1.052.276	60.892	
Bijdrage aan medeoverheden	953.451	967.127	1.005.694	1.066.020	1.113.168	1.052.276	60.892	2
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

D. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

- De hoger gerealiseerde verplichtingen (€ 272,2 miljoen) wordt met name veroorzaakt door:
 - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2024 van € 47,5 miljoen.
 - Volgens de BDU-systematiek worden de verplichtingen voorafgaand aan het jaar van betaling aangegaan. De beschikking voor het jaar 2025 is eind 2024 afgegeven aan de twee vervoersregio's Metropool-regio Rotterdam en Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA). Om deze beschikking af te geven wordt het verplichtingenbudget met € 45,8 miljoen verhoogd.
 - Bij het opstellen van de tweede suppletoire begroting was nog niet in alle gevallen bekend welke afzonderlijke afspraken met welk kaseffect in 2025 moesten worden vastgelegd. Inmiddels is dit bekend en is het verplichtingenbudget voor 2024 in totaal met € 178,9 miljoen verhoogd. Dit komt voornamelijk door een verhoging van € 158,5 miljoen in het kader van de motie Bikker-Krul ([Kamerstuk 36410-XII, nr. 29](#)) (MRDH en VRA). Daarnaast gaat het hierbij om de bijdrage aan de BDU-regio's voor de bijdrage aan Zuid-Holland Bereikbaar van € 4,1 miljoen (MRDH) en de verdeling van midden

voor OV toegankelijkheid van € 4,2 miljoen (MRDH), OV toegankelijkheid van € 4,3 miljoen (VRA), een Rijksbijdrage aan studiekostende Vlietlijn van € 6,2 miljoen (MRDH), een Rijksbijdrage aan studiekosten de Oude Lijn van € 0,1 miljoen (MRDH), een middelenverdeling voor het Gebiedsprogramma MoVe (MRDH) voor € 0,2 miljoen en de Herindeling Amsterdam Weesp € 1,3 miljoen (VRA).

2. De hoger gerealiseerde uitgaven (€ 60,9 miljoen) wordt met name veroorzaakt door:
- Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2024 van € 47,5 miljoen.
 - Een overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds ter dekking van de BDU-beschikking 2024 voor Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) (€ 4,3 miljoen).
 - Een overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds ter dekking van de BDU-beschikking 2024 voor de planuitwerkingsfase van een aantal projecten (€ 9,1 miljoen).

E. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1. Brede Doeluitkering (€ 1.113 miljoen)

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is. De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

4.14 Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen

A. Algemene doelstelling

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

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid

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

Tabel 87 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	6.343.743	8.228.644	8.565.427	9.356.499	10.408.456	11.505.234	– 1.096.778
Uitgaven	6.343.743	8.228.644	8.565.427	9.356.499	10.408.456	11.505.084	– 1.096.628
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Bijdragen aan het Mobiliteitsfonds	5.509.351	6.976.246	7.451.127	7.832.289	9.153.614	9.854.920	– 701.306
2 Bijdragen aan het Deltafonds	834.392	1.252.398	1.114.300	1.524.210	1.254.842	1.650.164	– 395.322
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 88 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	Zaken die op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op deze begroting.
	Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 89 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024	
Verplichtingen	6.343.743	8.228.644	8.565.427	9.356.499	10.408.456	11.505.234	– 1.096.778	1
Uitgaven	6.343.743	8.228.644	8.565.427	9.356.499	10.408.456	11.505.084	– 1.096.628	
1 Bijdragen aan het Mobiliteitsfonds	5.509.351	6.976.246	7.451.127	7.832.289	9.153.614	9.854.920	– 701.306	2
2 Bijdragen aan het Deltafonds	834.392	1.252.398	1.114.300	1.524.210	1.254.842	1.650.164	– 395.322	3
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

D. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere realisatie in 2024 van de verplichtingen is vrijwel volledig het gevolg van de kasverschillen die hieronder worden toegelicht.

2. De per saldo lagere realisatie in 2024 van – € 701,3 miljoen op het artikelonderdeel bijdrage aan het Mobiliteitsfonds is met name veroorzaakt door:
 - Toevoeging AP-middelen Schoon Emissieloos Bouwen en Wind in de Zeilen (€ 27,5 miljoen);
 - Kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds (- € 819,2 miljoen);
 - Overboekingen van en naar de beleidsbegroting HXII (- € 83,6 miljoen);
 - Toevoeging Loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 324,3 miljoen);
 - Overboeking naar het Deltafonds (- € 1 miljoen);
 - Overboekingen naar begrotingen van andere ministeries (- € 149,3 miljoen);
3. De per saldo lagere realisatie van € -395,3 miljoen is veroorzaakt door:
 - Als gevolg van het geactualiseerde programma en om de overprogrammering op een verantwoord niveau te brengen is er een kasschuif met het generale beeld verwerkt op de begroting van het Deltafonds. De kasschuif heeft een meerjarige doorwerking en is over de gehele looptijd van het Deltafonds budgettair neutraal. De kasschuif betreft een verlaging met € -461,1 miljoen in 2024
 - De toegekende loon- en prijsbijstelling van € 62,9 miljoen die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Deltafonds
 - Diverse kleinere mutaties per saldo een verhoging van € 2,9 miljoen.

E. Extracomptabele verwijzingen

Mobiliteitsfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Mobiliteitsfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

Tabel 90 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Mobiliteitsfonds		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	520.419	0	- 520.419
11.01	Verkenningen	117.594	0	- 117.594
11.03	Reserveringen	157.915	0	- 157.915
11.04	Generieke investeringsruimte	244.910	0	- 244.910
11.09	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	520.419	0	- 520.419
12	Hoofdwegen	3.706.162	3.718.176	12.014
12.01	Exploitatie	4.401	8.474	4.073
12.02	Onderhoud en Vernieuwing	1.119.841	1.147.514	27.673
12.03	Ontwikkeling	767.944	648.267	- 119.677
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.086.142	1.141.593	55.451
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	727.834	772.328	44.494
12.09	Ontvangsten	52.885	41.402	- 11.483

Mobiliteitsfonds			Vastge- stelde Begroting	Realisatie	Verschil
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		3.653.277	3.676.774	23.497
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.911.169	3.169.242	258.073
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing		2.143.402	2.570.447	427.045
13.03	Ontwikkeling		550.619	359.151	– 191.468
13.04	12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		217.148	239.644	22.496
13.07	Rente en aflossing		0	0	0
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	228.802	206.340	– 22.462
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.682.367	2.962.902	280.535
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	1.142.688	844.794	– 297.894
14.01	Grote regionaal/ lokale projecten		48.227	0	– 48.227
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		1.094.461	844.794	– 249.667
14.09	Ontvangsten		0	292	– 298.186
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.142.688	844.502	292
15	Vaarwegen	Uitgaven	1.376.956	1.397.733	20.777
15.01	Exploitatie		9.947	12.147	2.200
15.02	Onderhoud en vervanging		653.852	617.271	– 36.581
15.03	Ontwikkeling		208.348	242.395	34.047
15.04	12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS		96.432	90.818	– 5.614
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		408.377	435.102	26.725
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	21.757	48.178	26.421
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.355.199	1.349.555	– 5.644
17	Megaprojecten	Uitgaven	538.296	579.410	41.114
17.06	Project Mainport Rotterdam		1.122	183	– 939
17.07	ERTMS		161.980	149.001	– 12.979
17.08	Zuidasdok		191.920	160.837	– 31.083
17.10	Programma PHS		183.274	269.389	86.115
					0
17.09	Ontvangsten		58.817	71.045	12.228
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		479.479	508.365	– 28.886
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	21.491	6	– 21.485
18.06	Externe veiligheid		0	6	– 6
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		21.491	0	21.491

Mobiliteitsfonds			Vastge- stelde Begroting	Realisatie	Verschil
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		0	0	0
Totaal uitgaven			10.217.181	9.709.361	– 507.820
Totaal ontvangsten			362.261	367.257	– 293.482
Saldo afgesloten rekeningen vorig jaar			0	427.220	427.220
Saldo afgesloten rekeningen dit jaar			0	– 238.730	0
Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)			9.854.920	9.153.614	– 701.306

Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

Tabel 91 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van Hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

DELTAFONDS			Vastge- stelde Begroting	Realisatie	Verschil
1	Investeren in waterveiligheid	Uitgaven	709.270	604.197	105.073
1.01	Grote projecten waterveiligheid		92.452	60.595	31.857
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid		585.591	526.084	59.507
1.03	Studiekosten		31.227	17.518	13.709
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	169.003	187.914	– 18.911
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		540.267	416.283	123.984
2	Investeren in zoetwatervoorziening	Uitgaven	105.207	70.429	34.778
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening		101.487	67.909	33.578
2.03	Studiekosten		3.720	2.520	1.200
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening	Ontvangsten	0	112	– 112
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		105.207	70.317	34.890
3	Beheer, onderhoud en vervanging	Uitgaven	312.524	327.216	– 14.692
3.01	Exploitatie		7.594	8.186	– 592

DELTA FONDS			Vastge- stelde Begroting	Realisatie	Verschil
3.02	Onderhoud en vernieuwing		304.930	319.030	– 14.100
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		312.524	327.216	– 14.692
4	Experimenteren cf. art. III Deltawet	Uitgaven	111.811	134.577	– 22.766
4.02	GIV/PPS		111.811	134.577	– 22.766
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		111.811	134.577	– 22.766
5	Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	Uitgaven	394.693	378.426	16.267
5.01	Apparaat		287.234	307.995	– 20.761
5.02	Overige uitgaven		69.124	70.431	– 1.307
5.03	Investeringsruimte		33.225	0	33.225
5.04	Reserveringen		5.110	0	5.110
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		394.693	378.426	16.267
7	Investeren in waterkwaliteit	Uitgaven	185.990	107.974	78.016
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn Water		102.665	52.816	49.849
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit		67.152	35.532	31.620
7.03	Studiekosten waterkwaliteit		16.173	19.626	– 3.453
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit	Ontvangsten	328	232	96
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		185.662	107.742	77.920
	Totaal uitgaven		1.819.495	1.622.819	196.676
	Totaal ontvangsten		169.331	188.258	– 18.927
	Saldo afgesloten rekeningen vorig jaar			207.516	– 207.516
	Saldo afgesloten rekeningen dit jaar			– 27.797	27.797
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.650.164	1.254.842	395.322

5. Niet-beleidsartikelen

5.5.1 Artikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 92 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 97 (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2020	2021	2022	2023	2024	2024	2024
Verplichtingen	38.084	209.091	37.417	55.728	42.466	49.995	– 7.529 1
Uitgaven	64.508	161.676	62.721	59.129	58.082	48.709	9.373
1 Algemeen departement	57.808	62.094	51.503	57.696	58.057	48.709	9.348
Opdrachten	31.038	35.009	37.060	39.802	42.789	35.456	7.333 2
Van A naar Beter	1.316	1.440	1.795	1.472	1.532	1.735	– 203
Ext. Juridische adv.	1.583	1.365	1.011	2.403	3.860	1.936	1.924
Onderzoeken PBL	6.118	5.920	5.980	5.257	5.568	2.841	2.727
Onderzoeken ANVS	3.921	2.667	2.212	2.737	2.059	4.476	– 2.417
DCC	6.832	7.702	7.853	6.878	9.458	8.899	559
Regeringsvliegtuig	8.944	13.775	15.905	17.664	17.323	9.859	7.464
Overige Opdrachten	2.324	2.140	2.304	3.391	2.989	5.710	– 2.721
Subsidies	1.000	250	0	90	18	388	– 370
KIS	1.000	250	0	0	0	0	0
Overige subsidies	0	0	0	90	18	388	– 370
Bijdragen aan agentschappen	25.770	26.835	14.443	17.254	14.449	12.865	1.584 3
Waarvan bijdrage aan RWS	2.806	2.874	3.223	3.164	3.343	3.191	152
Waarvan bijdrage aan KNMI	2.608	2.673	2.436	2.457	246	237	9
Waarvan bijdrage aan ILT	13.118	13.404	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	7.238	7.884	8.784	11.633	10.860	9.437	1.423
Bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	550	0	0	0
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	0	0	0	0	801	0	801
2 Sanering Thermphos	6.700	0	0	0	0	0	0
Subsidies	6.700	0	0	0	0	0	0
Sanering Thermphos	6.700	0	0	0	0	0	0
3 COVID-19 Testen	0	99.582	11.218	1.433	25	0	25
Opdrachten COVID-19	0	99.491	11.218	1.433	25	0	25
Subsidies COVID-19	0	91	0	0	0	0	0
Ontvangsten	2.772	6.231	20.813	2.102	3.139	1.101	2.038 4

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere verplichtingen betreft een verplichting met het RIVM ten behoeve van het Programma Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing lenW, die al in 2023 is aangegaan (- € 17,4 miljoen), en wordt daarom op het verplichtingenbudget van 2024 gecorrigeerd. Verder vallen exploitatiekosten voor het regeringsvliegtuig hoger uit, waarvoor € 7,1 miljoen is toegevoegd aan de begroting van artikel 97. Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties (€ 2,6 miljoen).
2. De hogere realisatie van de opdrachten wordt verklaard door:
 - *Externe juridische advisering (€ 1,9 miljoen)*. De uitgaven van landsadvocaten vielen hoger uit door toename van de looptijd en hoeveelheid aan rechtszaken;
 - *Onderzoeken Planbureau voor de Leefomgeving (€ 2,7 miljoen)*. Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, 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). Er zijn ook bijdragen gedaan aan EZK TNO voor diverse onderzoekprogramma's (o.a. KEV, Klimaatadaptie en Circulaire economie);
 - *Onderzoeken Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (-€ 2,7 miljoen)*. Lagere uitgaven zijn het gevolg van vertraagde facturering voor TSO (nucleaire adviesdiensten), vertraagde planning voor nieuwe kerncentrales vanuit EZK. Een herschikking met Agentschapsbijdrage t.b.v. de eindafrekening RIVM 2022 en 2023 en bijdrage aan Noodzakelijke verbetering RIVM-ongevalsorganisatie 2024. Uitgekeerde LPO;
 - *Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (€ 0,6 miljoen)*. DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De hogere uitgaven betreffen met name de vervangen AV-installatie en inrichting van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)-crisiscentrum in Rijkskantoor Rijnstraat 8 Den Haag, verspreidingsberekeningen en toxicologie;
 - *Regeringsvliegtuig (€ 7,5 miljoen)*. Dit betreft overwegend de toegenomen exploitatiekosten (o.a. onderhoud, personeel, brandstof) en ontvangen Loon- en prijsbijstelling;
 - *Overig opdrachten (-€ 2,7 miljoen)*. Dit betreft o.a. een overboeking naar artikel 18 t.b.v. een bijdrage aan het jubileum van de Koninklijke Nederlandse reddingsmaatschappij voor de historische zeilvloot, een overboeking naar artikel 98 ter verbetering van de algemeen werkomgeving. Tevens was sprake van een meevaller op uitgekeerde LPO en zijn er door vertraging minder onderzoeken door het Kennis Instituut Mobiliteit gelden ingezet ter dekking van de extra kosten voor externe juridische advisering.

3. De hogere bijdragen aan agentschappen wordt met name verklaard door een herschikking vanuit Opdrachten t.b.v. de eindafrekening RIVM 2022 en 2023 en de bijdrage aan Noodzakelijke verbetering RIVM-ongevalsorganisatie 2024.
4. De hogere ontvangsten zijn met name het gevolg van een ontvangen creditnota van Boeing en onvoorzien ontvangsten door PBL van opdrachten vanuit de EU voor onderzoeksprojecten: CASRI, ACHIEVE, DG CLIMA 2024, EAT, OECD ENVIRONMENTAL OUTLOOK, Ondersteuning internationaal biodiversiteitsbeleid inzet PBL CBD Mechanisme, unep Emissions Gap report 2024, Special impact of EU policies.

D. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2024 is aangewend.

1 Algemeen departement (€ 58,1 miljoen)

Opdrachten: (€ 42,8 miljoen)

- Van A naar Beter (€ 1,5 miljoen). Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.
- Externe juridische advisering (€ 3,9 miljoen). Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, zijn 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 (€ 5,6 miljoen). Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL (www.pbl.nl).
- Onderzoeken ANVS (€ 2,1 miljoen). Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.
- Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) (€ 9,5 miljoen). DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse lenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstituten op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieu-ongevallendienst (MOD) van het RIVM. Daarnaast is DCC verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van meetapparatuur en het leveren van kennis en expertise aan RIVM op het gebied van monsternamen, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.

- Regeringsvliegtuig (€ 17,3 miljoen). Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.
- Onderzoeksprojecten en overige opdrachten (€ 3 miljoen). Dit betreft uitgaven voor communicatie, voor opdrachten op het gebied van strategisch advies en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms worden deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is. Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen ontvangen voor nucleaire initiatieven (ANVS). Tot slot is geld gereserveerd voor de NAVO Top 2025.

Subsidies (€ 0,02 miljoen)

- Deze uitgaven hangen samen met subsidies die lenW verstrekt. In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is in regel 1 een bedrag van maximaal €18.000 aan subsidieverplichtingen voor het jaar 2024 opgenomen. Dit bedrag heeft betrekking op de (mogelijke) verlening van een subsidie voor de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling aan de Technische Universiteit Delft. Ook in de jaren 2025 en 2026 zal die subsidie jaarlijks voor maximaal € 18.000 verstrekt worden.

Bijdragen aan agentschappen (€ 14,4 miljoen)

- RWS (€ 3,3 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.
- KNMI (€ 0,2 miljoen). Dit betreft de bijdrage van ANVS aan het KNMI voor de afname van maatwerkdienstverlening.
- Overige bijdragen (€ 10,9 miljoen). Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.

Ontvangsten (€ 3,1 miljoen)

Het betreft de geraamde ontvangsten voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig door andere departementen en voor onderzoeken door het PBL in opdracht van de Europese Commissie. Daarnaast is er in 2024 sprake van een ontvangen creditnota van Boeing en onvoorziene ontvangsten door PBL van opdrachten vanuit de EU voor onderzoeksprojecten.

5 5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat en de grote uitvoerende dienst Inspectie Leefomgeving en Transport. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en ICT, bijdragen aan rijksbrede SSO's en overige materiële voor het kerndepartement.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 93 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 98 (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024
Verplichtingen	331.427	348.191	440.628	446.741	529.902	458.464	71.438
Uitgaven	335.910	342.540	400.962	455.862	520.927	467.459	53.468
1 Personele uitgaven	262.284	272.011	306.868	354.267	403.747	335.890	67.857
<i>Personele uitgaven</i>	<i>262.284</i>	<i>272.011</i>	<i>306.868</i>	<i>354.267</i>	<i>403.747</i>	<i>335.890</i>	<i>67.857</i>
Eigen personeel	224.847	233.600	260.772	298.886	351.122	300.694	50.428
Externe inhuur	31.740	34.555	42.765	52.840	50.895	31.684	19.211
Overige personele uitgaven	5.697	3.856	3.329	2.541	1.730	3.512	- 1.782
2 Materiële uitgaven	73.626	70.529	94.094	101.595	117.180	131.569	- 14.389
<i>Materiële uitgaven</i>	<i>73.626</i>	<i>70.529</i>	<i>94.094</i>	<i>101.595</i>	<i>117.180</i>	<i>131.569</i>	<i>- 14.389</i>
ICT	25.614	25.753	27.886	30.743	38.603	45.243	- 6.640
Bijdrage aan SSO's	38.224	35.526	54.617	60.860	65.588	61.013	4.575
Overige materiële uitgaven	9.788	9.250	11.591	9.992	12.989	25.313	- 12.324
Ontvangsten	12.754	16.781	12.744	9.893	7.885	5.627	2.258

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting 'normering jaarverslag' zoals opgenomen in de leeswijzer.

- De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt door de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht en al in eerdere jaren aangegane verplichtingen met kasuitgaven in 2024. Het verschil met de uitgaven wordt verklaard door verplichtingschuiven van latere jaren naar 2024 voor het aangaan van meerjarige verplichtingen in het kader van een contractverlenging voor programmabeheersing Vrachtwagenheffing, het vastleggen van een verplichting ten behoeve van licenties en t.b.v. de aanbesteding van project Horizon (content management).
- De hogere personele uitgaven worden veroorzaakt door:
 - Hogere *eigen personele uitgaven* (€ 50,4 miljoen) met name als gevolg van:
 - Uitgekeerde loon-en prijsbijstelling (€ 20,3 miljoen),

- Bijdragen zijn ontvangen van EZK uit het Klimaatfonds t.b.v. de Ambitie Nucleair veiligheid, voor het programma Maatwerk Industrie, voor OFL nationaal Burgerraad en Lerende Evaluatie klimaatbeleid en Small modular Reactors (SMR) (€ 4,9 miljoen);
- Een bijdrage voor PBL t.b.v. de uitvoering van de Rekenmeesterfunctie (€ 1,6 miljoen);
- Ontvangen bijdragen van BZ voor uitgaven Luchtvaart voor vergoeding lenW attache in Ottawa wijziging looptijd detachering (€ 0,3 miljoen).
- Bijdragen VWS LNV en BZK voor het programma Knaagdierbestrijding (€ 0,1 miljoen)
- Bijdrage LNV Basisfinanciering natuurplanbureau functie 2024 (€ 0,2 miljoen);
- Overboeking vanuit artikel 21 Luchtvaart t.b.v. inzet op de uitvoering van klimaatmaatregelen voor de nationale klimaatopgave, Circulaire economie, afvalverbranding, de Transitie agenda Consumptiegoederen (TACG) en het onderzoeksprogramma Monitoring en sturing Circulaire Economie 2024 door PBL (€ 2,7 miljoen);
- Overboekingen van artikel 17 en 18 Luchtvaart en Maritiem ter dekking van tekorten op apparaat o.a. a.g.v. de afgesloten CAO (€ 2,3 miljoen);
- Autonome tegenvaller op de salarisuitgaven als gevolg van de nieuwe CAO Rijk en de loonkosten van ingedetacheerde medewerkers (€ 0,8 miljoen)
- Overboeking vanuit art 14 als bijdrage aan de Unit Instandhouding (€ 0,4 miljoen);
- Overboeking vanuit art 18 als bijdrage noodzakelijk aan het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (€ 1,6 miljoen);
- Herschikking vanuit Materieel voor de verdeling van de centrale reservering voor de Banenafpraak, een deel van de ontvangen prijsbijstelling ter dekking van personele uitgaven a.g.v. nieuwe CAO. Voor Programma Open Overheid wordt een deel van de werkzaamheden uitgevoerd door de inzet van een detachering-medewerker, daarnaast inzet voor het programma Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity (VNAC) en voor de Vliegende brigade. Tevens extra kosten voor corporate opleiding en inzet voor de Evaluatiecommissie omgevingswet (€ 4,1 miljoen);
- Herschikking vanuit Bijdrage Rijksbrede SSO's ter dekking van tekort op personeel uitgaven a.g.v. de nieuwe CAO (€ 0,3 miljoen);
- Overboekingen vanuit MF voornamelijk t.b.v. inzet op Vrachtwagenheffing, Topsector Logistiek, Tijdelijke Tolheffing, Digitale Transportstrategie en de Ontsluiting Woningbouw (WOMO) (€ 4,7 miljoen);
- Overboeking van uit het DF o.a. voor inzet op het juridisch programma Deltawet (€ 0,3 miljoen);
- Een naheffing vanuit de Werkkostenregeling (€ 5,1 miljoen);
- Bijdrage aan het A+O fonds Duurzame CAO (€ 0,9 miljoen)
- Diverse (- € 0,2 miljoen).
- Hogere *externe inhuur* van € 19,2 miljoen voornamelijk als gevolg van:
 - Overboeking van middelen uit het MF t.b.v. o.a. Vrachtwagenheffing, Tijdelijke Tolheffing (TTH), bijdrage RWS voor Vernieuwing SAP (€ 3,9 miljoen);
 - Overboeking middelen uit het DF t.b.v. inhuur voor Cybersecurity (€ 1 miljoen);

- Toedeling Eindejaarsmarge (€ 2,8 miljoen)
 - Uitgekeerde loonbijstelling (€ 1,7 miljoen);
 - Overboeking vanuit artikel 22 t.b.v. het project Vergunningstelsel Toezicht en Handhaving (€ 3,8 miljoen);
 - Overboeking vanuit artikel 16 inhuur van expertise die specifiek voor programma Beschikbaarheidsvergoeding regionale OV (BVOV) ingezet wordt (€ 0,9 miljoen);
 - Overboeking vanuit artikel 17 en 18 ter dekking van extra inzet o.a. voor Digitale Transport Strategie (DTS) (€ 1,2 miljoen);
 - Overboeking vanuit art 97 voor inzet Communicatie voor het Programma Ons Water (€ 0,3 miljoen);
 - Overboeking vanuit artikel 14 voor o.a. inzet met betrekking tot Digitalisering NTM. DSM en DMI (projecten op datagebied) (€ 0,5 miljoen);
 - Herschikking vanuit ICT t.b.v. inzet voor taken van Open Overheid die wordt niet in uitbesteding gedaan maar via inzet externe inhuur medewerkers (€ 3,0 miljoen);
 - Dekking structureel tekort Luchtvaart (€ 3,3 miljoen);
 - Vertraagde/ overlopende facturering (- € 3,1 miljoen);
 - Diverse (-€ 0,1 miljoen).
 - De lagere *overige personele uitgaven* van – € 1,8 miljoen is voornamelijk het gevolg van dat de verzekeringsmaatschappijen hebben minder kosten in rekening gebracht, dan zij eerder hadden voorzien, voor aanspraken van oud-werknemers.
3. De lagere materiele uitgaven worden veroorzaakt door:
- Lagere *ICT uitgaven* van – € 6,6 miljoen met name als gevolg van:
 - Door MinFin gefaciliteerde kasschuif t.b.v. DMS/Horizon naar 2025 en 2026 (-€ 9,8 miljoen);
 - Door MinFin gefaciliteerde kasschuif van 2024 naar 2026 t.b.v. STG-budget voor bouwkundige aanpassingen (- € 1,2 miljoen);
 - Door MinFin gefaciliteerde kasschuif van WAU-middelen van 2024 naar 2026 en 2027 (- € 1,7 miljoen);
 - Door MinFin gefaciliteerde kasschuif van ICT middelen a.g.v. de vertraagde aanbesteding Informatie Gedreven Werken (IGW) en Primair Proces Platform (PPP) (- € 0,7 miljoen);
 - Herschikking naar Externe inhuur t.b.v. Open Overheid (- € 3,0 miljoen);
 - Ontvangen loon- en prijsbijstelling (€ 0,5 miljoen);
 - Aandeel BZ in vernieuwing SAP (€ 1,8 miljoen);
 - Bijdrage van RWS voor de Vernieuwing SAP (€ 3,6 miljoen);
 - BZK nagekomen factuur uit 2023 voor archief en post (€ 1,5 miljoen)
 - Toegekende Eindejaarsmarge o.a. voor overlopende uitgaven t.b.v. Vernieuwing SAP (€ 1,5 miljoen);
 - Herschikking vanuit Materieel door hoger wordende ICT kosten van o.a. de jaarlijkse indexaties door Campus en andere ICT dienstverleners en ICT werkzaamheden voor de lenW brede organisatie zoals Digi-toegankelijkheidstoetsen Cyber en data unit (€ 2,3 miljoen);
 - Diverse kleinere mutaties (-€ 1,4 miljoen).
 - Hogere *bijdrage aan Rijksbrede SSO's* (€ 4,6 miljoen) met name als gevolg van:
 - Ontvangen loon- en prijsbijstelling (€ 1,9 miljoen);
 - Toegekende Eindejaarsmarge omdat een (inkoop)platform niet volledig opgeleverd kon worden in 2023 kon de factuur ook niet betaald worden (€ 1 miljoen);

- Overboeking van art 97 is een centrale bijdrage geleverd voor Verbetering Werkomgeving (FMHaaglanden) (€ 0,7 miljoen);
- Naheffing P-Direk door groei verzorgingsgebied (€ 0,4 miljoen);
- Er kosten van maatwerk en plusdiensten Bij SSC ICT zijn hoger dan geraamd (€ 0,5 miljoen);
- Herschikking naar Eigen personeel ter dekking van tekort uitgaven a.g.v. de nieuwe CAO (-€ 0,3 miljoen);
- Diverse kleinere mutaties (€ 0,4 miljoen).
- Lagere *Overige materiele uitgaven* (- € 12,3 miljoen) met name als gevolg van:
 - Herschikking naar Eigen personeel voor de verdeling van de centrale reservering voor de Banenafpraak, een deel van de ontvangen prijsbijstelling ter dekking van personele uitgaven a.g.v. nieuwe CAO, inzet voor de Vliegende brigade, en extra kosten corporate opleiding en inzet voor de Evaluatiecommissie omgevingswet (-€ 4,1 miljoen);
 - Loon- en prijsbijstelling (€ 1,9 miljoen);
 - Compensatie aan RWS, KNMI en ILT i.h.k.v. de Banenafpraak (-€ 7,2 miljoen);
 - Herschikking naar ICT door hoger wordende ICT kosten van o.a. de jaarlijkse indexaties door Campus en andere ICT dienstverleners en ICT werkzaamheden voor de lenW brede organisatie zoals Digi-toegankelijkheidstoetsen Cyber en data unit (-€ 2,3 miljoen);
 - Diverse interdepartementale overboekingen vanuit EZK en BZK m.b.t. bijdrage Evaluatie Commissie Omgevingswet en bijdrage OFL nationaal Burgerberaad en warmte transitie (€ 2,1 miljoen);
 - Door MinFin gefaciliteerde kasschuif van 2024 naar 2025 t.b.v. het Participatie Burgerforum a.g.v. vertraging (-€ 0,4 miljoen)
 - Meevallers wagenpark, facturen vielen veel lager uit door de creditnota voor de ingeleverde voertuigen (-€ 0,4 miljoen), minder uitgaven op lenW brede budgetten (-€ 1 miljoen), minder advisering door RLI dan geraamd vertraagde facturering (-€ 0,3 miljoen), minder uitgaven aan zaalhuur en drukwerk (-€ 0,2 miljoen) en nog niet leverbare informatiebeveiliging (-€ 0,3 miljoen). Diverse lagere materiele uitgaven (-€ 0,1 miljoen).

D. Toelichting op de personele en materiële uitgaven Kerndepartement

1. Personele uitgaven (€ 403,8 miljoen)

De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

- *Eigen personeel (€ 351,1 miljoen)*. Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.
 - Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioenpremies en de eindheffing loonbelasting.
 - Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assessments, outplacement,

loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidkundige 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 (€ 50,9 miljoen)*. Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvies, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. De externe inhuur heeft onder andere betrekking op uitgaven voor programma's, zoals de Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.
- *Overige personele uitgaven (€ 1,7 miljoen)*. De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgeld en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

2. Materiële uitgaven (€ 117,1 miljoen)

Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen, zoals ICT, bijdrage aan de Shared Service Organisaties en overige materiële uitgaven (o.a. schoonmaak, consumptieve diensten, kantoorartikelen, afvalzorgmanagement).

1. *ICT (€ 38,6 miljoen)*. Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
2. *Bijdrage aan de Shared Service Organisaties (€ 65,6 miljoen)*. De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.
3. *Overige materiële uitgaven (€ 13 miljoen)*. 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.

Ontvangsten (€ 7,9 miljoen)

De ontvangsten betreft voornamelijk vergoedingen die worden ontvangen voor onderzoekopdrachten vanuit de Europese Unie (PBL), het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (ANVS), detacheringen en bedrijfsvoering.

Tabel 94 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Begroting 2024	Verschil 2024
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	467.791	493.760	569.362	652.524	752.565	670.490	82.075
Kerndepartement	335.910	342.540	400.962	455.862	520.927	467.459	53.468
ILT	131.881	151.220	168.400	196.662	231.638	203.031	28.607
Totaal apparaatskosten batenlastendiensten	1.319.137	1.381.231	1.434.879	1.576.737	1.781.225	1.561.961	219.264
KNMI	65.615	72.509	74.130	82.392	96.877	88.839	8.038
RWS	1.253.522	1.308.722	1.360.749	1.494.345	1.684.348	1.473.122	211.226
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's¹	554.000	629.000	528.000	853.000	0	916.000	0
ProRail	554.000	629.000	528.000	853.000	n.n.b.	916.000	n.n.b.

¹ De gegevens over 2024 zijn ten tijde van het publicatie van het jaarverslag nog niet bekend. Deze worden bij de begroting 2026 aan de Kamer aangeboden.

5 5.1 Artikel 99 Nog Onverdeeld

A. Algemene doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 95 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 99 Nog Onverdeeld (bedragen x € 1.000)							
	2020	2021	2022	2023	Realisatie 2024	Vastgestelde begroting 2024	Verschil 2024
Verplichtingen	0	0	0	0	0	8.107	– 8.107
Uitgaven	0	0	0	0	0	7.800	– 7.800
1 Nominaal en Onvoorzien	0	0	0	0	0	7.800	– 7.800
<i>Nog te verdelen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>7.800</i>	<i>– 7.800</i>
<i>Nog te verdelen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>7.800</i>	<i>– 7.800</i>
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument, de verplichtingen en ontvangsten een toelichting gegeven op de verschillen (de mutaties) tussen de begroting en de realisatie. Zie voor de gehanteerde norm de toelichting ‘normering jaarverslag’ zoals opgenomen in de leeswijzer.

1. De lagere realisatie van de verplichtingen is vrijwel volledig het gevolg van de kasverschillen die hieronder worden toegelicht.
2. Dit betreft de centraal gereserveerde middelen voor Werk aan Uitvoering en de POK/Wet Open Overheid die met de suppletoire begroting September aan de verschillende lenW-onderdelen zijn toebedeeld. Als onderdeel van het koopkrachtpakket zoals vastgesteld bij de begrotingsbesluitvorming in augustus 2023 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor de drinkwatervoorziening op Caribisch Nederland (€ 1,2 miljoen). Bij de voorjaarsnota 2024 is dit overgeheveld naar de bestaande subsidieregeling op artikel 13 Bodem en Ondergrond.

6. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

De scope van deze bedrijfsvoeringsparagraaf is de bedrijfsvoering waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is (begrotingshoofdstuk XII, Mobiliteitsfonds en Deltafonds). De financiële bedrijfsvoering van het ministerie vindt plaats binnen de rapporteringstoleranties, tenzij anders wordt vermeld in onderstaande uitzonderingsrapportage (deel 1). Daarna wordt er gerapporteerd over enkele voorgeschreven rijksbrede onderwerpen (deel 2). Tot slot wordt u over enkele specifieke lenW-onderwerpen geïnformeerd (deel 3).

Deel 1 uitzonderingsrapportage

Deel 1 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Rechtmatigheid
2. Totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie
3. Begrotingsbeheer, financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering
4. Misbruik- en oneigenlijk gebruik
5. Overige aspecten van de bedrijfsvoering
6. Fraude-en corruptierisico's (geen uitzonderingsrapportage).

1. Rechtmatigheid

Uit de aangeleverde bedrijfsvoeringsinformatie en de aangeleverde steekproefinformatie van de ADR is gebleken dat de rapporteringstoleranties niet zijn overschreden.

2. Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

Er zijn geen bijzonderheden te melden.

3. Begrotings-en financieel beheer en materiële bedrijfsvoering

Voortgang op onvolkomenheden Algemene Rekenkamer (AR)

1. Prestatieverklaren lenW. De kwaliteit van het prestatieverklaren is dit jaar opnieuw sterk verbeterd. De aangetroffen fouten beperken zich voornamelijk tot het financieel beheer waar managementaandacht voor is gevraagd. Bij RWS kon de rechtmatigheid van de gecontroleerde posten niet altijd uitsluitend worden vastgesteld op basis van de in het SAP inkoopdossier aanwezige documenten. Op basis van opvragen van aanvullende informatie kon de rechtmatigheid bij nagenoeg alle gevallen worden vastgesteld.
2. Aanbesteden kerndepartement. Door verdere doorontwikkeling en professionalisering is er dit jaar weer een stap vooruit gezet. Budgethouders, ondersteund door inkopers in hun nabijheid, sturen op rechtmatige inkoop. De voortgang op de opvolging van de overbruggingsovereenkomsten betreft het gunnen door lenW van perceel Organisatieadvies vanaf 15 maart 2024 en het gunnen van perceel ICT/IV-inhuur door EZK per 1 januari 2024. In het verslagjaar is er door het management besloten om voor circa €22 miljoen (waarvan EMK terrein €18,3 miljoen) niet rechtmatig contracten aan te gaan.
3. Aanbesteden RWS. Het inkoopbeheer verbetert zoals blijkt uit de ontwikkeling van de key controls van het inkoopproces en het werken binnen de rapporteringstoleranties voor agentschappen. De digitale ondersteuning van het inkoopproces behoeft verbetering waardoor er meer datagestueerd zicht komt op de kwaliteit en tijdige beschikbaarheid van de vastleggingen. De belangrijkste auditbevindingen hebben betrekking op de kwaliteit van de inkoopplanning, de onderbouwing van de procedurewijze bij contractwijzigingen, de juiste en tijdige vastlegging van aangegane verplichtingen en de volledigheid van het inkoopdossier.

Voortgang op interimrapportage ADR 2024

1. Overbruggingsovereenkomsten. Het ministerie van IenW is categoriemanager voor de rijksbrede raamovereenkomsten voor inhuur professionals voor onder meer Interimmanagement (twee aanbestedingspercelen), organisatieadvies en de financiële adviesdiensten (drie aanbestedingspercelen). De verplichtingen die onder overbruggingsovereenkomsten voor percelen in het uitvoeringsjaar zijn aangegaan zijn onrechtmatig. Voor interimmanagement het gehele jaar. Voor organisatieadvies was dit aan de orde tot 15 maart 2024. Voor de financiële adviesdiensten voor drie percelen vanaf 1 december 2024. De totale onrechtmatig gegunde opdrachtwaarde van IenW onder de overbruggingscontracten voor Interimmanagement, Organizeatieadvies en financiële adviesdiensten bedroeg in 2024 € 0,8 miljoen. De totale gegunde opdrachtwaarde van IenW onder de overbruggingscontracten gesloten door andere ministeries bedroeg in 2024 € 6,3 miljoen.
2. Toezicht en aansturing ProRail. In het begrotingsjaar is gewerkt aan meer zichtbare beoordeling van voorschotverlening aan ProRail, bestaan van het sanctiebeleid en toepassing van de nieuwe controleprotocollen.
3. De RWS-inhuurdesk is in mei 2024 live gegaan. De implementatie van de nieuwe inhuurapplicatie ging gepaard met problemen ten aanzien van het inladen van de data en de functionaliteit voor het accorderen/mandateren van de inhuuraanvragen. Deze knelpunten hebben geleid tot achterstanden in de verwerking van aanvragen. Medewerkers van de inhuurdesk zijn en worden getraind in hun adviesvaardigheden passend binnen de geldende wet- en regelgeving en het interne RWS beleid. De herinrichting van de inhuurapplicatie is nog gaande en wordt uitgevoerd in samenwerking met de eigenaar van de inhuurapplicatie, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). RWS verwacht dat dit doorloopt tot en met het 2^e kwartaal van 2025.

4. Misbruik en oneigenlijk gebruik

Het departement heeft geen subsidieregelingen in uitvoering waarbij er vooraf geconstateerd is dat er sprake is van een verhoogd risico op misbruik en oneigenlijk gebruik. De resultaten van de jaarlijkse ADR review op subsidieregelingen over 2022 en 2023 zijn gepubliceerd op rijksoverheid.nl. De ILT IOD heeft in het verslagjaar geen onderzoeken uitgevoerd naar misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidieregelingen van het departement. De ILT IOD heeft met de domeinteams in het verslagjaar diverse onderzoeken van het FraudeExpertiseKnooppunt uitgevoerd.

5. Overige aspecten van de bedrijfsvoering

Voortgang op interimrapportage ADR 2024

1. Naleving AVG

Gestreefd wordt naar een privacyvolwassenheid niveau 3. Hoewel in 2024 een toename is te zien in het aantal verwerkingen in behandeling is het streefdoel in het verslagjaar niet behaald. Het privacyregister is nog niet voldoende op orde.

Artificial Intelligence

De verordening artificiële intelligentie (AI) is sinds 1 augustus 2024 van kracht. Om het ministerie in staat te stellen te voldoen aan de regels van de verordening is het ai-impactassessment aangepast. Deze bestaat nu uit een risicokwalificatietoets en een overzicht van de maatregelen die de ontwikkelaars van ai moeten nemen indien hun ai-systeem binnen de scope van de verordening valt. Daarnaast is en wordt binnen het ministerie

bewustzijn gecreëerd over de regels alsmede over het proces tot naleving. In het verslagjaar is gewerkt aan compliancy, communicatie en de inrichting bij lenW. Er wordt gekoerst op systematisch veilig oppakken van AI en er mee experimenteren. Via een op te stellen actieplan met verschillende ontwikkelplateaus wordt aangesloten op lopende initiatieven van onze partners en intern lenW.

6. Fraude- en corruptierisico's

De rijksbegrotingsvoorschriften schrijven voor dat de belangrijkste materiële fraude- en corruptierisico's worden gerapporteerd inclusief de genomen maatregelen om deze te beheersen. De risico's die worden gerapporteerd zijn mede gebaseerd op de departementale risicoanalyse.

Binnen de beleidsdirecties is er voornamelijk aandacht voor integriteit. De fraude en corruptierisico's krijgen minder expliciete aandacht van de beleidsdirecties. Het grootste risico is het bevoordelen van bevriende partijen dat wordt ondervangen door vier ogen controle en functiescheiding. Voor de verdere beheersing wordt voornamelijk vertrouwd op de functiescheiding bij de financiële processen waarbij de uitvoering door bedrijfsvoeringsdirecties wordt verzorgd. Bij de ILT wordt de kans op corruptie onderkend met name bij vergunningverlening en toezicht. De ILT werkt aan maatregelen om de weerbaarheid van medewerkers te vergroten en een cultuur van integriteit en transparantie te bevorderen. Over belangrijkste materiële risico's bij RWS rapporteerden we in de bedrijfsvoeringsparagraaf 2022; een actualisering van deze risicoinventarisatie is gepland voor 2025. Het integriteitsbeleid van RWS is verankerd met verschillende beheersmaatregelen in de organisatie. Naar aanleiding van een boek over ongewenst gedrag bij RWS is bij iedereen onder de aandacht gebracht dat een onveilige werkomgeving en ongewenste omgangsvormen onacceptabel zijn. Concrete vermoedens van integriteitschendingen worden centraal geregistreerd, onderzocht en gerapporteerd. Afgesproken is om de uitkomsten van de departementale risicoanalyse jaarlijks te actualiseren en te agenderen in het Audit Committee van het departement.

Deel 2 Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen

In deel 2 rapporteren we over de volgende onderwerpen:

1. Open standaarden en open source software
2. Betaalgedrag
3. Evaluatie van het Audit Committee
4. Departementale checks and balances subsidieregelingen
5. Normenkader financieel beheer
6. Beheer projecten Nationaal Groeifonds

1. Open standaarden en open source software

De naleving van de Internetstandaarden is verbeterd. Sturing op verbetering wordt ook nagestreefd voor websites die wel de maatschappelijke opgaven van lenW betreffen maar waarvan het eigenaarschap niet bij lenW is belegd. Het ministerie werkt met het Beheer en OntwikkelModel voor Open Standaarden (BOMOS). Ook neemt het ministerie een actieve houding aan door met het Forum voor Standaardisatie af te stemmen over verbetering en toepassing van standaarden en potentiële uitbreidingen daarvan.

2. Betaalgedrag

Het ministerie voldoet aan de rijksbrede norm.

3. Evaluatie van het Audit Committee

In het uitvoeringsjaar heeft geen evaluatie van het AC plaatsgevonden.

4. Departementale checks and balances subsidieregelingen

In dit onderdeel wordt tenminste elke vijf jaar een beschrijving opgenomen van de departementale checks and balances voor subsidieregelingen. De kaderwet subsidies lenM en onderliggende regelingen vormen het kader voor de subsidieregelingen van het ministerie. Binnen deze kaders stelt HBJZ in opdracht van de beleidsafdeling de subsidieregelingen op. De uitvoering van de subsidieregelingen vindt voornamelijk plaats door ProRail (hoofdspoorwegen), door RVO (bedrijven), door Connexx (transities) en door het kerndepartement (instituten verkeersveiligheid). De directie FEZ heeft kaders gesteld waaraan de administratieve organisatie moet voldoen. Via het instrument risicoanalyse wordt er door de uitvoerders op toegezien dat er geen middelgrote en grote risico's bij de uitvoering worden geaccepteerd. Als lenW wel besluit om subsidieregelingen met middelgrote en grote risico's te accepteren dan worden deze gemeld in de bedrijfsvoeringsparagraaf.

5. Normenkader financieel beheer

In 2013 presenteerde de toenmalige minister van Financiën het gemeenschappelijk normenkader voor goed financieel beheer en een kaderstelling voor extern financieel toezicht bij instellingen die een publiek belang dienen. In het verslagjaar zijn er geen afwijkingen gerapporteerd.

6. Beheer projecten Nationaal Groeifonds

Er is gewerkt aan de verbeteringen van controleprotocollen om bij de vaststelling van de subsidie te kunnen nagaan of voldaan wordt aan de kostencategorieën van de Algemene GroepsVrijstellingsVerordening (AGVV).

3. Belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering

In dit deel rapporteren wij over de belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering:

1. Voortgang op ontwikkelplan assetmanagement lenW
2. Voorschot- en verplichtingenbeheer specifieke uitkeringen en subsidies
3. Duurzaamheid
4. Herstel- en veerkrachtplan.

1. Voortgang op ontwikkelplan assetmanagement lenW

Naar aanleiding van de evaluatie van het rijksbrede verslaggevingsstelsel is het verbetervoorstel gedaan om te onderzoeken hoe assetmanagement in combinatie met het financieel waarden en administreren van bezittingen, de informatievoorziening voor zowel externe als interne stakeholders kan versterken. Op 3 juli 2023 presenteerde lenW de jaarlijkse voortgangsrapportage, TK36200A nr 80, waarin verduidelijkt wordt wat er nog te doen is op weg naar de ambitie om voor assetmanagement voor wegen, vaarwegen en watersystemen te voldoen aan de internationale standaard voor assetmanagement: de ISO 55000.

De Tweede Kamer is op 2 oktober 2024 geïnformeerd over het inzicht in areaaldata bij ProRail en Rijkswaterstaat. In deze informatie wordt ook het ontwikkelprogramma assetmanagement genoemd.

2. Voorschot- en verplichtingenbeheer: specifieke uitkeringen/subsidies

In het verslagjaar is geconstateerd dat de processen subsidies en specifieke uitkeringen moeten worden aangepast zodat de voorschotten worden afgewikkeld op datum vaststellingsbeschikking en niet op het moment dat de terugvordering is ontvangen/de nabetaling is verricht. Deze processen worden in 2025 aangepast.

De ADR heeft geconstateerd dat door het volgen van het huidige subsidieproces de voorschotstanden ultimo 2023 voor circa €295 miljoen te hoog gewaardeerd staan in de saldibalans 2023. Naar aanleiding van deze bevinding wordt een correctie toegelicht in de beginstand van de saldibalans van circa €295 miljoen en is een correctie doorgevoerd in de voorschottenadministratie van circa €283 miljoen (vv €243 miljoen Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies) per ultimo 2024. In de voorschottenstand ultimo 2024 staan de voorschotten opgenomen, die RVO heeft verstrekt namens het ministerie.

3. Duurzaamheid

Het ministerie rapporteert in het duurzaamheidsverslag 2024 over duurzaamheid in het verslagjaar.

4. Herstel- en veerkrachtplan

In het interim auditrapport adviseert de ADR om een strakke en haalbare planning te hanteren voor het aanleveren van de benodigde informatie voor mijlpaal ERTMS planstudie en doelstelling iWKS om potentiële financiële gevolgen te vermijden. Naar aanleiding van de toetsing door de ADR zijn er diverse toezeggingen door IenW gedaan.

C. JAARREKENING

7. Departementale verantwoordingsstaat

Tabel 96 Departementale verantwoordingsstaat 2024 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2024 (Bedragen x € 1.000)

Art. Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)			Realisatie (2)			Verschil realisatie en vastgestelde begroting (3) = (2) - (1)		
	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
Totaal	15.217.279	15.251.537	86.555	14.673.239	13.918.645	66.526	- 544.040	- 1.332.892	- 20.029
Beleidsartikelen									
11 Integraal waterbeleid	75.504	85.520	0	188.327	70.066	382	112.823	- 15.454	382
13 Bodem en Ondergrond	118.942	154.175	0	187.594	140.358	1.527	68.652	- 13.817	1.527
14 Wegen en verkeersveiligheid	388.768	503.006	5.782	497.516	465.201	8.619	108.748	- 37.805	2.837
16 Openbaar vervoer en spoor	648.937	661.702	46.584	351.392	476.714	23.751	- 297.545	- 184.988	- 22.833
17 Luchtvaart	114.121	62.788	12.263	116.074	70.157	1.399	1.953	7.369	- 10.864
18 Scheepvaart en Havens	303.462	195.353	0	303.659	80.213	3.411	197	- 115.140	3.411
19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	10.370	10.479	0	9.588	10.501	236	- 782	22	236
20 Lucht en Geluid	56.708	59.400	0	62.429	63.254	895	5.721	3.854	895
21 Duurzaamheid	81.984	82.391	0	83.852	63.648	310	1.868	- 18.743	310
22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's	76.752	86.362	250	255.607	67.234	420	178.855	- 19.128	170
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	64.512	66.002	0	78.039	79.028	0	13.527	13.026	0
24 Handhaving en toezicht	203.031	203.031	14.948	233.752	231.638	14.552	30.721	28.607	- 396
25 Brede doeluitkering	1.052.388	1.052.276	0	1.324.586	1.113.168	0	272.198	60.892	0
26 Bijdrage investeringsfondsen	11.505.234	11.505.084	0	10.408.456	10.408.456	0	- 1.096.778	- 1.096.628	0
Niet-beleidsartikelen									
97 Algemeen departement	49.995	48.709	1.101	42.466	58.082	3.139	- 7.529	9.373	2.038
98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	458.464	467.459	5.627	529.902	520.927	7.885	71.438	53.468	2.258
99 Nog onverdeeld	8.107	7.800	0	0	0	0	- 8.107	- 7.800	0

8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen

Tabel 97 Samenvattende verantwoordingsstaat 2024 inzake baten-lastenagentschap van het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat (bijdragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Begroting	(2) Realisatie 2024	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	(4) Realisatie 2023
Baten- lastenagentschap RWS				
Totale baten	3.607.127	4.132.906	525.779	3.595.711
Totale lasten	3.605.607	4.230.990	625.383	3.585.124
Saldo van baten en lasten	1.520	- 98.084	- 99.604	10.587
Totale kapitaaluitgaven	77.853	63.096	- 14.757	61.705
Totale kapitaalontvangsten	56.918	34.986	- 21.932	27.636
Baten- lastenagentschap KNMI				
Totale baten	105.908	116.708	10.800	103.685
Totale lasten	105.908	120.595	14.687	104.318
Saldo van baten en lasten	0	- 3.887	- 3.887	- 633
Totale kapitaaluitgaven	4.296	3.847	- 449	3.749
Totale kapitaalontvangsten	2.590	7.990	5.400	3.934

9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2024

1 Agentschap Rijkswaterstaat

Tabel 98 Verantwoording van agentschap voor het jaar 2024 (bijdragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Baten				
Omzet	3.559.455	4.058.335	498.880	3.531.958
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	<i>3.312.661</i>	<i>3.489.281</i>	<i>176.620</i>	<i>3.283.835</i>
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	<i>95.417</i>	<i>109.170</i>	<i>13.753</i>	<i>114.061</i>
<i>waarvan omzet derden</i>	<i>221.439</i>	<i>282.114</i>	<i>60.675</i>	<i>259.271</i>
<i>waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud</i>	<i>- 183.444</i>	<i>109.552</i>	<i>292.996</i>	<i>- 106.469</i>
<i>waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten</i>	<i>113.382</i>	<i>68.218</i>	<i>- 45.164</i>	<i>- 18.740</i>
Rentebaten	46.172	68.318	22.146	58.908
Vrijval voorzieningen	0	4.064	4.064	3.142
Bijzondere baten	1.500	2.189	689	1.703
Totaal baten	3.607.127	4.132.906	525.779	3.595.711
Lasten				
Apparaatskosten	1.473.122	1.684.347	211.225	1.494.345
- Personele kosten	1.126.869	1.325.696	198.827	1.170.924
<i>waarvan eigen personeel</i>	<i>1.057.497</i>	<i>1.178.294</i>	<i>120.797</i>	<i>1.028.344</i>
<i>waarvan inhuur externen</i>	<i>69.372</i>	<i>91.630</i>	<i>22.258</i>	<i>84.774</i>
<i>waarvan overige personele kosten</i>	<i>0</i>	<i>55.772</i>	<i>55.772</i>	<i>57.806</i>
- Materiële kosten	346.253	358.651	12.398	323.421
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>46.983</i>	<i>61.409</i>	<i>14.426</i>	<i>54.011</i>
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	<i>67.848</i>	<i>79.555</i>	<i>11.707</i>	<i>80.341</i>
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	<i>231.422</i>	<i>217.687</i>	<i>- 13.735</i>	<i>189.069</i>
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	2.101.060	2.490.601	389.541	2.042.495
Rentelasten	2.936	1.606	- 1.330	1.279
Afschrijvingskosten	20.359	18.674	- 1.685	18.988
- Materieel	20.199	18.499	- 1.700	17.847
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>4.609</i>	<i>5.564</i>	<i>955</i>	<i>4.808</i>
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	<i>15.590</i>	<i>12.935</i>	<i>- 2.655</i>	<i>13.039</i>
- Immaterieel	160	175	15	1.141
Overige lasten	8.000	34.302	26.302	27.926
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	<i>8.000</i>	<i>33.064</i>	<i>25.064</i>	<i>10.897</i>
<i>waarvan bijzondere lasten</i>		<i>1.238</i>	<i>1.238</i>	<i>17.029</i>
Totaal lasten	3.605.477	4.229.530	624.053	3.585.033
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	1.650	- 96.624	- 98.274	10.678
Agentschapsdeel Vpb-lasten	130	1.460	1.330	91
Saldo van baten en lasten	1.520	- 98.084	- 99.604	10.587
Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij	1.520	- 17.898	- 19.418	27
Nog te verdelen resultaat	0	- 80.186	- 80.186	10.560

Tabel 99 Voorgestelde resultaatbestemming (bedragen x € 1.000)

Voorgestelde resultaatbestemming	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (1) + (2)	Realisatie 2023 (4)
<i>(Voorgesteld resultaat als volgt te verdelen)</i>				
Toevoeging/ onttrekking:				
- Pok/Wau*				
- Exploitatiereserve	0	- 80.186	- 80.186	10.560
Nog te verdelen resultaat	0	- 80.186	- 80.186	10.560

Toelichting

Het nog te verdelen resultaat 2024 bedraagt € -80,2 miljoen. Na vaststelling van de jaarrekening, wordt conform de Regeling Agentschappen het onverdeeld resultaat in zijn geheel in mindering gebracht op de exploitatie-reserve.

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement 2024 van € 3.489,3 miljoen (begroot € 3.312,7 miljoen) bestaat uit:

- Agentschapsbijdrage 2024: € 3.483,2 miljoen (begroot € 3.305,7 miljoen);
- Verrekeningen voor specifiek met het moederdepartement overeengekomen werkzaamheden welke, gedurende 2024, via facturen bij het moederdepartement in rekening zijn gebracht: € 6,1 miljoen (begroot € 7,0 miljoen).

De hogere agentschapsbijdrage ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 177,5 miljoen wordt per saldo veroorzaakt door:

- Uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2024 (€ 131,7 miljoen);
- bijdrage van het ministerie van Economische Zaken (EZ) aan het programma Windenergie op zee (€ 16 miljoen);
- programmamiddelen voor het uitvoeren van het onderzoeksprogramma 2024 voor de water en bodemopgaven. Dit onderzoeksprogramma wordt uitgevoerd onder de Subsidieregeling Instituten voor Toegepast Onderzoek (SITO-regeling) (€ 14,9 miljoen);
- overheveling van budget uit Aanleg en Vervanging en Renovatie ten behoeve van de overdracht van zij-objecten Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (€ 14,4 miljoen);
- middelen ter dekking van excessieve prijsstijgingen voor Exploitatie en Onderhoud (€ 8 miljoen);
- bijdrage van het ministerie van Economische Zaken (EZ) aan het programma Maritiem InformatieVoorzieningen Servicepunt (MIVSP) (€ 7,9 miljoen);
- apparaatsmiddelen voor de extra capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en advisering (BOA). Dit betreft alle advieswerkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van lenW (€ 7,7 miljoen);
- apparaatsmiddelen in het kader van de banenafpraak arbeidsbeperkten (€ 5,7 miljoen);
- middelen voor de realisatie van een geleiderail bij het zonnepark langs de A37 (€ 5,4 miljoen);
- terugbetaling van resterend budget na afronding van de Nota Mobiliteit Achterstallig Onderhoud Vaarwegen (NoMo AOV) (€ -19,2 miljoen);
- het opvangen van de financiële tegenvaller voor de renovatie van het Julianakanaal (€ -13,9 miljoen);
- toevoegen van meerjarig onderhoudsbudget aan de scope van het uitvoeringsproject Tunnel A10 (€ -8 miljoen);
- bijdrage van RWS aan het programma Vernieuwing SAP (€ -7 miljoen)
- het restant betreft verschillende mutaties kleiner dan € 5 miljoen (€ 13,9 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet moederdepartement ad. € 3.483,2 miljoen uitgesplitst naar de verschillende begrotingsartikelen.

Tabel 100 Specificatie omzet moederdepartement 2024 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Agentschapsbijdrage Deltafonds	654.970	713.089	58.119	708.935
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	1.376	11.336	9.960	11.961
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening		553	553	802
Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	294.860	314.052	19.192	319.050
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	352.657	374.997	22.340	363.871
Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	6.077	12.151	6.074	13.251
Agentschapsbijdrage Mobiliteitsfonds	2.594.234	2.702.870	108.636	2.498.083
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.658.822	1.733.529	74.707	1.624.145
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	935.412	969.341	33.929	873.938
Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII	56.457	67.204	10.747	68.914
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	14.382	16.561	2.179	15.406
Artikel 13 Bodem en ondergrond	4.154	4.440	286	5.489
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	10.267	13.036	2.769	12.119
Artikel 16 Openbaar Vervoer en spoor	830	880	50	1.057
Artikel 17 Luchtvaart	473	949	476	6.185
Artikel 18 Scheepvaart en havens	1.818	3.237	1.419	2.810
Artikel 19 Internationaal beleid	421	533	112	644
Artikel 20 Lucht en geluid	3.128	3.695	567	2.816
Artikel 21 Duurzaamheid	10.773	12.254	1.481	11.644
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	7.020	8.276	1.256	7.580
Artikel 97 Algemeen departement	3.191	3.343	152	3.164
Totaal agentschapsbijdrage	3.305.661	3.483.163	177.502	3.275.932
Directe vermogensmutatie			0	
Overige omzet lenW	7.000	6.118	- 882	7.903
Totaal omzet moederdepartement	3.312.661	3.489.281	176.620	3.283.835
Van totaal omzet moederdepartement			0	
*apparaat (interne kosten)	1.342.599	1.440.275	97.676	1.361.863
*programma (kosten uitbesteed werk en andere externe kosten)	1.970.062	2.049.006	78.944	1.921.972

Omzet overige departementen

De hogere omzet overige departementen ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 13,8 miljoen wordt met name veroorzaakt door een lagere omzet op de apparaats- en programmakosten die RWS bij het ministerie van BZK in rekening brengt voor de werkzaamheden in het kader van de Omgevingswet zoals digitaal stelsel, informatiepunt en toepasbare regels (€ -11,5 miljoen). Deze omzet is vanaf 2024 voor een groot deel verantwoord op omzet derden, omdat deze omzet vanuit het Kadaster afkomstig is. Het Kadaster is een ZBO. Opbrengsten van ZBO's worden verantwoord onder «Omzet derden». De hogere omzet Werken voor en met Partners is het gevolg van de inzet van RWS op een aantal grote projecten (€ 8,8 miljoen). Het betreft hier hogere omzet voor het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER), hogere omzet voor facilitaire dienstverlening en hogere omzet voor rijksbrede opleidingen die RWS inkoop en organiseert.

Verder is de lagere omzet voor Beleidsadviesing en ondersteuning (BOA) (€ -4,5 miljoen) het gevolg van lagere afname door het ministerie van EZ en het ministerie van BZK. De BOA opdracht voor het project Omgevingsloket 2.0 is in 2023 afgerond.

Tenslotte is de hogere omzet Overig (€ 20,7 miljoen) te verklaren doordat er overtollige gronden aan de A2 (project Maastricht Tunnel) zijn overgedragen aan het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) en van het ministerie BZK is in 2024 € 1,3 miljoen ontvangen als bijdrage voor werkzaamheden op het gebied van Ruimtelijk Beleid.

In onderstaande tabel is de omzet overige departementen ad. € 109,2 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 101 Specificatie omzet overige departementen 2024 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Rijksrederij	49.598	49.791	193	47.389
Omgevingswet	26.372	14.881	- 11.491	35.624
Werken voor en met Partners	11.500	20.344	8.844	21.967
Beleidsadvisering en ondersteuning (BOA)	6.947	2.487	- 4.460	5.015
Overig	1.000	21.667	20.667	4.066
Totaal	95.417	109.170	13.753	114.061

Omzet derden

De hogere omzet derden ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 60,7 miljoen wordt met name veroorzaakt door de omzet vanuit het windmolenpark Maasvlakte 2 (€ 20,4 miljoen). Deze waren niet in de begroting opgenomen. Daarnaast een hogere omzet op het verhalen van kosten door schaderijdingen en schadevaringen (€ 19,7 miljoen). Op Vastgoed is de omzet toegenomen als gevolg van het ingebruikgevingen (IGG) van areaal voor Windparken (€ 10,2 miljoen). De hogere omzet Beheer en Onderhoud (€ 6,7 miljoen) wordt met name veroorzaakt door stijgende omzet voor zout t.b.v. gladheidsbestrijding voor de provincie Zeeland en het waterschap Scheldestromen.

In onderstaande tabel is de omzet derden ad. € 282,1 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 102 Specificatie omzet derden 2024 (bedragen x €1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Beheer en Onderhoud	35.000	41.657	6.657	46.529
Schaderijden en Schadevaren	35.725	55.455	19.730	42.536
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	61.410	71.640	10.230	74.958
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	25.024	24.530	- 494	19.561
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	21.180	9.117	- 12.063	9.821
Werken voor en met Partners	19.000	18.196	- 804	15.779
Waterwet	17.000	17.167	167	15.777
Windmolenpark Maasvlakte II	0	20.369	20.369	23.472
Overig	7.100	23.983	16.883	10.838
Totaal	221.439	282.114	60.675	259.271

Saldo Op Ontvangen Bijdragen

In navolging van de aanbeveling uit het rapport doorlichting agentschap Rijkswaterstaat (2021) en toezegging aan de Tweede Kamer over het gebruik en de naamgeving van de balanspost Nog Uit Te Voeren Werkzaamheden (NUTW) zijn de afspraken over het gebruik van de NUTW post opnieuw geformaliseerd. Hierbij is besloten om met ingang van 2024 de NUTW te splitsen in een post gerelateerd aan de bekostiging van de maatregelen ten behoeve van het Basis KwaliteitsNiveau (BKN) voor Exploitatie en

Onderhoud en een post voor overige werkzaamheden gefinancierd vanuit EPK-BLS, respectievelijk «Saldo Op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud» en Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten».

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het Basis Kwaliteitsniveau (BKN). Bij ontwerpbegroting 2024 was het de verwachting dat RWS minder opdrachten in de markt zou zetten, waardoor het saldo met circa € 183,4 miljoen zou toenemen. In 2024 is de productie op stoom gekomen en heeft RWS meer opdrachten in de markt gezet dan aan opbrengsten is ontvangen. Hierdoor neemt het saldo met € -109,6 miljoen af.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planstudies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten. In de ontwerpbegroting 2024 was, op basis van de aanwezige opdrachtenportefeuille, uitgegaan van een afname van het saldo met € -113,4 miljoen. Gedurende 2024 is de orderportefeuille toegenomen en heeft RWS niet alle opdrachten in het jaar af kunnen ronden. Als gevolg hiervan neemt het saldo minder af dan was voorzien. De afname over 2024 bedraagt € -68,2 miljoen.

Met deze afname is de trend doorbroken van een jaarlijks toenemend saldo op ontvangen bijdragen. Voor een toelichting van de toename van de productie wordt verwezen naar het kopje kosten uitbesteed werk en andere externe kosten van deze verantwoording.

Rentebaten

De hogere rentebaten ten opzichte van de begroting 2024 (€ 22,1 miljoen) zijn het gevolg van de gestegen rentepercentages sinds 2022, ter bestrijding van de inflatie. RWS ontvangt rente op de rekening-courant verhouding met het ministerie van Financiën.

Vrijval voorzieningen

De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2024 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 4,0 miljoen uit de voorzieningen is vrijgevallen. De vrijval is als baten in de exploitatierekening verwerkt en bestaat uit:

- Vrijval van de voorziening groot onderhoud schepen, wegens het afronden van werkzaamheden die betrekking hebben op het groot onderhoudsprogramma (€ 3,8 miljoen);
- vrijval reorganisatievoorziening RWS, reorganisatievoorziening Rijksrederij en voorziening dubieuze Debiteuren (€ 0,2 miljoen);

Bijzondere baten

De bijzondere baten ad. € 2,2 miljoen zijn ontstaan uit ingediende BTW suppleties over 2019 (€ 1,1 miljoen) en de boekwinsten op afgestoten activa (€ 1,1 miljoen).

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel, overige personele kosten en de kosten van de ingehuurd capaciteit voor de uitvoering van kerntaken.

Tabel 103 Specificatie personele kosten 2024 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Vershil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Eigen personeel	1.057.497	1.178.294	120.797	1.028.344
Inhuur externen	69.372	91.630	22.258	84.774
Overige personele kosten		55.772	55.772	57.806
Totaal personele kosten	1.126.869	1.325.696	198.827	1.170.924
FTE formatie	9.691	10.111	420	9.869
FTE bezetting		11.248		10.721

Eigen personeel en overige personele kosten

De hogere kosten eigen personeel (€ 120,8 miljoen) en overige personele kosten (€ 55,8 miljoen) ten opzichte van de begroting 2024 zijn met name het gevolg van gemaakte afspraken in de CAO Rijk 2024-2025. Hierin zijn afspraken gemaakt over een salarisverhoging van 8,5% inclusief een verhoging van het schaalbedrag met € 50 (bruto), ophoging van het Individueel Keuze Budget (IKB) voor het personeel tot 16,50% en eenmalige uitkeringen (mei en november) van in totaal € 2.000 bruto gebaseerd op een volledige arbeidsduur van gemiddeld 36 uur per week. Ook is de toename van het IKB spaarverlof hoger dan bij de begroting was ingeschat. Dit alles zorgt voor een toename van de personeelskosten met € 100,4 miljoen. Verder hebben de CAO effecten geleid tot stijging van de personeelskosten op werken voor en met partners en overige departementen. Voor deze toename ontvangt RWS geen compensatie, waardoor de kostenstijging zelf is in te passen (€ 12,8 miljoen). De toename wordt met name ook veroorzaakt door capaciteit die RWS in afstemming met beleid zelf ten laste brengt van het resultaat voor aanleg (80 FTE) en Cybersecurity (51 FTE) (€ 15 miljoen).

Daarnaast is de formatie in 2024 gedurende het jaar met 420 FTE opgehoogd van 9.691 FTE naar 10.111 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen (€ 48,4 miljoen):

- Instroom van arbeidsbepikten in het kader van de banenafpraak (192 FTE), extra capaciteit in het kader van Beleidsondersteuning en -adviesing (BOA) (64 FTE), werken aan Uitvoering (45 FTE), capaciteit voor de Arbeidsmix, waarbij inhuur is omgezet naar capaciteit (35 FTE), capaciteit voor het programma Wind op Zee (33 FTE), capaciteit voor het beheer Talking traffic (10 FTE), Vrachtwagenheffing 2024 (8 FTE), Verzorgingsplaats van de toekomst (7 FTE), Klimaatneutrale en circulaire organisatie (7 FTE), Maritiem Informatieknooppunt (4 FTE), Tijdelijke Tolheffing 2024 (4 FTE) en diverse kleine mutaties (11 FTE).

De bezetting ultimo 2024 bedraagt 11.248 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2024 van 10.111 FTE. Deze overbezetting wordt met name veroorzaakt door FTE's die RWS in afstemming met beleid zelf ten laste brengt van het resultaat voor aanleg (80 FTE) en Cybersecurity (51 FTE) en FTE's die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE's zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Inhuur externen

Tabel 104 Specificatie kosten inhuur 2024 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Apparaat (kerntaken)	69.372	91.630	22.258	84.774
Programma (niet-kerntaken)	129.857	177.635	47.778	157.906
Totaal inhuur	199.229	269.265	70.036	242.680

In 2024 is de realisatie op inhuur op kerntaken hoger uitgekomen dan bij begroting aangenomen. De uitgaven komen in totaal uit op 6,9% van de personeelskosten en blijven daarmee binnen de inhuurnorm van 10%.

Naast de inzet van externe inhuur gefinancierd uit apparaatsmiddelen vond in 2024 bij Rijkswaterstaat ook inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betreft (niet-kerntaken). Deze worden gefinancierd uit de programmamiddelen.

Inhuur op niet-kerntaken is noodzakelijk om de hoge productieopgave van RWS te realiseren. Uitgangspunt bij exploitatie, onderhoud, ontwikkeling en vernieuwing is om optimaal gebruik te maken van de markt. De inhuur op niet-kerntaken wordt met name verantwoord op de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten en bedraagt over 2024 3% van de omzet (BLS en GVKA samen).

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan uit de kosten voor apparaat gebonden ICT-middelen, de bijdrage aan SSO's die bedrijfsvoeringsdiensten leveren en overige materiële kosten.

Apparaat ICT

De hogere kosten voor apparaat gebonden ICT-middelen ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 14,4 miljoen worden met name veroorzaakt door de gestegen kosten van licenties (€ 6,8 miljoen) en uitbestede ICT dienstverlening (€ 5,8 miljoen), de extra beheerskosten van de technische infrastructuur van RWS (€ 1,5 miljoen) en het servicemanagement systeem ter ondersteuning van het proces met betrekking tot informatievoorziening (€ 0,3 miljoen).

Bijdrage aan SSO's

Ten opzichte van de begroting 2024 zijn de kosten voor de bijdrage aan Shared Service Organisaties toegenomen met € 11,7 miljoen. Dit is met name het gevolg van stijging van de doorberekening van kosten door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) (€ 6 miljoen), hogere doorbelasting van de Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR) (€ 3,7 miljoen) en doorbelasting van kosten P-Direkt (€ 2 miljoen).

Overige materiële kosten

De lagere overige materiële kosten ten opzichte van de begroting 2024 ad. € -13,7 miljoen zijn met name het gevolg van een lagere realisatie dan begroot op uitbesteding advieskosten (€ -3,7 miljoen), lagere realisatie aan bureau, voorlichting en huisvesting (€ -3 miljoen), onderhoud en exploitatie gebouwen, inventaris, vaar- voer- en vliegtuigen (€ -4,8 miljoen) en huur/ lease van inventaris, vaar- en voertuigen (€ - 2,2 miljoen).

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Bij brief van 17 maart 2023 is de Kamer geïnformeerd over de aanpak van RWS van de groeiende instandhoudingsopgave. Voor de netwerken is een Basiskwaliteitsniveau geformuleerd. Extra budget is beschikbaar gekomen vanuit het CoalitieAkkoord Rutte IV (CA) en een schuif van middelen en capaciteit van aanleg naar instandhouding. Door het beschrijven van een 8-jarige opdracht ontstaat langjarige zekerheid voor zowel RWS al de markt om efficiënt en doelmatig te werken en zo de productie te laten stijgen.

De realisatie van kosten uitbesteed werk en andere externe kosten (EPK € 389,5 miljoen) is hoger dan begroot bij begroting 2024. Deze hogere kosten zijn met name het gevolg van prijsstijgingen (ca. € 151 miljoen) en de invulling van de productieopgave die op stoom komt (ca. € 117 miljoen). Ook wordt de stijging veroorzaakt door het inpassen van een aantal tegenvallers, waaronder de prinses Margriettunnel, het borgen van constructieve veiligheid Haringvlietbrug, Stuw Grave, pompen IJmuiden, Krammersluizen, Havenhoofd IJmuiden en de overlaatdam Maastricht. Het totale kaseffect in 2024 van deze tegenvallers bedraagt circa € 121 miljoen.

Afschrijvingskosten

Ten opzichte van de begroting 2024 is de realisatie lager uitgekomen (€ -1,7 miljoen). Dit heeft betrekking op lagere kosten als gevolg van vertraging in enkele investeringen. Voorbeelden hiervan zijn vertraging in het aanleggen van walstroom bij de watersteunpunten als gevolg van krapte bij de netbeheerders en vertragingen in het programma duurzaamheid door capaciteitstekort bij zowel de marktpartijen en RWS.

Overige lasten

Dotaties voorzieningen

De dotaties aan de voorzieningen (€ 33,1 miljoen) hebben met name betrekking op:

- Voorziening groot onderhoud vaartuigen (€ 29,6 miljoen): deze dotatie is gebaseerd op een meerjarig gemiddeld bedrag voor de gehele periode waarvoor levensduur verlengend onderhoud (LVO) is ingeschat. Jaarlijks onderzoekt de Rijksrederij welke maatregelen nodig zijn om de vloot functionerend te houden en welke gepland en geschat LVO noodzakelijk is, gebaseerd op een tijdshorizon van ongeveer 10 jaar vooruit. De toevoegingen per vaartuig aan de voorziening wordt bepaald op basis van het geschatte bedrag en de periode tot aan het geplande LVO. Door middel van deze voorziening worden de lasten gelijkmatig verdeeld over een aantal boekjaren.;
- dotatie aan voorziening dubieuze debiteuren (€ 3,1 miljoen) voornamelijk als gevolg van een dispuut met een contractpartij A15.

Bijzondere lasten

De bijzondere last (€ 1,2 miljoen) betreft met name een inschatting voor te betalen rente vanwege een vrijwillige verbetering op een onjuiste toepassing van het 0% tarief omzetbelasting op zeeschepen.

Agentschapsdeel VpB lasten

Het Agentschap RWS verzorgt activiteiten die tot het departement IenW horen en voor anderen. Met betrekking tot de winst op een aantal activiteiten van RWS moet door IenW vennootschapsbelasting (Vpb) worden afgedragen.

In 2024 is een voorlopige aanslag vennootschapsbelasting 2024 ontvangen ten bedrage van € 0,2 miljoen en als grondslag gehanteerd voor de Vpb last. Daarnaast is op basis van de in 2024 gemaakte winst op het windmolenpark Maasvlakte II, een reële inschatting gemaakt van de te betalen VpB last (€ 1,3 miljoen). In 2025 zal over 2024 aangifte worden gedaan.

Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij

De dotatie aan de Reserve Rijksrederij is de uitkomst na vergelijk van twee aspecten van de algemene grondslagen. Het bedrag aan rente en afschrijvingen, berekend op basis van de vervangingswaarde en verwerkt in de tarieven met de gebruikers, wordt vergeleken met de benodigde dotatie aan de voorziening groot onderhoud schepen. Als de dotatie aan de voorziening lager blijkt dan de berekende kapitaallasten op basis van vervangingswaarde, wordt het verschil gedoteerd aan de reserve Rijksrederij. In 2024 is de dotatie hoger zodat geen bedrag is gedoteerd. Indien de benodigde dotatie hoger uitvalt dan de berekende waarde, wordt het verschil onttrokken aan de reserve Rijksrederij. Dat laatste geldt voor 2024 met een bedrag van € 628 duizend en is derhalve onttrokken aan de reserve Rijksrederij.

Daarnaast is in 2024 als gevolg van een herziening en actualisatie van de uitgangspunten voor de voorziening groot onderhoud vaartuigen eenmalig een bedrag van € 17,3 miljoen onttrokken aan de reserve.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen resultaat 2024 bedraagt € -80,2 miljoen, te dekken uit de exploitatiereserve. Dit negatieve resultaat vereist na 2024 een strakke sturing op de kosten en het zoeken naar besparingen.

Tabel 105 Balans per 31 december 2024 (bedragen x € 1.000)

	Balans 2024	Balans 2023
Activa		
Vaste activa	194.840	169.227
Immateriële vaste activa	189	364
Materiële vaste activa	194.651	168.863
<i>waarvan grond en gebouwen</i>	<i>108.028</i>	<i>92.980</i>
<i>waarvan machines en installaties</i>	<i>7.852</i>	<i>8.394</i>
<i>waarvan andere vaste bedrijfsmiddelen</i>	<i>59.059</i>	<i>58.068</i>
<i>waarvan vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa</i>	<i>19.712</i>	<i>9.421</i>
Vlottende activa	1.601.652	1.816.377
Vorderingen	167.953	139.513
<i>waarvan debiteuren</i>	<i>26.372</i>	<i>39.488</i>
<i>waarvan belastingen en premies sociale lasten</i>	<i>0</i>	<i>1.037</i>
<i>waarvan overlopende activa</i>	<i>141.581</i>	<i>98.988</i>
Liquide middelen	1.433.699	1.676.864
Projecten in uitvoering	11.439.655	10.612.442
Totaal activa	13.236.147	12.598.046
Passiva		
Eigen Vermogen	63.619	164.682
Exploitatiereserve	134.646	124.086
Onverdeeld resultaat	– 80.186	10.560
Reserve Rijksrederij	9.159	30.036
Voorzieningen	32.498	16.152
Langlopende schulden	131.373	115.306
Leningen bij het Ministerie van Financiën	131.373	115.306
Kortlopende schulden	1.569.002	1.689.464
Crediteuren	53.487	88.683
Belastingen en premies sociale lasten	8.934	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	14.479	15.442
Saldo Op Ontvangen Bijdragen	1.057.605	1.235.375
Overige schulden	204.403	147.689
Overlopende passiva	230.094	202.275
Op te leveren projecten	11.439.655	10.612.442
Totaal passiva	13.236.147	12.598.046

Activa**Vaste activa***Immateriële vaste activa*

De immateriële vaste activa bestaat uit zelf ontwikkelde software en licenties (in ontwikkeling). De afname wordt met name veroorzaakt door afschrijvingen op het in gebruik genomen deel van het integrale Schadevolg-systeem.

Materiële vaste activa

In 2024 heeft een aanpassing plaatsgevonden in de toedeling van de materiële vaste activa categorieën. Inventarissen en kantoorautomatisering zijn nu opgenomen als andere vaste bedrijfsmiddelen (in 2023 stond dit onder machines en installaties). De installaties in vaartuigen en de technische hulpmiddelen is nu opgenomen onder machines en installaties (in 2023 andere vaste bedrijfsmiddelen). Voor vergelijkingsdoeleinden zijn ook de cijfers over 2023 hierop aangepast.

De toename van de materiële vaste activa wordt veroorzaakt door gerealiseerde en in gebruik genomen investeringen. Dit betreft onder grond en gebouwen investeringen in de strategische zoutloods in Utrecht. Onder machines en installaties investeringen in fysieke beveiliging, walstroomvoorzieningen en klimaatinstallaties. De toename op andere vaste bedrijfsmiddelen betreft investeringen in zoutstrooiers en sneeuw-ploegen, (refurbished) kantoormeubilair, trolleys voor hybride werken, motorfietsen en utiliteitsvoertuigen en WIFI acces-points.

Vlottende activa

Debiteuren

De post debiteuren betreft de gefactureerde, nog te ontvangen bedragen voor verrichte diensten en leveringen. Hierop zijn de voorzieningen voor moeilijk inbare vorderingen ad. € 4,7 miljoen in mindering gebracht.

Overige vorderingen en overlopende activa

Deze post bestaat uit vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen. Deze toename ten opzichte van 2023 bestaat met name uit nog te ontvangen rentevergoeding op de rekening courant (€ 30 miljoen), vergoeding voor schaderijdingen en schadevaringen (€ 11,2 miljoen) en te ontvangen bedragen van het Rijksvastgoedbedrijf voor verkopen van roerend en onroerend goed (€ 5,7 miljoen) en het saldo van afname van overige posten (€ -5,3 miljoen).

Liquide middelen

Onder de liquide middelen worden de kasvoorschotten en het saldo op de rekening-courant bij het ministerie van Financiën verantwoord. Alle liquide middelen staan ter vrije beschikking van RWS. In het kasstroomoverzicht worden de uitgaven en ontvangsten toegelicht.

Projecten in uitvoering

Onder de post projecten in uitvoering is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post op te leveren projecten voor hetzelfde bedrag.

Passiva

Eigen Vermogen

Het Eigen Vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en het onverdeeld resultaat, ook uit de reserve Rijksrederij. Deze reserve wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij en is bestemd voor de aanschaf van nieuwe vaartuigen.

Tabel 106 Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)

	Exploitatie- reserve	Onverdeeld resultaat	Reserve Rijksrederij	Totaal
Stand per 31/12/2023	124.086	10.560	30.036	164.682
Mutaties 2024				
- Toevoeging 2024	10.560			10.560
- Onttrekking 2024		- 10.560	- 20.877	- 31.437
- Resultaat boekjaar		- 80.186		- 80.186
Totaal mutaties 2024	10.560	- 90.746	- 20.877	- 101.063
Stand per 31/12/2024	134.646	- 80.186	9.159	63.619

Exploitatiereserve

De toevoeging aan de exploitatiereserve ad. € 10,6 miljoen betreft het nog te verdelen positieve resultaat 2023.

Onverdeeld resultaat

Het nog te verdelen positieve resultaat 2023 ad. € 10,6 miljoen is toegevoegd aan de exploitatiereserve. Het nog te verdelen nadelig resultaat 2024 bedraagt € -80,2 miljoen.

Reserve Rijksrederij

De reserve Rijksrederij is bestemd voor de instandhouding van de vloot, ter dekking van (vervangings-) investeringen van schepen en eventuele aanvullingen voor de voorziening groot onderhoud vaartuigen voor het deel dat uitstijgt boven de berekende post kapitaalsverschillen. In 2024 is € 20,9 miljoen onttrokken aan deze reserve. Deze onttrekking is de uitkomst van de herziening en actualisatie van de uitgangspunten voor de voorziening grootonderhoud vaartuigen (€ 17,3 miljoen), aanwending voor de financiering van nieuwe schepen (€ 3 miljoen) en dekking als gevolg van een hogere benodigde dotatie aan de voorziening LVO dan het kapitaallastenverschil (€ 0,6 miljoen).

Het Eigen Vermogen van een baten-lastenagentschap is gebonden aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Het Eigen Vermogen per 31 december 2024 bedraagt 1,79% van die gemiddelde jaaromzet.

Tabel 107 Eigen Vermogen tot gemiddelde jaaromzet (bedragen x € 1.000)

Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2024	3.560.426	63.619	1,79%
2023	3.331.454	164.682	4,94%
2022	3.145.036	176.561	5,14%

Voorzieningen

Tabel 108 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)

	Reorganisatie- voorziening RWS (incl. Rijksrederij)	Voorziening groot onderhoud vaartuigen	Totaal
Stand per 31/12/2023	4.817	11.335	16.152
Mutaties 2024			
- Dotatie 2024	382	29.575	29.957
- Onttrekking 2024	- 1.387	- 8.256	- 9.643
- Vrijval 2024	- 211	- 3.757	- 3.968
Totaal mutaties 2024	- 1.216	17.562	16.346
Stand per 31/12/2024	3.601	28.897	32.498

Reorganisatievoorziening RWS

In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015).

Ultimo 2024 valt de reorganisatievoorziening uiteen in twee gedeelten:

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten ad. € 0,8 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2031);

- Verwachte toekomstige maatwerkkosten ad. € 50 duizend (verwachte looptijd tot en met 2025);

Reorganisatievoorziening Rijksrederij

De reorganisatievoorziening is in 2022 gevormd op basis van de plannen van de organisatie om zich verder te ontwikkelen tot een robuuste, uniforme, flexibele en wendbare entiteit. Deze voorziening is bedoeld ter compensatie van bemanningsleden die inkomensachteruitgang ondervinden als gevolg van de invoering van de nieuwe werkmethode. De reorganisatie is per 1 juli 2024 van start gegaan.

Ultimo 2024 bestaat de voorziening uit 4 onderdelen:

- Verwachte toekomstige brede tegemoetkoming (€ 1,5 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2029;
- verwachte toekomstige tegemoetkoming pauzeonthefing (€ 0,5 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2029;
- verwachte toekomstige tegemoetkoming kantonniërs (€ 0,9 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2055);
- verwachte toekomstige tegemoetkoming overige '5*8 geroosterde' (werkzaam 5 dagen van 8 uur) (€ 0,1 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2039.

Voorziening groot onderhoud vaartuigen

De voorziening groot onderhoud, die dient ter dekking van de toekomstige kosten van levensverlengend onderhoud van de vaartuigen, bedraagt ultimo boekjaar € 28,9 miljoen (2023: € 11,3 miljoen).

De stand ultimo boekjaar zijn de verwachte uitgaven voor het groot, levensduur verlengend onderhoud. De dotatie in 2024 (€ 29,6 miljoen) is gebaseerd op een meerjarig gemiddeld bedrag dat, op systematische wijze ten laste van het resultaat, aan de voorziening moet worden toegevoegd (in overeenstemming met de RJ 212:443).

Met ingang van 2024 wordt de voorziening voor levensduur verlengend onderhoud berekend en gevormd conform de nieuwe methode. De overgang naar deze methode heeft geen invloed op het jaarresultaat, omdat de extra benodigde dotatie wordt onttrokken aan de reserve Rijksrederij, in overeenstemming met de bestemming van die reserve. Het effect op het resultaat blijft derhalve nihil.

Langlopende schulden

Leningen bij het Ministerie van Financiën

Onder de langlopende schulden zijn de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit voor agentschappen. De leningen worden gebruikt ter financiering van de investeringen in vaste activa. Het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar is gepresenteerd onder de kortlopende schulden.

Kortlopende schulden

Crediteuren

In 2023 is, evenals in 2022, 98% van de facturen binnen dertig dagen na ontvangst betaald. De hoogte van het crediteurensaldo is afhankelijk van operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

Belastingen en premies sociale lasten

Deze post bestaat uit te betalen Vennootschapsbelasting (€ 1,3 miljoen), te betalen omzetbelasting (€ 2,4 miljoen), een suppletie omzetbelasting tot en met 2019 (€ -2,3 miljoen) en een correctie vrijwillige verbetering omzetbelasting (€ 7,6 miljoen). Uit interne controle maatregelen is gebleken dat het 0% tarief op zeeschepen de afgelopen jaren niet goed is gehanteerd. Met de belastingdienst worden afspraken gemaakt over hoe dit kan worden gecorrigeerd. In totaal gaat het om een bedrag van € 7,6 miljoen, waarbij onder de bijzondere lasten rekening gehouden is met een renteopslag van € 1,1 miljoen.

Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën

Dit betreft het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen (SOOB)

In navolging van de aanbeveling uit het rapport doorlichting agentschap Rijkswaterstaat (2021) en toezegging aan de Tweede Kamer over het gebruik en de naamgeving van de balanspost Nog Uit Te Voeren Werkzaamheden (NUTW) zijn de afspraken over het gebruik van de NUTW post opnieuw geformaliseerd. Hierbij is besloten om met ingang van 2024 de NUTW te splitsen in een post gerelateerd de bekostiging van de maatregelen ten behoeve van het Basis KwaliteitsNiveau (BKN) voor Exploitatie en Onderhoud en een post voor overige werkzaamheden gefinancierd vanuit EPK-BLS, respectievelijk «Saldo Op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud» en Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten».

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het Basis Kwaliteitsniveau (BKN). Bij ontwerpbegroting 2024 was het de verwachting dat RWS minder opdrachten in de markt zou zetten, waardoor het saldo met circa € 183,4 miljoen zou toenemen. In 2024 is de productie op stoom gekomen en heeft RWS meer opdrachten in de markt gezet, dan aan opbrengsten is ontvangen. Hierdoor neemt het saldo met € -109,6 miljoen af.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planstudies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten. In de ontwerpbegroting 2024 was, op basis van de aanwezige opdrachtenportefeuille, uitgegaan van een afname van het saldo met € -113,4 miljoen. Gedurende 2024 is de orderportefeuille toegenomen en heeft RWS niet alle opdrachten in het jaar af kunnen ronden. Als gevolg hiervan neemt het saldo minder af dan was voorzien. De afname over 2024 bedraagt € -68,2 miljoen.

Overige schulden en overlopende passiva

De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en personeel (Individueel Keuze Budget, openstaand verlofsaldo). De hoogte van de overige schulden en overlopende passiva is afhankelijk van de operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

In onderstaande tabel is voor de vorderingen en schulden aangegeven welk deel ultimo 2024 betrekking heeft op het moederdepartement, de overige departementen (inclusief agentschappen) en derden.

Tabel 109 Vorderingen en Kortlopende schulden ultimo 2024 (bedragen x € 1.000)

	Moeder- departement	Overige departementen (incl. agent-schappen)	Derden (buiten het Rijk)	Niet uitgesplitst	Totaal
Stand per 31/12/2024					
Debiteuren ¹	2.117	1.281	27.716		31.114
Overlopende activa		88.736	47.323	5.522	141.581
<i>waarvan vooruitbetaalde kosten</i>				5.522	5.522
<i>waarvan nog te ontvangen bedragen</i>		88.736	47.323		136.059
Crediteuren	80	664	52.743		53.487
Belastingen en premies sociale lasten			8.934		8.934
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën		14.479			14.479
Saldo Op Ontvangen Bijdragen	1.057.605				1.057.605
Overige schulden			204.403		204.403
Overlopende passiva	– 504	4.297	133.556	92.746	230.094
<i>waarvan vooruitontvangen bedragen</i>				92.746	92.746
<i>waarvan nog te betalen bedragen</i>	– 504	4.297	133.556		137.348

1 Exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Op te leveren projecten

Onder de post op te leveren projecten is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan activazijde eveneens de post voorraden en onderhanden projecten voor hetzelfde bedrag.

Tabel 110 Kasstroomoverzicht over het jaar 2024 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2024 + stand depositorekeningen	1.640.942	1.676.864	35.922
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	3.677.189	3.917.508	240.319
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	– 3.577.247	– 4.132.563	– 555.316
2. Totaal operationele kasstroom	99.941	– 215.055	– 314.996
Totaal investeringen (-/-)	– 59.913	– 46.262	13.651
Totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (+)	0	3.047	3.047
3. Totaal investeringskasstroom	– 59.913	– 43.215	16.698
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0		0
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0		0
Aflossingen op leningen (-/-)	– 17.940	– 16.834	1.106
Beroep op leenfaciliteit (+)	56.918	31.939	– 24.979
4. Totaal financieringskasstroom	38.978	15.105	– 23.873
5. Rekening-courant RHB 31 december 2024 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)	1.719.948	1.433.699	– 286.249

Toelichting

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de ontvangsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

De hogere ontvangsten operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 239,7 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere ontvangsten van het moederdepartement, derden en rentebaten. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de post Omzet moederdepartement, omzet derden en rentebaten in het exploitatieoverzicht.

De hogere uitgaven operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 555,3 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere uitgaven voor personele en materiële kosten en kosten uitbesteed werk en andere externe kosten. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de posten Personele kosten, Materiële kosten en kosten uitbesteed werk en andere externe kosten in het exploitatieoverzicht.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de investeringen in nieuwe en bestaande activa en de boekwaarden, boekwinsten en boekverliezen van de verschrootte en verkochte vaste activa.

De lagere investeringen ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 13,7 miljoen worden met name veroorzaakt door verschuivingen binnen het watersteunpunten programma naar latere jaren als gevolg van:

- vertragingen in de aanleg van walstroom wegens krapte bij de netbeheerders, zowel qua personele capaciteit als netcapaciteit;
- vertragingen in het verkrijgen van omgevingsvergunningen.

Daarnaast zijn er verschuivingen in het programma duurzaamheid als gevolg van:

- capaciteitsgebrek bij de interne projectorganisatie en marktpartijen waardoor de afgesproken planning is herzien;
- het combineren van deelprojecten met de businesscase label A, waardoor deze deelprojecten later worden aanbesteed.

De boekwaarde van de desinvesteringen hebben betrekking op de verkoop van diverse schepen en voertuigen en verkoop van overig materieel via Domeinen Roerende Zaken.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van RWS.

De lagere aflossing op leningen ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 1,1 miljoen is het gevolg van verschuivingen in het water- en wegensteunpunten programma in 2023 als gevolg van:

- minder beschikbare capaciteit door openstaande vacatures voor inkoopadviseurs en projectmanagers. Hierdoor konden nieuwe projecten niet worden opgestart;
- vertraging door scopewijzigingen en niet tijdig kunnen afsluiten van huurovereenkomsten.

Het lagere beroep op de leenfaciliteit ten opzichte van de begroting 2024 ad. € 25,0 miljoen is het gevolg van de hierboven genoemde lagere investeringen.

Tabel 111 Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2024

Omschrijving generiek deel	Realisatie			Vastge- stelde begroting	
	2021	2022	2023	2024	2024
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	1,4	1,4	1,4	1,6	1,5
Hoofdwegennet (HWN)	29,4	28,6	33,2	36,7	34,7
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	29,6	29,4	31,2	34,0	32,2
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	22%	25%	23%	23%	22%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)					
Tarief per FTE	137.444	142.639	153.472	168.591	146.918
Met prijspeilcorrectie ¹	134.424	139.504	145.077	160.057	
Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	599.285	592.200	687.962	763.014	634.522
Hoofdwegennet (HWN)	1.582.726	1.384.350	1.564.911	1.941.821	1.625.380
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	816.686	782.191	849.555	887.599	923.221
Overig	66.610	34.757	56.199	74.618	59.477
TOTAAL	3.065.307	2.793.498	3.158.627	3.667.052	3.242.600
Bezetting					
FTE formatie	9.661	9.674	9.869	10.111	9.691
FTE bezetting	10.089	10.167	10.721	11.248	
% overhead	14%	14%	14%	15%	13%
Exploitatiesaldo (% van de baten)					
Exploitatiesaldo (% van de baten)	0,8%	0,9%	0,3%	– 1,9%	0,0%
Gebruikerstevredenheid					
Publieksgerichtheid ²	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	85%	80%	79%	74%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	76%	77%	69%	69%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
Hoofdwatersystemen (HWS)	110	105	102	100	100
Hoofdwegennet (HWN)	118	102	101	100	100
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	104	105	103	100	100

1 De berekening voor de prijspeilcorrectie is in 2021 verbeterd. Om een goede vergelijking met voorgaande jaren te kunnen maken, is het tarief per FTE met prijspeilcorrectie met terugwerkende kracht gecorrigeerd. Het tarief per FTE zonder prijspeilcorrectie is niet gewijzigd. ' 2 *niet gemeten

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. De hogere apparaatskosten per eenheid areaal worden met name veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling 2024.

Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (inclusief GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. De realisatie is in lijn met de begroting 2024.

Tarief per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE (10.111 FTE). De stijging van de kosten per FTE ten opzichte van de begroting 2024 is met name het gevolg van de CAO loonstijgingen en de overbezetting. De kosten per FTE op basis van de bezetting ultimo 2024 (11.248 FTE) bedragen € 151.549.

Omzet agentschap per product

In deze tabel is de omzet moederdepartement (inclusief het Saldo Op Ontvangen Bijdragen) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting

Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden gezien in relatie tot de productieopgave van RWS. De formatie in 2024 is gedurende het jaar met 420 FTE opgehoogd van 9.691 FTE naar 10.111 FTE. Deze ophoging is toegelicht onder de personele kosten.

De bezetting ultimo 2024 bedraagt 11.248 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2024 van 10.111 FTE. Deze overbezetting wordt met name veroorzaakt door FTE's die RWS in afstemming met beleid zelf ten laste brengt van het resultaat voor aanleg (80 FTE) en Cybersecurity (51 FTE) en FTE's die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE's zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)

Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten. Een negatief percentage duidt op een negatief saldo van baten en lasten.

Gebruikerstevredenheid

De tevredenheid onder gebruikers over de kwaliteit van het Hoofd(vaar)wegennet bedraagt 74% c.q. 69%. Op het Hoofdwegennet is de tevredenheid onder vrachtwagenchauffeurs sterk gedaald door met name de tevredenheid over de kwaliteit en kwantiteit van de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen. Op het Hoofdvaarwegennet is een lagere tevredenheid van met name binnenvaart en passagiersvaart het gevolg van de lagere score op gebruikerstevredenheid. De belangrijkste oorzaken van ontevredenheid zijn: achterstallig onderhoud, de bediening van sluizen en bruggen en (te weinig) ligplaatsen.

Ontwikkeling PIN-waarden

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) per netwerk. In de berekening van de PIN-waarden wordt het verslagjaar als basisjaar genomen en worden de voorgaande jaren hierop aangepast. Ten opzichte van eerdere jaren laat dit een afname van de toestand van het areaal zien.

2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met atmosferische of seismologische 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.

Het KNMI richt zich op publieke taken. Per 1 januari 2016 is de Wet taken Meteorologie en Seismologie (WtMS) in werking getreden.

Producten en diensten

Om de bovengenoemde doelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend informatie, kennis en data op het gebied van meteorologie en seismologie. Deze worden permanent bijgehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: bij burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol. 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 het beleidsartikel 23.

Omzet moederdepartement

Voor de verslaggevingsjaren 2024 en 2023 kan de huidige wijze van vastlegging worden gebruikt om de koppeling tussen de ontvangen bijdragen van de opdrachtgever (IenW) aan de opdrachtnemers (agentschappen) aan te tonen (uitzondering op art 14 regeling Agentschappen).

Tabel 112 Staat van baten en lasten van het baten-lastenagentschap 2024 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2024 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2023 (4)
Baten				
Omzet	105.908	115.710	9.802	103.648
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	71.752	74.900	3.148	70.241
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	3.596	5.001	1.405	3.421
<i>waarvan omzet derden</i>	30.560	35.809	5.249	29.986
Rentebaten	0	996	996	37
Vrijval voorzieningen	0	1	1	0
Bijzondere baten	0	1	1	0
Totale Baten	105.908	116.708	10.800	103.685
Lasten				
Apparaatskosten	88.838	96.877	8.039	82.392
- Personele kosten	56.349	62.329	5.980	53.550
<i>waarvan eigen personeel</i>	48.898	53.839	4.941	45.654
<i>waarvan inhuur externen</i>	7.397	8.484	1.087	7.869
<i>waarvan overige personele kosten</i>	54	6	- 48	27
- Materiële kosten	32.490	34.548	2.058	28.842
<i>waarvan apparaat ICT</i>	14.179	16.865	2.686	13.026
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	2.490	2.382	- 108	5.951
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	15.821	15.301	- 521	9.865
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	14.857	20.781	5.924	19.927
Rentelasten	0	144	144	97
Afschrijvingskosten	2.187	1.707	- 480	1.787
- Materieel	2.060	1.654	- 406	1.692
<i>waarvan apparaat ICT</i>	110	38	- 72	71
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	1.950	1.616	- 334	1.621
- Immaterieel	126	53	- 73	95
Overige lasten	0	1.064	1.064	193
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	0	0	0	73
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	0	1.064	1.064	120
Totaal Lasten	105.883	120.573	14.691	104.395
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	25	- 3.865	- 3.890	- 710
Agentschapsdeel Vpb-lasten	25	22	- 3	- 77
Saldo van baten en lasten na resultaatbestemming	0	- 3.887	- 3.887	- 633

Toelichting

Het nog te verdelen resultaat 2024 bedraagt – € 3,9 miljoen.

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De bijdrage van het moederdepartement dient ter dekking van de taken onder de Wet Meteorologie en Seismologie. Daarnaast stelt het moederdepartement aanvullende middelen beschikbaar voor het uitvoeren van aanvullende maatwerk opdrachten.

Tabel 113 Specificatie omzet per productgroep 2024 (bedragen x € 1.000)

Productgroep	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Realisatie 2023
Meteorologie	55.817	52.522	- 3.295	48.466
Seismologie	1.078	1.597	519	1.848
Aardobservatie	14.857	20.781	5.924	19.927
Totaal	71.752	74.900	3.148	70.241

Tabel 114 Specificatie omzet moederdepartement 2024 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Realisatie 2023
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	496	801	305	952
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	14	0	– 14	14
Artikel 17 Luchtvaart	14	28	14	14
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	0	0	–	15
Artikel 20 Lucht en Geluid	11	15	4	–
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	61.759	69.850	8.091	69.345
Nog uit te voeren werkzaamheden	5.997	603	– 5.394	– 3.181
Bijdrage RWS	2.223	0	– 2.223	2.223
ANVS	229	246	17	234
Overig lenW	1.009	3.357	2.348	625
Totaal	71.752	74.900	3.148	70.241
* waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten	57.202	54.119	– 3.083	50.314
* waarvan programma (aardobservatie)	14.857	20.781	5.924	19.927

Toelichting

- Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie: Omzet is met name hoger dan begroot door toevoegen loon- en prijsbijstelling (€ 2,5 miljoen), Werken aan Uitvoering (WaU) (€ 0,6 miljoen), BES klimaatscenario's en BES infrastructuur (€ 0,5 miljoen), een overboeking van het ministerie van EZ voor FTO en Space Weather (€ 1,0 miljoen), een aanvulling ter dekking van het tekort op lopende programma's van EUMETSAT (€ 3,2 miljoen) en een aantal kleinere posten (€ 0,3 miljoen).
- De bijdrage RWS is dit jaar niet gerealiseerd. Zie hieronder.
- RWS heeft haar bijdrage in 2024 rechtstreeks overgemaakt aan het KNMI (€ 2,6 miljoen) en is daarom opgenomen onder 'Overig lenW'. Het restant bestaat voornamelijk uit voor projecten gefactureerde bedragen aan RWS (€ 0,6 miljoen) en DCC (€ 0,1 miljoen).

Omzet overige departementen

De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere departementen (dan lenW) ontvangen vergoedingen voor opdrachten die door KNMI voor die andere departementen zijn uitgevoerd.

Tabel 115 Specificatie omzet overige departementen 2024 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Realisatie 2023
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	45	149	104	100
Ministerie van Defensie	1.685	1.508	– 177	1.548
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.862	3.252	1.390	1.603
Ministerie van Buitenlandse Zaken	5	15	10	165
Overig	0	77	77	5
Totaal	3.596	5.001	1.404	3.421

De hogere realisatie in 2024 voor het Ministerie van EZ (€ 1,4 miljoen) komt vooral door herberekening en vervolgens ophoging van het vergoedingsrendementpercentage. Het percentage was eerder te voorzichtig ingeschat.

Omzet derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door het KNMI voor derden partijen, niet zijnde ministeries, zijn uitgevoerd.

Tabel 116 Specificatie omzet derden 2024 (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Realisatie 2023
Luchtvaart	14.312	17.412	3.100	14.816
Projecten extern gefinancierd	14.904	16.397	1.493	13.312
Dataverstrekkingen en licenties	0	30	30	120
Overig	1.344	1.970	626	1.738
Totaal	30.560	35.809	5.249	29.986

De omzet luchtvaart is gelinkt aan de kosten voor luchtvaart. In verband met de cao stijging en inflatie van de afgelopen jaren zijn de kosten voor luchtvaart in 2024 toegenomen. Dit leidt ook tot een toename van de omzet luchtvaart.

De omzet subsidieprojecten is gestegen door het uitvoeren van enkele grote projecten enerzijds en anderzijds door het bereiken van milestones en het afronden van projecten.

Rentebaten

De rentebaten in 2024 € 996k (2023: € 37k) bestaan voornamelijk uit de rente van 2023 en rente van 2024 op de rekening-courant rekening. 2024 bevat zowel de rentebaten over 2023 als over 2024 omdat de meevaller van rentebaten te laat geconstateerd was om nog mee te nemen in de jaarrekening 2023.

Vrijval voorzieningen

In 2024 is er een vrijval van de voorzieningen van € 1k geweest.

Bijzondere baten

In 2024 is er een bijzonder bate van € 1k gerealiseerd.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Tabel 117 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Realisatie 2023
Eigen personeelskosten				
Loonkosten		49.890		42.752
Overige		3.949		2.902
Totaal eigen personeelskosten	48.898	53.839	4.941	45.654
Inhuur	7.397	8.484	1.087	7.869
Overige personele kosten	54	6	- 48	27
Totaal personeelskosten	56.349	62.329	5.980	53.550
Gemiddeld aantal fte	483	483	0	443
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		9,9%		7,8%
Loonsom per medewerker		103,3		96,5
Mutatie salariskosten per medewerker		7,0%		3,9%

Toelichting

De gemiddelde bezetting in 2024 is uitgekomen op 483 fte (2023: 443 fte), dit is gelijk aan de begroting. De loonkosten zijn gestegen met € 7,1 miljoen door een toename van het aantal fte's en een toename van het loon per medewerker (cao verhoging per 1 juli 2024 en bij sommige een trede erbij).

De overige eigen personeelskosten zijn € 1 miljoen toegenomen door met name hogere kosten voor de reservering vakantiedagen (€ 0,6 miljoen). Dit wordt veroorzaakt doordat het tarief waarmee reeds opgebouwde uren worden gewaardeerd is gestegen door het gestegen uurloon.

De inhuur is gestegen met € 0,6 miljoen. Deze stijging is met name het gevolg van een toename van de uurtarieven van de externen en een toename van het aantal externen. De inhuur bedraagt 14% (2023: 15%) van de totale personeelskosten.

De totale personeelskosten zijn € 8.779k (16%) hoger dan vorig jaar.

Materiële kosten

Tabel 118 Specificatie materiële kosten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroting 2024	Realisatie 2024	Verschil	Realisatie 2023
Apparaat ICT	14.179	16.865	2.686	13.026
Bijdrage aan SSO's	2.490	2.382	- 108	5.951
Overige materiele kosten	15.821	15.301	- 520	9.865
Totaal	32.490	34.548	2.058	28.842

De stijging van de kosten apparaat ICT worden vooral veroorzaakt door een hogere uitbestedingskosten van onder andere het beheer van de HPC, life cycle management, Ontwikkelen KNMI app en AWS.

Ook de stijging van de overige materiele kosten wordt vooral veroorzaakt door hogere uitbestedingskosten (€ 3,9 miljoen, waarvan subsidieprojecten € 3,3 miljoen door het intensiveren van 2 projecten en het starten van 1 nieuw project) en in mindere mate door hogere kosten voor gas, water en licht (€ 0,6 miljoen) en inbesteding (€ 0,6 miljoen).

De kosten voor Bijdrage aan SSO's zijn gedaald met € 3,6 miljoen met name doordat voor het KNMI het regiem van afrekening met Rijksvastgoedbedrijf (RVB) per 1 januari 2024 is gewijzigd van het kantorenstelsel naar het specialty stelsel.

De materiele lasten zijn al met al € 5,7 miljoen (20%) hoger dan vorig jaar.

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

De betreft de jaarlijkse contributies aan EUMETSAT.

Rentelasten

De rentelasten in 2024 zijn (€ 144k) door rente (0,0% – 2,85 %) op de bestaande leningen. In 2023 was dat € 97K (0,0% – 2,85 %).

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn in 2024 (net zoals in 2023) lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot. Dit komt met name door het uitblijven van investeringen en door het later in gebruik nemen van de activa.

Overige Lasten

Dotaties voorzieningen

Er zijn geen dotaties voorzieningen.

Bijzondere lasten

Tabel 119 Bijzondere lasten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroting 2024	Realisatie 2024	Vershil	Realisatie 2023
Boekverlies activa	0	1.075	1.075	120
Overig	0	– 11	– 11	0
Totaal	0	1.064	1.064	120

Dit betreft met name de afwaardering van de HPC ruimte.

Agentschapsdeel Vpb lasten

Tabel 120 Agentschapsdeel Vpb lasten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroting 2024	Realisatie 2024	Vershil	Realisatie 2023
Huidig boekjaar	25	23	– 2	40
Voorgaande boekjaren	0	– 1	– 1	– 117
Totaal	25	22	– 3	– 77

Saldo van baten en lasten

Het resultaat over 2024 is € 3,9 miljoen negatief. Het verwachte resultaat in de begroting 2024 was begroot nihil. Het resultaat zal ten laste van het eigen vermogen worden gebracht.

De directie van het KNMI zal er tussentijds op toezien dat de begroting 2025 zal worden gevolgd en derhalve het gerealiseerde resultaat gedurende het jaar kritisch blijven volgen opdat er tijdig door het KNMI kan worden bijgestuurd.

Balans

Tabel 121 Balans per 31 december 2024 (bedragen x € 1.000)		
(voor resultaatbestemming)	31-12-2024	31-12-2023
Activa		
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	54	106
Materiële vaste activa	8.942	9.876
waarvan grond en gebouwen	244	1.627
waarvan machines en installaties	0	151
waarvan andere vaste bedrijfsmiddelen	6.588	6.985
waarvan vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa	2.110	1.113
Totaal vaste activa	8.996	9.982
Vlottende activa	42.591	38.091
Onderhanden projecten	7.951	5.522
Vorderingen	20.227	15.772
waarvan debiteuren	2.820	1.577
Waarvan belastingen en premies sociale lasten	1.555	786
waarvan overige vorderingen	14.653	12.735
waarvan overlopende activa	1.199	674
Liquide middelen	14.413	16.796
Totaal activa	51.587	48.073
Passiva		
Eigen vermogen	5.146	4.095
Bestemmingsfonds(en)		
Pok / Wau reserve		
* Exploitatiereserve	9.033	4.728
* Onverdeeld resultaat	– 3.887	– 633
Voorzieningen	36	109
Langlopende schulden	7.115	7.189
* Leningen bij het Ministerie van Financiën	7.115	7.189
Kortlopende schulden	39.290	36.680
* Onderhanden projecten	15.321	9.166
* Crediteuren	248	359
* Belastingen en premies sociale lasten	0	0
* Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	1.611	2.108
* Overige schulden	18.504	17.294
* Overlopende passiva	3.606	7.752
Totaal passiva	51.587	48.073

Toelichting balans

Tabel 122 Debiteuren (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2024	31-12-2023
Moederdepartement	–	166
Andere ministeries	31	20
Derden	2.789	1.390
Dubieuze debiteuren	–	1
Totaal	2.820	1.577

Tabel 123 Belastingen en premies sociale verzekeringen (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2024	31-12-2023
Omzetbelasting	1.555	786
Totaal	1.555	786

Tabel 124 Overige vorderingen (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2024	31-12-2023
Vorderingen luchtvaart	13.972	12.489
Vorderingen moederdepartement	60	27
Vorderingen andere ministeries	621	45
Vorderingen derden	–	174
Totaal	14.653	12.735

Tabel 125 Overlopende activa (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2024	31-12-2023
Vooruitbetaalde kosten moederdepartement	–	674
Vooruitbetaalde kosten andere ministeries	–	–
Vooruitbetaalde kosten derden	972	–
Nog te ontvangen facturen	227	–
Totaal	1.199	674

Tabel 126 Opbouw Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)			
	Begroting 2024	2024	2023
Saldo Eigen vermogen per 31 december jaar – 1		4.728	2.389
Onverdeeld resultaat		(633)	230
Stand per 1 januari	2.619	4.095	2.619
Eenmalige uitkering van moederdepartement			300
Bijdrage MP en WAU 3 (2023: IHH en IV)		4.938	1.809
Onverdeeld resultaat		(3.887)	(633)
Stand per 31 december	2.619	5.146	4.095
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	2,5%	4,9%	4,2%

Toelichting

Vanuit het moederdepartement zijn een tweetal bedragen ontvangen die direct in het eigen vermogen zijn gestort. Het gaat om een bijdrage van € 4,2 miljoen voor het Masterplan De Bilt en een bijdrage van € 0,7 miljoen voor het programma Werk aan Uitvoering met als doel de samenwerking tussen verschillende publieke organisaties te verbeteren om kans verwachtingen voor lokale impact van (extreem) weer en klimaat te genereren voor de korte en langere termijn, zodat de gevolgen kunnen worden beperkt.

Het KNMI heeft in 2024 een negatief resultaat van € 3,9 miljoen. Dit resultaat wordt onttrokken aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2024 op € 5,1 miljoen positief uitkomt. Dit valt nog net binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet van de laatste 3 jaar. Verwachting is dat dit in de komende jaren zal afnemen.

Voorzieningen

Tabel 127 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)	
	Wachtgeld
Stand per 1 jan 2024	109
Bij:	
Dotatie	–
Af:	
Vrijval	1
Uitkering	72
Totaal af	73
Stand per 31 dec 2024	36

Toelichting*Wachtgeldvoorziening*

In 2015 is er een wachtgeldvoorziening gevormd voor een wettelijke en juridische verplichting aan één voormalige medewerker. Deze verplichting loopt tot en met juni 2025.

Tabel 128 Crediteuren (bedragen x € 1.000)

	31-12-2024	31-12-2023
Moederdepartement	–	–
Andere Ministeries	(2)	53
Derden	250	306
Totaal	248	359

Tabel 129 Overige schulden (bedragen x € 1.000)

	31-12-2024	31-12-2023
Te betalen vakantiedagen	6.959	5.100
Te betalen jubilea	62	65
Nog te betalen moederdepartement	2.183	2.036
Nog te betalen andere Ministeries	1.855	4.314
Nog te betalen derden	7.445	5.779
Totaal	18.504	17.294

Tabel 130 Overlopende passiva (bedragen x € 1.000)

	31-12-2024	31-12-2023
Vooruitontvangen moederdepartement	2.856	6.892
Vooruitontvangen overige ministeries	8	0
Vooruitontvangen derden	742	860
Totaal	3.606	7.752

Kasstroomoverzicht**Tabel 131 Kasstroomoverzicht over 2024 (bedragen x € 1.000)**

	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	Vershil (3)=(2)-(1)
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2024 + stand depositorekeningen	11.029	16.796	5.767
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	4.437	5.433	996
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	– 4.109	– 11.960	– 7.851
2. Totaal operationele kasstroom	328	– 6.527	– 6.855
Totaal investeringen (-/-)	– 2.590	– 2.075	515
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	1.355	1.355
3. Totaal investeringskasstroom	– 2.590	– 720	1.870
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0	4.938	4.938
Aflossingen op leningen (-/-)	– 1.706	– 1.772	– 66
Beroep op leenfaciliteit (+)	2.590	1.698	– 892
4. Totaal financieringskasstroom	884	4.864	3.980
5. Rekening-courant RHB 31 december 2024 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.	9.650	14.413	4.763

Toelichting

Operationele kasstroom

Totaal ontvangsten operationele kasstroom bestaat uit afschrijvingskosten (€ 1,7 miljoen) en een toename van de onderhanden projecten (€ 3,7 miljoen).

Totaal uitgaven operationele kasstroom bestaan uit het resultaat boekjaar (€ 3,8 miljoen), een toename van vorderingen (€ 4,1 miljoen) en de afname van de schulden (€ 3,8 miljoen).

Investeringskasstroom

De investeringen in 2024 hebben voornamelijk betrekking op investeringen voor MWI, dataloggers, wind lidar en Weersensoren.

De desinvesteringen in 2024 bestaan voornamelijk uit de afwaardering van de computerruimte en installaties die daarvoor waren aangeschaft (€ 1,1 miljoen).

Financieringskasstroom

In 2024 is een directe vermogensmutatie gedaan vanuit het moederdepartement (€ 4,9 miljoen). Dit betreft stortingen voor de programma's Lifecycle Management CIO/WAU (WAU 3) (€ 0,7 miljoen) en Masterplan (MP) (€ 4,2 miljoen).

In 2024 is er voor € 1,6 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa in 2024 gedaan.

Per saldo is het saldo van de rekening-courant bij het Ministerie van Financiën gedaald van € 16,8 miljoen naar € 14,4 miljoen.

Doelmatigheidsindicatoren

Tabel 132 Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2024					
Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2024	Realisatie			Begroting	
	2021	2022	2023	2024	2024
Kostprijs per product					
- percentage overhead ¹	82	85	88	76	88
- fte's indirect	111	118	145	156	128
Tarieven/uur	114	114	120	109	115
Omzet per productgroep (PxQ)					
- meteorologie	70.879	72.241	79.912	89.046	87.109
- seismologie	4.002	4.354	3.810	5.883	4.248
- aardobservatie	20.683	19.762	19.927	20.781	14.857
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	402	411	443	483	483
Saldo van baten en lasten (%)	0%	0%	- 1%	- 3%	0%

1 = indexcijfer, 2015 = 100

Toelichting

Kostprijs per product

Het percentage overhead is gedaald ten opzichte van 2023 (-14,9%). Het aantal fte's indirect is verder gestegen ten opzichte van 2023 (7,8%). Enerzijds door een herindeling van de activiteiten, anderzijds door meer inzet op projecten/activiteiten zonder directe relatie met producten.

Tarieven/uur

De tarieven per uur zijn gedaald ten opzichte van 2023 (-8,6%). De loonkosten per uur zijn gestegen als gevolg van de nieuwe cao (+6,6%), maar de overheadkosten per uur zijn sterk gedaald waardoor de tariefkosten per saldo gelijk zijn gebleven. Doordat er meer fte's zijn, zijn er meer uren gerealiseerd waardoor het uurtarief is gedaald.

FTE per 31 december (gemiddelde)

Het aantal fte's (gemiddelde) is een ondanks een krappe arbeidsmarkt gestegen met 40 (9,0%).

10. Saldibalans

Tabel 133 Saldibalans per 31 december 2024 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (bedragen x € 1.000)					
Activa			Passiva		
	31-12-2024	31-12-2023		31-12-2024	31-12-2023
Intra-comptabele posten			Intra-comptabele posten		
1) Uitgaven ten laste van de begroting	13.918.639	12.333.409	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	66.520	46.745
3) Liquide middelen	0	0			
4) Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	0	4a) Rekening-courant RHB	13.824.993	12.279.162
5) Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves	0	0
6) Vorderingen buiten begrotingsverband	5.473	6.695	7) Schulden buiten begrotingsverband	32.599	14.197
8) Kas-transverschillen	0	0			
Subtotaal intra-comptabel	13.924.112	12.340.104	Subtotaal intra-comptabel	13.924.112	12.340.104
Extra-comptabele posten			Extra-comptabele posten		
9) Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10) Vorderingen	50.454	30.189	10a) Tegenrekening vorderingen	50.454	30.189
11a) Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12) Voorschotten	4.338.893	3.773.132	12a) Tegenrekening voorschotten	4.338.893	3.773.132
13a) Tegenrekening garantieverplichtingen	805.415	762.450	13) Garantieverplichtingen	805.415	762.450
14a) Tegenrekening andere verplichtingen	2.812.609	2.170.874	14) Andere verplichtingen	2.812.609	2.170.874
15) Deelnemingen	0	0	15a) Tegenrekening deelnemingen	0	0
Subtotaal extra-comptabel	8.007.371	6.736.645	Subtotaal extra-comptabel	8.007.371	6.736.645
Totaal	21.931.483	19.076.749	Totaal	21.931.483	19.076.749

Toelichting samenstelling saldibalans

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

Alle bedragen in de Saldibalans zijn, conform de regelgeving, naar boven afgerond. Als gevolg hiervan kunnen kleine verschillen ontstaan met de overige tabellen waarbij de reguliere afrondingsregels zijn gebruikt.

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding

Deze balansregel geeft de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband

Onder de vorderingen buiten begrotingsverband zijn posten opgenomen, die nog met derden moeten worden verrekend.

Tabel 134 Specificatie vorderingen (bedragen € 1.000)

Verrekenposten personeel HRM	574
Belastingdienst te vorderen BTW	4.113
Overig	786
Totaal	5.473

Toelichting

Verrekenposten personeel HRM

De openstaande verrekenposten personeel HRM betreffen verstrekte voorschotten in het kader van onderwijskosten, verhuiskosten en aanloopkosten. Daarnaast worden nog enkele bedragen ingehouden op salarissen van personeelsleden, omdat aan hen een voorschot op het salaris is verstrekt.

Belastingdienst te vorderen BTW

De te vorderen BTW bestaat voor een groot deel (€ 3,5 miljoen) uit de BTW aangifte voor de Zuidasdok over het vierde kwartaal van 2024.

Overig

Onder overig vallen o.a. de vorderingen die de Inspectie Leefomgeving en Transport op derden voor de vergunningverleningen/leges heeft ingesteld.

7) Schulden buiten begrotingsverband

Onder de schulden buiten begrotingsverband zijn de posten opgenomen, die nog aan derden moeten worden betaald.

Tabel 135 Specificatie schulden (bedragen € 1.000)

Mobiliteitsfonds	18.254
Gelden in Depot	8.530
Bijdragen	4.105
Vooruitontvangen bedragen	1.005
Overig	705
Totaal	32.599

Toelichting

Mobiliteitsfonds

De niet uitgegeven middelen voor vrachtwagenheffing van IenW HXII zijn naar het mobiliteitsfonds overgeboekt waarna deze in 2025 weer terugvloeien naar HXII.

Gelden in depot

De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) en de Inspectie voor de Leefomgeving (ILT) in het kader van de EVOA hebben van derden respectievelijk € 0,4 miljoen en € 8,1 miljoen aan bedragen ontvangen als vorm van zekerheid. Deze gelden in depot worden teruggestort als de voorwaarden zijn komen te vervallen.

Bijdragen

De bijdragen betreffen de rekening-courant verplichtingen van de Inspectieraad, Paris MOU en de SBR Wonen. De uitgaven worden rechtstreeks vanuit de bank naar de grootboekrekeningen geboekt. Deze raken de begroting niet. De uitgaven van de projecten worden ook hier geboekt. Tevens bevatten de bijdragen het toezicht op de woningcorporaties voor zover deze uit de heffing op de woningcorporaties is gefinancierd.

Vooruitontvangen bedragen

De vooruitontvangen bedragen hebben betrekking op de aan de afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening vooraf in rekening gebrachte tarieven.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

De Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die voortvloeien uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 136 Opeisbaarheid (bedragen € 1.000)	
Direct opeisbaar	43.809
Op termijn opeisbaar	6.645
Geconditioneerd	0
Totaal	50.454

Tabel 137 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2.119
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	39.279
Artikel 17 Luchtvaart	6.860
Overig	2.196
Totaal	50.454

Toelichting

Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

De vorderingen betreffen voornamelijk afrekeningen van voorschotten specifieke uitkering N-wegen tweede Tranche. Op grond van de ingediende verantwoordingen en de verzoeken tot vaststelling van de uitkeringen, bleek een deel van de verstrekte voorschotten te moeten worden terugbetaald. Hierover zijn met de betreffende provincies afspraken gemaakt.

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

De vorderingen betreffen voornamelijk afrekeningen van voorschotten die in het kader van de Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022 aan vervoerregio's, gemeenten en provincies zijn verstrekt. Op grond van de ingediende verantwoordingen en de verzoeken tot vaststelling van de uitkeringen, bleek een deel van de verstrekte voorschotten te moeten worden terugbetaald. Hierover zijn afspraken gemaakt.

Artikel 17 Luchtvaart

Bij de verzelfstandiging van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in 1993 is het verschil tussen de taxatiewaarde en de boekwaarde van gebouwen en terreinen als vordering op LVNL (€ 6,6 miljoen) opgenomen. Deze vordering is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van LVNL.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten

Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Tabel 138 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen € 1.000)

Tot en met 2022	861.732
2023	340.308
2024	3.136.853
Totaal	4.338.893

Tabel 139 Specificatie (bedragen € 1.000)

Artikel 11 Integraal Waterbeleid	78.966
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	399.380
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	574.961
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	613.692
Artikel 17 Luchtvaart	125.640
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	263.804
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	8.542
Artikel 20 Lucht en Geluid	212.313
Artikel 21 Duurzaamheid	74.886
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	104.553
Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	5.131
Artikel 25 Brede Doeluitkering	1.826.323
Artikel 97 Algemeen Departement	36.158
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	14.544
Totaal	4.338.893

Toelichting

Artikel 11 Integraal waterbeleid

In het kader van integraal waterbeleid staan voorschotten open om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren.

Zo zijn aan onder andere de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor het programma Partners voor Water ca. € 9,0 miljoen, aan Waterschap Scheldestromen ten behoeve van het project Restopgave Vooroeverbetastingen van € 10,5 miljoen en aan het ministerie van BZ voor het programma Blue Deal dat door de Unie van Waterschappen wordt uitgevoerd € 11,9 miljoen aan voorschotten verstrekt. Aan diverse organisaties en mede-overheden zijn voorschotten van € 9,7 miljoen verstrekt in het kader van het Nationaal Groeifonds programma NL2120. Tenslotte zijn in het kader van de specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie 2e tranche zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt van ruim 2,2 miljoen.

Afrekening van deze voorschotten is verwacht in jaren 2025 tot en met 2030.

Artikel 13 Bodem en Ondergrond

Aan Bosatex en Bodembeheer NL zijn ten behoeve van bodemsanering voor een bedrag van € 47,3 miljoen aan voorschotten verstrekt. In het kader van bodemsanering voormalig EMK-terrein zijn aan de uitvoerder in totaal € 22,4 miljoen aan voorschotten verstrekt.

Aan de BES eilanden zijn ten behoeve van diverse watervoorzieningen voorschotten van in totaal € 35,4 miljoen verstrekt. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2025 tot en met 2028 verwacht.

Verder is aan Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een voorschot verstrekt van € 70,2 miljoen voor de tijdelijke regeling uitkering bodem 2024-2030.

Tenslotte zijn in het kader van de specifieke uitkering Bodem 2021, 2022 en 2023 aan diverse gemeenten en provincies voorschotten verstrekt van circa. € 207,7 miljoen. Afrekening van deze voorschotten wordt verwacht in de jaren 2025 tot en met 2030.

Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Aan maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Fietzersbond en Team Alert ten behoeve van verkeersveiligheid zijn voorschotten van in totaal € 9,8 miljoen verstrekt. Aan Stichting Connekt zijn voor de werkzaamheden in het kader van de «ondersteuning programma Topsector Logistiek 2021-2023 verduurzaming logistiek» voorschotten van in totaal € 19,1 miljoen verstrekt. Aan de BES-eilanden zijn voorschotten in het kader van de bijzondere uitkering van circa € 57,0 miljoen verstrekt voor het beheer en onderhoud aan de infrastructuur en in het bijzonder de wegen. Verder zijn voorschotten van circa € 296,9 miljoen aan de RVO verstrekt voor de uitvoering van diverse programma's.

Aan het CBR zijn voorschotten verstrekt van € 18,5 miljoen als bijdrage op het gebied van rijvaardigheid, aan het RDW zijn voorschotten verstrekt van € 29,1 miljoen als bijdrage voor veilig en geordend wegverkeer en aan de NEA zijn voorschotten verstrekt van circa € 10,2 miljoen als bijdrage voor Energie en Vervoer.

In het kader van de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026 zijn aan TNO en diverse universiteiten voorschotten verstrekt van circa € 5,1 miljoen.

Tenslotte zijn in het kader van specifieke uitkeringen voorschotten verstrekt aan diverse gemeenten en provincies voor o.a. de realisatie van slimme laadpleinen, laadinfra, snelfietsroutes, MAAS-pilots, veilig fietsen, MIRT, IVRI en veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur van circa € 113,5 miljoen.

De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2025 tot en met 2029 verwacht

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Aan ProRail zijn in het kader van Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023-2025 voorschotten van in totaal € 16,1 miljoen verstrekt.

Tevens zijn in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding OV en transitievergoeding OV voorschotten verstrekt aan Metropool Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam en aan de provincies en gemeenten van circa € 72,8 miljoen. In het kader van incidentele specifieke uitkering/subsidie OV-gelden (motie Bikker/Krul) zijn aan Metropool Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam en NS voorschotten verstrekt van circa € 400,9 miljoen.

Verder zijn voorschotten verstrekt van in totaal € 29,4 miljoen aan diverse provincies m.b.t de specifieke uitkering Decentraal Spoor. Er zijn voorschotten verstrekt van in totaal € 65,7 miljoen aan gemeenten en provincies voor diverse incidentele specifieke uitkeringen. Aan de NS zijn voorschotten verstrekt van € 22,3 miljoen voor diverse incidentele subsidies.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2025 tot en met 2028 verwacht.

Artikel 17 Luchtvaart

Voorschotten zijn onder andere verstrekt aan de Stichting Bevordering Kwaliteit Leefomgeving Schipholregio voor een bedrag van € 10 miljoen in het kader van activiteiten - zijnde het beheren en (doen) bestemmen van de gelden, het beoordelen van aanvragen als ook het vaststellen en (doen) verstrekken van uitkeringen - voor gebiedsgerichte projecten ter bevordering van de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving in de Schipholregio.

Verder zijn er een voorschotten verstrekt aan de BES-eilanden van € 18,1 miljoen ten behoeve van bijzondere uitkeringen voor water-, haven- en luchtvaartinfrastructuur en aanpak erosie op het eiland St. Eustatius.

In het kader van het Nationaal Groei Fonds zijn aan diverse organisaties voorschotten verstrekt voor een bedrag van circa 75 miljoen. Aan de RVO zijn voorschotten verstrekt van circa 5,8 miljoen voor de uitvoering van de Tijdelijke Subsidieregeling Luchtvaart in Transitie.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de periode 2025-2030 verwacht.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens

Voorschotten zijn aan onder andere de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) verstrekt voor een bedrag van ruim € 14,6 miljoen ten behoeve van de onderzoeksactiviteiten betreffende toegepast/industriële onderzoek en experimentele ontwikkeling.

Er zijn voorschotten verstrekt aan RVO voor een bedrag van € 88,8 miljoen voor uitvoering van de tijdelijke subsidieregelingen «Verduurzaming binnenvaartschepen» en «Walstroom Zeevaart».

In het kader van de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026 zijn aan TNO en diverse universiteiten voorschotten verstrekt van € 6,5 miljoen. In het kader van Topsector Logistiek zijn aan Stichting Connekt voorschotten verstrekt van € 42,1 miljoen. Het betreft hier de kosten voor de door Stichting Connekt, namens het ministerie aangegane verplichtingen.

Er zijn voorschotten verstrekt aan de BES-eilanden in het kader van de bijzondere uitkeringen van circa € 47,1 miljoen ten behoeve van haveninfrastructuur. Aan Zero Emmission Service BV zijn voorschotten verstrekt ten behoeve van toegekende subsidie Modular Energy Concept en subsidie laadstations en energycontainers van € 40,5 miljoen. Tenslotte is aan de gemeente Tilburg voor het project Wilhelminakade fase 1,5 een voorschot van circa € 4,7 miljoen.

De voorschotten worden in de jaren 2025 tot en met 2027 afgerekend.

Artikel 19 Internationaal Beleid

Voorschotten zijn verstrekt aan de RVO voor de uitvoering van diverse regelingen voor circa € 4,0 miljoen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2025 verwacht.

De afrekeningen van de voorschotten worden in 2025 verwacht.

Artikel 20 Lucht en Geluid

Voorschotten zijn verstrekt aan RVO van circa € 21,0 miljoen aan de regelingen specifieke uitkering Schone Lucht en aan het RIVM circa € 22,5 miljoen voor de uitvoering werkzaamheden luchtkwaliteit. In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt van circa € 166,9 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen.

De genoemde organisaties verantwoorden hierover jaarlijks, waarna de voorschotten worden afgerekend.

Artikel 21 Circulaire Economie

Voorschotten zijn verstrekt aan RVO van € 36,7 miljoen voor uitvoering van diverse programma's. Er zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt van in totaal € 1,8 miljoen in het kader van de regeling specifieke uitkering circulaire ambachtscentra. Verder zijn er onder andere voorschotten aan de BES-eilanden verstrekt, ten behoeve van het milieubeheer op de eilanden, van circa € 18,2 miljoen. Voorschotten zijn verstrekt van € 3,0 miljoen aan de Stichting Koninklijk Normalisatie Instituut voor een publicatie gevaarlijke stoffen, de zogenaamde Publicatie Gevaarlijke Stoffen.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2025 – 2026 verwacht.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Voorschotten zijn verstrekt aan onder andere aan ZonMw ten behoeve van programma onderzoek naar elektromagnetische velden € 3,2 miljoen, aan Akzo-Nobel voor een bedrag van € 5,2 miljoen ten behoeve van het Convenant beëindiging chloortransporten, aan de Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting voor het particulier fonds sanering asbestdaken € 9,5 miljoen, aan Omgevingsdienst NL voor een bedrag van € 20,9 miljoen voor versterking omgevingsveiligheid en interbestuurlijk programma Verbetering VTH-stelsel en Versterking VTH-stelsel en aan diverse omgevingsdiensten een bedrag van € 14,6 miljoen voor de regeling specifieke uitkeringen Interbestuurlijk Programma VTH

Voor de uitvoering van diverse regelingen zijn aan RVO voor een bedrag van € 3,0 miljoen voorschotten verstrekt, aan RIVM voor een bedrag van € 27,3 miljoen voor werkzaamheden m.b.t. gevaarlijke stoffen, veiligheid

en biotechnologie en tenslotte aan de Sociale Verzekeringsbank van € 7,4 miljoen ten behoeve van de uitvoering Regeling tegemoetkoming niet-loondienstgerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose.

De voorschotten worden in de jaren 2025 tot en met 2026 afgerekend.

Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

Aan KIWA NV zijn ter compensatie van de lagere tarieven vergunningen/certificaten voorschotten verleend van € 5,1 miljoen. Deze worden na ontvangst van een accountantsverklaring afgewikkeld.

Artikel 25 Brede Doeluitkering

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, staan voorschotten open van ruim € 1.828 miljoen. Dit heeft onder andere betrekking op de provincies (€ 67 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (€ 1.022,9 miljoen) en de Vervoersregio Amsterdam (€ 738,2 miljoen). Het eindsaldo van deze voorschotten wordt jaarlijks na ontvangst en goedkeuring van SISA-verantwoordingen bijgesteld.

Artikel 97 Algemeen Departement

Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan voorschotbetalingen voor de exploitatie kosten van het regeersvliegtuig open van € 3,1 miljoen. Hiervoor is een 10-jarig contract afgesloten en jaarlijks worden de kosten verantwoord en afgerekend. Voor de uitvoering van het programma ANVS is aan het RIVM een voorschot van € 4 miljoen gegevens. Deze worden na ontvangst van een accountantsverklaring afgewikkeld,

Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat ruim € 4,3 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Aan het ministerie van BZK/Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR) personeel zijn voor de budgetgefinancierde dienstverlening 2024 in totaal € 3,6 miljoen aan voorschotten verleend. Voor de facilitaire dienstverlening panden ILT zijn aan het ministerie van Financiën/SSO 2023-2024 voorschotten van in totaal € 6,1 miljoen verleend. Deze voorschotten worden in 2025 afgewikkeld.

Tabel 140 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 31 december 2023	4.068.618
Correctie eindstand	– 295.486
Actuele stand 1 januari 2024	3.773.132
In 2024 vastgelegde voorschotten	2.990.039
In 2024 afgerekende voorschotten	– 2.424.278
Verdeeld naar jaar van betalen:	
– 2022 en verder	– 439.425
– 2023	– 1.939.985
– 2024	– 44.868
Openstaand per 31 december 2024	4.338.893

Correctie eindstand:

De stand van de balansposten voorschotten en tegenrekening openstaande voorschotten per 31 december 2023 is voor € 295,5 miljoen gecorrigeerd. De vaststellingen van BVOV voorschotten zijn ten onrechte niet verwerkt in 2023. Dit had als gevolg dat de afgerekende voorschotten gepresenteerd in de jaarverantwoording 2023 € 295,5 miljoen te laag waren en de openstaande voorschotten op de saldibalans van 31 december 2023 te hoog. Om deze materiële fout te herstellen zijn de vergelijkende cijfers 2023 aangepast. Dit heeft geresulteerd in een verhoging van de balansposten openstaande voorschotten en tegenrekening voorschotten met € 295,5 miljoen.

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen

Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Tabel 141 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2024	762.450
Verstrekt in 2024	51.000
Afname risico 2024	- 8.035
Openstaand per 31 december 2024	805.415

Toelichting

Verstrekt in 2024

Aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn in 2024 vier leningen voor investeringen in bedrijfsmiddelen verstrekt. Het totale bedrag is € 51 miljoen.

- Drie leningen voor PIOFACH financieringen. Dit is een verzamelnaam voor diverse investeringen zoals gebouwaanpassingen, investeringen in ondersteunende ATM systemen, aanschaf meetinstrumenten, bedrijfsauto's, diverse hardware, etc. (in totaal € 45,5 miljoen).
- TAR1 (Terminal Approach Radar) betreft de aanschaf van radarapparatuur (€ 5,5 miljoen).

Afgelost in 2024

Het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft een lening van € 8,0 miljoen die in 2019 is verstrekt in 2024 volledig afgelost.

Afname risico 2024

Een aantal jaren geleden is begonnen met de afbouw van de Regeling Borgstellingen MKB. In 2024 is het bedrag waarvoor lenW garant staat met € 34.200,-- afgenomen.

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen

De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, hierop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 142 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2024	2.170.874
Aangegaan in 2024	14.831.629
In mindering van bezwaarboekingen*	– 52.117
Tot betaling gekomen in 2024	– 13.918.639
Negatieve bijstellingen voorgaande jaren	– 219.138
Openstaand per 31 december 2024	2.812.609

Negatieve bijstellingen

Er is in 2024 één omvangrijke negatieve bijstelling van eerder aangegane verplichtingen geweest die toelichting behoeft. Hierbij is een grens gehanteerd van € 25,0 miljoen.

– Covid-19 Reizigers Testen (–€ 60,8 miljoen)

In 2021 is voor de regeling voor het aanbieden van gratis testen voor uitgaande reizigers (COVID-19 Reizigers Testen) een reservering van € 169,9 mln gemaakt. In 2024 zijn de laatste verantwoordingen van de aanbieders ontvangen en is de reservering in overeenstemming met de uiteindelijke uitgaven aangepast. Deze negatieve bijstelling heeft in periode 13 plaatsgevonden en de vrijgevallen ruimte is dus niet opnieuw verplicht.

Niet uit de saldi balans blijvende bestuurlijke verplichtingen

Ten aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden in het kader van infrastructuurle werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorweggennet bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het [MIRT overzicht](#), dat jaarlijks als bijlage bij de Ontwerpbe-groting van het Mobiliteitsfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïnventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuurs-overeenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2024 betreft het:

- Op 24 november 2022 zijn bestuurlijke afspraken over Bodem en ondergrond gemaakt tussen het lenW, IPO, VNG en de Unie van Waterschappen UvW voor de periode van 2023 tot en met 2030 (Kamerstuk 30015-111). Voor de uitvoering van de bestuurlijke afspraken is een totaalbudget beschikbaar van € 69,5 miljoen per jaar op de begroting van lenW (hoofdstuk 12, artikel 13).
- Op 21 december 2023 is de Bestuursovereenkomst EU-entry-exit-systeem (EES) op Amsterdam Airport Schiphol (AAS) tussen de Staat en Schiphol Nederland B.V. getekend. Deze overeenkomst moet resulteren dat tijdig aan de verplichtingen op grond van de EES-vordering kan worden voldaan. De kosten ten behoeve van EES op AAS worden gezamenlijk en in gelijke mate verdeeld tussen de Staat en AAS.
- In de Staatscourant zijn voor 2025 en latere jaren de budgetten voor subsidieregelingen gepubliceerd. Deze zijn in 2024 nog niet als verplichting vastgelegd en hebben een waarde van in totaal € 102,9 miljoen. Dit betreffen regelingen die door RVO, Connex en Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) worden uitgevoerd.

Niet uit de saldibalans blijken de financiële risico's voortkomend uit lopende juridische procedures

Ultimo 2024 lopen binnen lenW geen juridische procedures waar een financieel risico aanhangt groter dan € 25 miljoen.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 143 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP)	0
Winair NV St. Maarten	0
Totaal per 31 december 2024	0

Toelichting

Het aandelenkapitaal van Winair NV St. Maarten bedraagt 560.000 US dollar en van Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP) 100 Antilliaanse guldens. Het deelnemingspercentage in beide ondernemingen bedraagt 7,95 en is «om niet» verkregen. In 2024 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

11. WNT-verantwoording 2024 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Wet normering topinkomens (WNT) bepaalt dat de bezoldiging en eventuele ontslaguitkeringen van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector op naamsniveau vermeld moeten worden in het financieel jaarverslag. Deze publicatieplicht geldt tevens voor topfunctionarissen die bij een WNT-instelling geen - al dan niet fictieve - dienstbetrekking hebben of hadden. Daarnaast moeten van niet-topfunctionarissen de bezoldiging (zonder naamsvermelding) gepubliceerd worden indien deze het individueel toepasselijk drempelbedrag te boven gaan. Niet-topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vallen echter buiten de reikwijdte van de wet.

Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op onderstaande functionarissen. De bezoldigingsgegevens van de leden van de Top Management Groep zijn opgenomen in het jaarverslag van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het algemeen bezoldigingsmaximum bedraagt in 2024 € 233.000.

Tabel 144 Bezoldiging van topfunctionarissen											
Naam instelling	Naam topfunctionaris	Functie	Datum aanvang dienstverband (indien van toepassing)	Datum einde dienstverband (indien van toepassing)	Dienstverband in fte (+ tussentijdse haakjes) omvang in 2023	Op externe inhuurbasis (nee; <= kalender-mnd) of anderszins (ja; > kalender-mnd) omvang in 2023	Beloning plus onkostenvergoeding (belast) (+ tussentijdse haakjes) bedrag in 2023	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (+ tussentijdse haakjes) bedrag in 2023	Totale bezoldiging in 2024 (+ tussentijdse haakjes) bedrag in 2023	Individueel toepasselijk maximum (+ tussentijdse haakjes) bedrag in 2023	Motivering en bedrag overschrijding (indien)
ANVS	A.M.P. van Bolhuis	Bestuursvoorzitter			1 (1)	Nee (nee)	178.038 (149.083)	23.295 (22.498)	201.333 (171.580)	233.000 (223.000)	
ANVS	M.P.H. Brugmans	Piv. bestuursvoorzitter			1 (1)	Nee (nee)	169.376 (153.150)	23.289 (22.454)	192.665 (175.604)	233.000 (223.000)	

Wanneer op een topfunctionaris een vordering is ingesteld vanwege een onverschuldigde betaling is dit gemarkeerd in de kolom «motivering» met *) Topfunctionarissen met een bezoldiging van €2.100 of minder zijn gemarkeerd met **).

Tabel 145 Bezoldiging van niet-topfunctionarissen boven het individueel toepasselijk drempelbedrag							
Naam instelling	Functie	Omvang dienstverband in fte (+ tussen haakjes omvang in 2023)	Beloning plus onkostenvergoedingen (belast) (+ tussen haakjes bedrag in 2023)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (+ tussen haakjes bedrag in 2023)	Totale bezoldiging in 2024 (+ tussen haakjes bedrag in 2023)	Individueel toepasselijk drempelbedrag	Motivering
ILT	Specialist	0,5 (1)	115.307 (153.558)	11.768 (22.076)	127.075 (175.634)	116.500	De overschrijding is veroorzaakt door een toelage van € 57.035

Naast de hierboven vermelde functionarissen zijn er geen andere functionarissen die in 2024 een bezoldiging boven het toepasselijke WNT-maximum hebben ontvangen, of waarvoor in eerdere jaren een vermelding op grond van de WOPT of de WNT heeft plaatsgevonden of had moeten plaatsvinden.

Er zijn in 2024 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2024 geen leidinggevende topfunctionarissen die op grond van de WNT i.v.m. de cumulatie van dienstbetrekkingen dienen te worden gerapporteerd.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Toezichtrelaties ZBO's en RWT's

Deze bijlage bevat informatie over het toezicht op zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's). De bijlage bestaat uit een overzichtstabel met ZBO's en RWT's die onder de verantwoordelijkheid van lenW vallen, de begrote en gerealiseerde bijdrage vanuit het moederdepartement, overige departementen en eventuele bijzonderheden. De focus ligt op de departementale bijdragen aan ZBO's en/of RWT's omdat dit een departementale verantwoording betreft.

Tabel 146 Overzichtstabel inzake ZBO's en RWT's van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Bedragen x € 1.000)

Naam rwt/zbo ¹	Begrote bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Gerealiseerde bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Begrote bijdrage overige departementen	Gerealiseerde bijdrage overige departementen	Bijzonderheden
Aangemelde instanties ex Regeling overige pyrotechnische artikelen	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Aangewezen/ aangemelde instanties ex art. 15 1a.5.1 Vuurwerkbesluit	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	2.622	2.581	–	–	Nee
College van deskundigen ex Besluit en regeling Bodemkwaliteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Nee
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	1.081	–	–	–	Nee
Commissie m.e.r.	n.v.t.	100	–	90	Nee
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	508	15.905	–	7.936	Nee
Erkenninghouders APK	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Havenbeheerders	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting VAM (IBKI)*	–	400	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsartsen Scheepvaart	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties ex Besluit en Regling Bodemkwaliteit	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties ex. Regeling vervoerbare drukapparatuur 2011	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties ex Wet milieubeheer en ex Regeling handeling in emissierechten	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties geluidhinder	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties Infrastructuur en Milieu overig	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee

Naam rwt/zbo ¹	Begrote bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Gerealiseerde bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Begrote bijdrage overige departementen	Gerealiseerde bijdrage overige departementen	Bijzonderheden
Keuringsinstanties pleziervaartuigen	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties uitrusting zeeschepen	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstellingen ex Wet explosieven coor civiel gebruik	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstellingen ex art. 4 Wegenverkeerswet 1994	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
KIWA	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Klassenbureaus Scheepvaart	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	215	1.477	–	–	Nee
Nederlands Loodswezen BV	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Metacluster in het Schepenbesluit 2004 jo. Besluit erkende organisaties	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	200	211	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Onderzoeksgerechtigden ex art.4 av Wegenverkeerswet 1994	n.v.t.	211	n.v.t.	n.v.t.	Nee
ProRail	2.879	3.458.811	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Rijkshavenmeesters	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting Milieukeur (SMK)	275	355	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	n.v.t.	210	n.v.t.	n.v.t.	Nee
VTS-operators	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee

1 Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

Bijlage 2: Moties en Toezeggingen

Deze bijlage bevat de stand van zaken van alle nieuwe moties en toezeggingen sinds de peildatum van de bij de ontwerpbegroting 2024 gelijk namige opgenomen bijlage. Tevens zijn de nog openstaande moties en toezeggingen uit voorgaande jaren en de moties en toezeggingen die sinds de genoemde peildatum zijn afgehandeld opgenomen.

Door de Staten-Generaal aanvaarde moties		
Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36410-A-31 verzoekt de regering om met een plan van aanpak te komen, nog voor het zomerreces, over hoe zij denkt de zeventien gepauzeerde MIRT-projecten te herfinancieren en te hervatten	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Kamerbrief Verzamelbrief i.r.t. MIRT
36410-A-32 verzoekt de regering om in overleg met de provincie Overijssel te treden om te bezien op welke wijze het Rijk kan bijdragen aan het bespoedigen van de elektrificatie van deze lijnen	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024
36410-A-33 spreekt uit dat de komst van de Lelylijn zeer gewenst is en dat de reeds gereserveerde middelen (3 miljard euro) voor deze lijn hiervoor gereserveerd moeten blijven	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	Afgedaan met: Het betreft een spreekt uit motie.
36410-A-37 verzoekt de regering het afwegingskader van infrastructuurbeslissingen voor MIRT-investeringen vanaf 2025 zodanig aan te passen dat aspecten van brede welvaart worden meegewogen zodat op termijn een betere balans van investeringen tussen (dunbevolkte) regio's en stedelijke gebieden ontstaat	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-09-2024] - Analyse-instrument Mobiliteitsfonds
36410-XII-45 verzoekt de regering een maritieme autoriteit op te richten	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
36410-A-40 verzoekt de regering zo spoedig mogelijk samen met de regio maatregelen op het onderliggend wegennet in kaart te brengen om de verkeersveiligheid te waarborgen, waaronder bij de op- en afritten van de A2, en bij voorkeur voorafgaand aan het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 2024 te bepalen of de A2 Deil-Den Bosch-Vught in aanmerking komt voor alternatieve aanwending van de gereserveerde middelen	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	Op 6 november 2024 is in het BO MIRT Zuid besloten dat rijk en regio beiden €54 miljoen bijdragen aan een maatregelenpakket om de effecten van het pauzeren te verzachten. Op 12 november 2024 is een brief en een afsprakenlijst verstuurd naar de Tweede Kamer waarin deze afspraak is opgenomen. Hiermee is de motie afgedaan.
36410-A-41 verzoekt de regering voorts dat het Rijk, dus ook IenW, per heden bij extern salderen zich voortaan ook richt op de opkoop van eventueel aanwezige dier- en fosfaatrechten	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	Afgedaan met: Overgenomen door LNV zie document overname LNV
36410-XII-29 verzoekt de regering te onderzoeken of een gepersonaliseerd kenteken ingevoerd kan worden; verzoekt de regering bij dat onderzoek niet alleen te kijken naar een gepersonaliseerd kenteken dat gekoppeld is aan een persoon maar ook aan een voertuig; verzoekt de regering tevens de Kamer voor het zomerreces te voorzien van de resultaten en de bijbehorende kosten-batenanalyse	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Uitgaande brief [30-01-2025] - Kamerbrief Onderzoek Gepersonaliseerde Kentekens
36410-XII-34 verzoekt de regering met voorrang te kijken naar een oplossing voor Mariënhoeve; verzoekt de regering binnen de bestaande plannen voor de aanpak van de N35 met voorrang te kijken naar het traject rondom Mariënhoeve en allereerst te beginnen met het aanleggen van een ringweg rond Mariënhoeve zodra dit stikstoftechnisch mogelijk is; verzoekt de regering de Kamer voor het zomerreces te informeren over de voortgang	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Kamerbrief Verzamelbrief i.r.t. MIRT
36410-XII-39 verzoekt de regering om in aanloop naar de begroting van 2025 te bezien of structurele aanvullende bekostiging mogelijk is voor versterking van de kwaliteit van de omgevingsdiensten	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Kamerbrief tussenstand versterking VTH-stelsel maart 2024
36410-XII-43 verzoekt de regering om samen met werkgevers, werknemers en onderwijsinstellingen tot een landelijke aanpak te komen om woon-werkverkeer beter te spreiden over de dag en de week; verzoekt de regering hierin als werkgever het goede voorbeeld te geven	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Op 19 december 2024 is de Kamerbrief met de aanpak spitsspreads en -mijden gedeeld met de Tweede Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31305 , nr 483). Daarin wordt de landelijke aanpak spitsspreads en -mijden uiteengezet

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36410-XII-46 verzoekt de regering de mogelijkheden voor een algemene regeling op internationaal niveau met betrekking tot de CCR-eisen voor kleine schepen te onderzoeken; verzoekt het kabinet te bezien of bij de uitwerking van een mogelijke algemene regeling de technisch moeilijke uitvoerbaarheid en onevenredig hoge kosten meegenomen kunnen worden in de bepalingen	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-09-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
36410-XII-47 verzoekt de Minister zich in te spannen om op Europees niveau mogelijk-heden te verkrijgen waarmee de gedoogsituatie voortgezet kan worden in aanloop naar de vierde Rijbewijsrichtlijn; verzoekt de regering om zo snel mogelijk met de mobiliteitssector in gesprek te treden om te kijken wat er verder gedaan moet worden om te zorgen dat de sector vertrouwen krijgt om tot die tijd niet geconfronteerd te worden met keuzes die de bedrijfsvoering bemoeilijken	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Uitgaande brief [19-06-2024] - Vervolg vrijstelling rijbewijs C voor ZE-bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa van 3.501 tot en met 4.250 kg
36410-XII-57 verzoekt de regering te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om het verlaagde btw-tarief voor meer reparatiediensten te laten gelden, en de Kamer hierover voor de zomer te informeren	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met Kamerbrief dd 11 juni 2024: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2024D24073&did=2024D24073
36410-XII-74 verzoekt de regering om de aanbevelingen over te nemen; verzoekt de regering tevens het verbeterplan doelgroepenvervoer zo snel mogelijk naar de Kamer te sturen;	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Brief VWS 18 december 2023: Verbeteragenda Doelgroepenvervoer
29398-1096 verzoekt de regering om zich samen met provincies en gemeenten in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80 kilometer- en 50 kilometerwegen terug te dringen; verzoekt de regering de Kamer jaarlijks te informeren over de voortgang van deze operatie, en daarbij aan te geven in hoeverre het gelukt is om de resterende 82 kilometer aan schoolroutes langs 80 kilometerwegen en de 504 kilometer aan schoolroutes over 50 kilometerwegen weg te werken of de snelheid te verlagen als een fietspad niet past,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Doorontwikkeling investeringsimpuls verkeersveiligheid
29398-1095 verzoekt de regering voorstellen voor te bereiden om de aanpak voor verkeersonveilige rijks-N-wegen te verlengen, waarbij de meest verkeers-onveilige wegen die niet opgenomen zijn in de huidige twee tranches opgepakt kunnen gaan worden, en de Kamer hierover voor Prinsjesdag te informeren,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [24-09-2024] - Kamerbrief over invulling motie Grinwis-Stoffer (verkeersveiligheid rijks-N-wegen)
29398-1094 verzoekt de regering om de hoogte van de verkeersboetes met 4,3% te verlagen en verkeersboetes niet meer te gebruiken om gaten in de begroting te dekken,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	Afgedaan met: Motie en bijbehorend verzoek overgenomen door JenV
29398-1091 verzoekt de Minister om voor 1 april met een aanvalsplan overlast fatbikes te komen met daarin elementen zoals een stevig handhavingspakket, een opvoerverbod en een minimumleeftijd, en hierin ook opgevoerde e-bikes te betrekken	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - TMD Verkeersveiligheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
31305-444 verzoekt de regering blijvend aandacht te houden voor de handhaving en stevig te sanctioneren als er overtredingen zijn; verzoekt de regering met zo veel mogelijk andere brandstof exporterende of verhandelende landen afspraken te maken die de handel in giftige brandstoffen tegengaan; verzoekt de regering om met andere landen in overleg te treden over de uitwisseling van gegevens van bedrijven die betrappt zijn bij het schenden van de regels, zodat de handhaving en opsporing internationaal effectief wordt,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - Tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD 31/1)	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024
31305-442 spreekt uit dat het in ieder geval onwenselijk is om de brandstofauto's vóór 2040 op te nemen in de regels omtrent zero-emissiezones,	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - Tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD 31/1)	Afgedaan met: Uitgaande brief [21-03-2024] - Verzoek om een brief te ontvangen over de motie Van Houwelingen m.b.t. zero-emissiezones brandstofauto's
36410-XII-59 verzoekt de regering om in Brussel te pleiten voor het schrappen van het «one out, all out»-principe ten aanzien van de KRW; verzoekt de regering tevens om de uitkomsten van de gesprekken voor het zomerreces te rapporteren aan de Kamer,	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [22-02-2024] - Non-papers aanpassing Kaderrichtlijn Water
36410-XII-62 verzoekt de regering om versterking van dijktraject 15-2 binnen het hoogwaterbeschermingsprogramma te prioriteren om versneld de kans op een overstroming van pompstation Bergambacht terug te brengen naar 1 op 3.000,	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36410-XII-72 verzoekt de regering de drinkwaterbedrijven dit jaar zo snel mogelijk duidelijkheid te geven over de financieringsruimte met ingang van 2025, en daarbij te verzekeren dat deze financieringsruimte de drinkwaterbedrijven in staat stelt de noodzakelijke investeringen te doen, zodat zij kunnen blijven voldoen aan hun wettelijke taak, en de Kamer voor het eind van het eerste kwartaal te rapporteren, of in ieder geval voor het volgende debat,	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [24-06-2024] - Drinkwater: bescherming kwaliteit drinkwaterbronnen, bewust en zuinig drinkwatergebruik en toekomstbestendige drinkwaterinfrastructuur
36410-XII-36 verzoekt de regering om voor de komende vaststelling van luchthaventa_riev in te zetten op een veel sterkere differentiatie op geluid en uitstoot	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-12-2024] - Beantwoording Kamervragen inzake stijging luchthavengelden
32852-303 verzoekt de regering om in de evaluatie van de statiegeldregelgeving in ieder geval de volgende punten mee te nemen: •het proces van totstandkoming van de statiegeldregelgeving; •de juridische kwaliteit van de statiegeldwet en de doelstellingen; •de handhaafbaarheid van de statiegeldwet en de doelstellingen; •transparantie en verplichte rapportage over geldstromen en niet geïnd statiegeld; verzoekt de regering tevens om in de rapportage aan de Kamer over de evaluatie in te gaan op welke lessen er uit voorgaande punten zijn getrokken	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2024] - Uitvoering motie Kostic inzake de evaluatie van de statiegeldregelgeving
29684-271 verzoekt de regering om binnen zes weken een overleg in te plannen met de veiligheidsregio, de burgemeesters van de Waddeneilanden en de waddentaxibedrijven om te onderzoeken of een aanwijzing als kleine veerpont mogelijk is,	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Wadden	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-10-2024] - Reactie op brief en notitie Veltman Marine Service m.b.t. bereikbaarheid Ameland
29984-1197 verzoekt om een onderzoek te doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de bedrijfsvoering van de NS, met het oog op de periode na 2033, zodat deze resultaten meegenomen kunnen worden tijdens de midterm review met de NS van 2029	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Afgedaan met: Is niet aan lenW
29984-1189 verzoekt de regering tevens om op basis van deze resultaten in gesprek te gaan met NS en eventuele sancties te verbinden aan het niet nakomen van de afspraken in de HRN-concessie	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
29984-1190 verzoekt de regering er bij NS op aan te dringen dat het schrappen in de dienstregeling dankzij een TSB niet mag worden uitgelegd als zijnde «punctualiteit» en daarmee dus niet valt onder de noemer van een betrouwbare dienstregeling	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
29984-1193 verzoekt de regering NS en ProRail onder verscherpt toezicht te stellen door een programma onder de concessie op te leggen waarin zij gericht op zoek moeten gaan naar de oorzaken van de problemen en met een verbeteraanpak moeten komen en voor het zomerreces een eerste plan van aanpak op te leveren	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-07-2024] - Plan van aanpak verbeterprogramma ProRail en NS
29984-1195 verzoekt de regering in het kader van het beheerplan 2025–2026 prestatie-afspraken met ProRail te maken over het beheer en herstel van liften	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-12-2024] - Vervoerplan NS 2025 en addendum op het Beheerplan 2024-2025 ProRail
29984-1196 verzoekt de regering met NS in gesprek te gaan over mogelijke alterna-tieven om de directe verbinding Enschede-Schiphol in stand te houden; verzoekt de regering, indien de directe verbinding niet in stand gehouden kan worden, NS te verzoeken duidelijkheid te verschaffen over een einddatum; verzoekt de regering NS te verzoeken om bij de uitrol van nieuw ICNG-materieel, het belang van herstel van de directe IC-verbinding Enschede-Schiphol mee te laten wegen; verzoekt de regering over de voortgang hiervan de Kamer te informeren	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
28089-278 verzoekt de regering om, in lijn met de conclusies van het rapport-VanAartsen/Sorgdrager, de opties voor stelselwijzigingen in kaart te brengen waarbij er meer ruimte en regie komt voor de bewindspersoon, en deze aan de Kamer voor te leggen	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	Afgedaan met: Uitgaande brief [27-06-2024] - Voortgang versterking VTH-stelsel juni 2024

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
28089-284 verzoekt de regering naar Australisch voorbeeld te komen tot eenpfas-platform met actuele en toegankelijke informatie voor bewoners,bedrijven, beleidsmakers en andere actoren	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	Afgedaan met: Uitgaande brief [02-10-2024] - Uitvoering acties beleid gevaarlijke chemische stoffen
28089-293 verzoekt de regering naar het voorbeeld in Zeeland een interdeparte-mentaal aanspreekpunt voor de Chemoursproblematiek voor de lokaleoverheden op te zetten met binding in de regio	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	Afgedaan met: Uitgaande brief [14-11-2024] - Enkele moties en ontwikkelingen ten aanzien van PFAS
24170-318 verzoekt de regering om met een voorstel te komen om de algemene medische keuring voor mensen met autisme, ADD en ADHD af te schaffen en deze mensen te beoordelen op rijvaardigheid	VVS: debat over de implementatie van het VN-verdrag Handicap.	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2024] - Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2024
36410-A-54 verzoekt de regering om voor het komende MIRT-debat een inventarisatie naar de Kamer te sturen over welke infrastructurele knelpunten de komende periode opgelost moeten worden om de afspraken uit de nieuwe HRN-concessie uit te kunnen voeren	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - TMD Strategische keuzes bereikbaarheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - MIRT-brief najaar 2024
36410-A-56 verzoekt de regering om voorafgaande aan het debat over vervoersarmoede te inventariseren welke factoren het meest relevant zijn bij het ontstaan van vervoersarmoede en met welke beleidsmiddelen en op welke beleidsdomeinen stappen genomen kunnen worden die vervoersarmoede en autoafhankelijkheid voorkomen of bestrijden	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - TMD Strategische keuzes bereikbaarheid	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-05-2024] - Reactie op motie De Hoop ten aanzien van vervoersarmoede
36412-19 verzoekt de regering de Kamer jaarlijks te informeren over de belastingopbrengst per waterschap, de verdeling tussen de categorieën en de relatieve en absolute stijging en daling van de lasten per categorie;		
verzoekt de regering binnen vijf jaar na inwerkingtreding van het huidige wetsvoorstel onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar de toepassing van het «de vervuiler betaalt»-principe binnen de waterschapsbelastingen en hierbij de maatschappelijke kosten en baten (relaterend aan hun bijdrage aan de doelen van het waterschap en de mate waarin ze vervuilen) van en voor de diverse categorieën in het waterschap te onderzoeken, en de resultaten hiervan aan de Kamer toe te zenden,	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
36412-21 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het leveren van diensten ten behoeve van het watersysteem door agrariërs verdisconteerd kan worden in de kostentoedeling van de waterschapslasten	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
36412-23 verzoekt de regering te onderzoeken hoe de zuiverings- en verontreinigingsheffing meer op basis van de omvang van huishoudens geheven kan worden	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
31305-455 verzoekt de regering om te inventariseren in welke concessies komend jaar afschalingen in de dienstregeling en/of forse tariefstijgingen zijn voorzien en te bezien hoe deze afschalingen voorkomen kunnen worden, en de Kamer hierover voor de behandeling van de lenW-begroting voor het jaar 2025 te informeren	Parlementair agenda punt [15-05-2024] - Debat over vervoersarmoede	Afgedaan met: Uitgaande brief [03-10-2024] - Brief over het NL-ticket en besteding van de extra middelen voor het regionaal OV
36410-A-59 verzoekt de regering om de algehele drooglegging van het Julianakanaal uit te stellen tot in ieder geval stuw Borgharen weer volledig functioneel is	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal (36410-A-57)	Afgedaan met: Uitgaande brief [07-08-2024] - Start afsluiting Julianakanaal en benodigd aanvullend budget
31936-1158 verzoekt de regering een externe commissie in te stellen bestaande uit experts en omwonenden die de nut en noodzaak van een vierde aanvliegroute zal beoordelen in het licht van de veranderende omstandigheden;		
verzoekt de regering de bevindingen van deze commissie mee te sturen met het voorlopig ontwerp van de hoofdstructuur van de luchtruimherziening in 2025, zodat de Kamer dit mee kan nemen in de besluitvorming	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	Afgedaan met: Uitgaande brief [21-02-2025] - Programma Luchtruimherziening: Schetsontwerp en Startnotitie Hoger Naderen
31936-1160 verzoekt de regering een halt toe te roepen aan de stikstofjacht op boeren voor de luchtvaart en de stikstofruimte in te zetten voor legalisatie van PAS-melders	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	Afgedaan met: Motie is overgenomen door LNV
31936-1162 verzoekt de regering een luchtvaarttafel in te richten en voor te zitten waarin omwonenden, het regionaal bestuur, Schiphol, de luchtvaartsector en airlines, alsmede het Ministerie van lenW, ieder per afvaardiging, een plaats innemen	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2024] - Kamerbrief Negende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
23645-820 verzoekt de regering om na overleg met consumentenorganisaties de geïnde boete van € 500.000 door NS te laten inzetten voor de aankoop van bodycams	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	Afgedaan met: Uitgaande brief [04-11-2024] - Halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2024
23645-822 verzoekt de regering om zo spoedig mogelijk de identiteitscheck door gekwalificeerde boa's in het ov in te voeren	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2024] - Kamerbrief Versnelling openstelling rijbewijzenregister OV-boa's
21501-08-949 verzoekt de regering om een impactstudie te doen naar de mogelijke gevolgen van de Bodemonitoringsrichtlijn voor Nederland en deze nog voordat de triloof fase is afgerond aan de Kamer te doen toekomen,	TMD d.d. 12 juni 2024	Afgedaan met: Uitgaande brief [21-01-2025] - Verslag Milieuraad 17 december 2024
33576-385 verzoekt de (nieuwe) regering pas over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid nadat alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een Wnb-vergunning hebben	Parlementair agenda punt [20-06-2024] - Versoepeling van de bestaande stikstofregels voor Schiphol	Afgedaan met: Uitgaande brief [07-10-2024] - Voortgang verhoging maximumsnelheid autosnelweg naar 130 km/u
33576-385 verzoekt de (nieuwe) regering pas over te gaan tot verhoging van de maximumsnelheid nadat alle PAS-melders gelegaliseerd zijn en de garnalenvissers een Wnb-vergunning hebben	https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/plenaire_vergaderingen/details/activiteit?id=2024A05066	Afgedaan met: Uitgaande brief [07-10-2024] - Voortgang verhoging maximumsnelheid autosnelweg naar 130 km/u
29398-1115 verzoekt de regering voor alleen de fatbikes een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht in te voeren, en de Kamer hierover te informeren voor het kerstreces	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - TMD verkeersveiligheid (fatbikes)	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-02-2025] - Kamerbrief Uitvoering moties verkeersveiligheid elektrische fietsen
29398-1116 verzoekt het kabinet het voor de politie mogelijk te maken om in alle gevallen van controle van de fatbike in het menu te kijken, zodat de overtreding kan worden geconstateerd en direct tot sanctionering kan worden overgegaan	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - TMD verkeersveiligheid (fatbikes)	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-02-2025] - Kamerbrief Uitvoering moties verkeersveiligheid elektrische fietsen
29398-1117 verzoekt de regering om te onderzoeken uit welke landen de expats komen die op basis van de 30%-regeling een Nederlands rijbewijs krijgen, of deze landen daar geschikt voor zijn en of de kennis om aan het verkeer deel te nemen voldoende aanwezig is	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - TMD verkeersveiligheid (fatbikes)	Afgedaan met: Uitgaande brief [22-11-2024] - Stand van zaken brief ten behoeve van commissiedebat CBR 28 november
29398-1118 verzoekt de regering onderzoek te doen naar de oorzaken van de stijging van de kosten voor het behalen van een rijbewijs en naar mogelijkheden om deze kosten te verlagen	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - TMD verkeersveiligheid (fatbikes)	Motie is afgedaan in Kamerbrief CD CBR van 28-11-2024
28089-322 verzoekt de regering om, totdat de implementatie van de Richtlijn industriële emissies rond is, ervoor te zorgen dat bij alle bevoegde gezagen de instructie is om zo veel mogelijk aan de onderkant van de BBT-range te vergunnen	Parlementair agenda punt [26-09-2024] - TMD Publicatie Onderzoeksraad voor Veiligheid «Opvolging aanbevelingen: Industrie en Omwonenden» (28089-320)	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2024] - Verzamelbrief Luchtkwaliteit
28089-323 verzoekt de regering om de resultaten van het onderzoek en mogelijkheid tot de invoering van een bestuursboete voor het kerstreces van 2024 aan de Kamer te doen toekomen	Parlementair agenda punt [26-09-2024] - TMD Publicatie Onderzoeksraad voor Veiligheid «Opvolging aanbevelingen: Industrie en Omwonenden» (28089-320)	Afgedaan met: Uitgaande brief [05-12-2024] - Voortgangsbrief versterking VTH-stelsel
27625-678 verzoekt de regering een impactanalyse uit te voeren naar potentiële systeemmaatregelen in het benedenrivierengebied die de waterveiligheid kunnen vergroten en de HWBP-opgave kleiner kunnen maken	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
27625-679 verzoekt de regering om, samen met de provincies, te bezien of het kabinet beleids- en/of wetswijzigingen kan doorvoeren teneinde sneller nieuwe drinkwaterbronnen te vergunnen	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-01-2025] - Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023 – 2030
27625-685 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat KRW-doelen zo snel en zo veel als mogelijk geactualiseerd worden, rekening houdend met de natuurlijke achtergrondbelasting en de historische belasting, inclusief toepassing van artikel 4, vijfde lid van de KRW	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2024] - Kamerbrief tussenevaluatie KRW
36600XII-32 verzoekt de regering om alle activiteiten van NS die niet bijdragen aan de primaire kerntaak in kaart te brengen en dit te betrekken bij de gesprekken over een structurele oplossing voor de tarieven	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-02-2025] - Uitvoering motie-Heutink/Veltman over activiteiten van NS die niet bijdragen aan de primaire kerntaak
36600XII-38 verzoekt de regering om in overleg met de ov-sector met een gezamenlijk plan van JenV en lenW te komen voor een versnelde uitrol van de identiteitscheck door gekwalificeerde boa's in het ov waarin de werkwijze en resultaten van de pilot in Rotterdam worden meegenomen, en de Kamer over de voortgang te informeren voor het einde van het jaar	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2024] - Kamerbrief Versnelling openstelling rijbewijzenregister OV-boa's

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36600XII-48 verzoekt de regering de genoemde beleidsmatige prikkels die reparatie en hergebruik van afgedankte elektrische en elektronische apparatuur ontmoedigen te heroverwegen, ervoor te zorgen dat retailers en installateurs meer ruimte krijgen voor reparatie en hergebruik, en de Kamer voor het eind van het jaar te informeren over haar plan van aanpak hiervoor	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	Afgedaan met: Uitgaande brief [12-12-2024] - Uitvoering motie Stoffer over reparatie en hergebruik van elektrische en elektronische apparatuur
36600-XII-37 verzoekt de regering om voor 1 november 2024 met een plan te komen hoe invulling kan worden gegeven aan een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones voor ondernemers tot 2029	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	Afgedaan met: Uitgaande brief [22-11-2024] - Plan voor invulling geven aan motie-Veltman en regeerprogramma t.a.v. zero-emissiezones
31305-475 verzoekt de regering te bewerkstelligen dat ook actuele laadpastarieven digitaal openbaar beschikbaar worden, net als de tarieven van laadpaalexploitanten, om de prijstransparantie voor elektrisch rijders te verbeteren	Parlementair agenda punt [06-11-2024] - Tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD 17/10)	Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
36600-XII-75 verzoekt de regering te waarborgen dat steden toegankelijk blijven voor personenauto's met verbrandingsmotoren	Parlementair agenda punt [11-12-2024] - Tweeminutendebat Zero Emissie Zones	Afgedaan met: Uitgaande brief [13-01-2025] - Motie van het lid El Abassi (DENK) m.b.t. zero-emissiezones personenautos
31936-1187 verzoekt de regering om ook representanten van omwonenden te benoemen in de externe commissie voor de luchtruimherziening,	Parlementair agenda punt [17-12-2024] - Luchtvaart (CD 24/10/24)	Afgedaan met: Uitgaande brief [21-02-2025] - Programma Luchtruimherziening: Schetsontwerp en Startnotitie Hoger Naderen
36410-A-39 verzoekt de regering zich tot het uiterste te blijven inspannen om de Lelylijn in de komende periode op te nemen in het (uitgebreide) kernnetwerk van TEN-T	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	De verbinding Amsterdam-Groningen-Bremen wordt opgenomen in het uitgebreide netwerk. In de herziene TEN-T verordening is het mogelijk gemaakt om de TEN-T status van nieuw aan te leggen lijnen tussentijds aan te passen, bijvoorbeeld van uitgebreid netwerk naar uitgebreid kernnetwerk. De motie is hiermee afgehandeld.
36410-XII-32 overwegende dat dit onacceptabel is; verzoekt de staatsecretaris van lenW om in samenspraak met het Ministerie van JenV en de vervoerders een aanvalsplan op te stellen om de veiligheid in het openbaar vervoer en op stations te verbeteren	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Hiertoe loopt momenteel een evaluatie van het convenant sociale veiligheid in het OV. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zal er een nieuw plan worden opgesteld om de sociale veiligheid in het OV te vergroten.
36410-XII-44 verzoekt de regering te bevorderen dat concessie verlenende provincies en gemeenten tekorten aan vrijwilligers bij buurtbussen kunnen tegengaan, zodat de dienstregeling op peil blijft en voorzieningen in de regio bereikbaar blijven	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Hier wordt conform motie aan gewerkt.
36410-XII-48 verzoekt de regering in de loop van dit jaar een onafhankelijke evaluatie te laten uitvoeren naar het sluiten van de nautische post Vuurtoren Westhoofd en op basis daarvan, in overleg met alle regionale partners (gemeente, maritieme en visserijsector, recreatievaart en watersport), de sluiting tegen het licht te houden en te bezien hoe de verloren gegane functies opnieuw ingevuld kunnen worden	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	De evaluatie is gereed. Het definitief maken van de rapportage en opstellen van de kamerbrief duurt nog enkele weken. Verwachting is dat deze kort na het voorjaarsreces aan de kamer kan worden aangeboden.
36410-XII-50 verzoekt de regering een evaluatie uit te voeren naar de prijsbijstellings-systematiek voor investeringen uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds in het afgelopen decennium, daarbij tevens vooruit te kijken op het komende decennium, en waar nodig en mogelijk met verbetervoorstellen te komen zodat de prijsbijstellingssystematiek de reële kostenontwikkeling structureel bijhoudt, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling van 2025 te informeren	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	
36410-XII-58 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken prioriteit krijgt, en in overleg met de betrokken provincies alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat het project doorgang kan vinden	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	Medio 2025 wordt nadere besluitvorming verwacht inzake herstart van gepauzeerde MIRT projecten waaronder knooppunt Hoevelaken lenW onderzoekt op dit moment of het mogelijk is om het project Hoevelaken op te knippen of te faseren. Besluitvorming hierover zal naar verwachting tijdens het BO MIRT 2025 plaatsvinden
32813-1348 verzoekt de regering met een voorstel te komen om Lelystad Airport definitief niet te openen voor de commerciële burgerluchtvaart; verzoekt de regering tevens in overleg met lokale autoriteiten en inwoners een alternatief te presenteren voor een maatschappelijke investering in de regio,	Debat over de Klimaatnota 2023 en de Klimaat- en Energieverkenning (KEV)	In uitvoering. Dit wordt meegenomen in het besluit opening Lelystad Airport.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36410-XII-69 verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat de kansen van nature-based solutions in waterprojecten maximaal worden benut,	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	Momenteel lopen er verschillende trajecten waarin onderzocht wordt of/hoe Nature Based Solutions beter of vaker meegenomen kunnen worden in uitvoeringsprojecten. De verwachting is dat er eind van dit jaar zinnig gerapporteerd kan worden aan de kamer over dit onderwerp.
32852-295 verzoekt de regering om het Afvalfonds Verpakkingen te verplichten jaarlijks te rapporteren over de besteding van niet geïnd statiegeld	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	Wordt meegenomen in doorontwikkeling UPV.
32852-296 verzoekt de regering de mogelijkheid in kaart te brengen om naar Oostenrijks voorbeeld reparatievouchers in te voeren in Nederland, en de Kamer uiterlijk voor de behandeling van de IenW-begroting 2025 daarover te informeren	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	Er loopt op dit moment een verkennend onderzoek naar bredere financiële prikkels, waarin reparatie-vouchers zijn meegenomen als optie. Dit onderzoek wordt benoemd in een losse kamerbrief over reparatie die voor het commissiedebat van 19 december met de Kamer gedeeld is. Eerste helft 2025 wordt een breder onderzoek uitgezet naar reparatievouchers om te onderzoeken of dit bijdraagt aan het bevorderen van reparatie en hoe dit eventueel moet worden vormgegeven om het gewenste doel te halen.
32852-300 verzoekt de regering om in de uitwerking van de circulaire plasticsnorm het gebruik van hoogwaardig recyclelaar te stimuleren	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - TMD Circulaire Economie	Onderdeel van de uitwerking van een wetstraject (AMvB voor de circulaire plasticnorm). De AMvB gaat eind maart in internetconsultatie.
29684-264 verzoekt de regering te onderzoeken wat er nodig is om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Wadden	Het onderzoek is afgerond, Het rapport is op 11 februari 2025 aan de Kamer verstuurd. (23645-834). In het eerstvolgende reguliere Bestuurlijk Overleg Wadden (dd 23 juni 2015) zullen de uitkomsten van het rapport worden besproken met de betrokken bestuurders. De Kamer wordt over de uitkomsten van dit overleg geïnformeerd.
31409-442 verzoekt de regering om aan alle sectorpartijen duidelijk te maken dat fase 1 en 2 een harde deadline hebben die ook zal worden gehandhaafd en dat fase 3 van kracht zal worden zodra dit kan, maar niet later dan 2027	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Maritiem	De motie is in uitvoering. Fase 2 is op 1 oktober 2024 in werking getreden. Fase 3 treedt op grond van het CDNI in werking op 1 oktober 2027. Nederland volgt dat tijdschema en geeft internationaal aan geen verder uitstel te accepteren.
31409-443 verzoekt de regering om beter uit te werken wat een spoedrit rechtvaardigt, wie dit mag uitvoeren en hoe die bevoegdheid wordt verleend, hoe hierop wordt toegezien en welke sancties volgen op overtredingen	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Maritiem	De inhoud waar deze motie op ziet wordt besproken in de regionale overlegstructuur die RWS Noord-Nederland heeft opgezet n.a.v. het Ovv-rapport over het watertaxi-ongeval in het Schuitengat bij Terschelling. De Kamer zal in Q1 2025 geïnformeerd worden over de uitkomsten.
31409-448 verzoekt de regering zich in NOVEX hard te maken voor het ruimtelijke belang van de havens en als havenontwikkeling in het gedrang komt daarover in overleg te treden met de regio en alle in de omgeving betrokken partijen waaronder de havens zelf	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Maritiem	Deze motie vraagt aandacht voor het havenbelang in de NOVEX gebieden. Dit wordt ingevuld door te participeren in de NOVEX gebieden en het belang daar onder de aandacht te brengen.
29984-1198 verzoekt de regering, samen met NS, ProRail en veiligheidsdriehoeken van gemeenten waar stationsdemonstraties hebben plaatsgevonden, te komen tot een gezamenlijk handelingskader en escalatieladder om handhaving bij stationsdemonstraties te verbeteren	Parlementair agenda punt [27-03-2024] - TMD Spoor	Wordt conform motie aan gewerkt. Eerste gesprekken en eerste opzet na de zomer.
28089-279 verzoekt de regering om in kaart te brengen wat er nodig is om onafhankelijke emissiemeting de standaard te maken binnen ons VTH-stelsel	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	Deze moties kunnen worden beantwoord door de uitslagen van de onderzoeken in de Actieagenda Industrie en Omwonenden. Het opstarten van de onderzoeken en het borgen van voldoende participatie van belanghebbenden bij het uitvoeren van het onderzoek heeft meer tijd gekost dan oorspronkelijk ingeschat was.
28089-285 verzoekt de regering de actieagenda aan te vullen met een tijdlijn en streefdata voor afronding van de acties, en de Kamer vervolgens regelmatig te informeren over de voortgang van deze acties	Parlementair agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	De Kamer wordt conform motie geïnformeerd over de voortgang.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
28089-286 verzoekt de regering om per direct te starten met het opstellen van een gezondheidseffectrapportage in samenwerking met de Expertgroep Gezondheid IJmond om gezondheid een volwaardige plaats te geven in het maatwerktraject	Parlementaire agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	Op dit moment wordt in overleg met de Expertgroep en het RIVM gewerkt aan een methodisch kader voor de GER. De volgende stap is het uitvoeren van de GER. Voor het uitvoeren van de GER zijn inzichten uit het milieueffectrapport (MER) nodig. Het MER zal naar verwachting eind dit jaar of begin volgend jaar worden opgeleverd. Afhankelijk van de methodiek en de kwaliteit en volledigheid van het MER zal de uitvoering van de GER hierna nog 3 tot 6 maanden duren waardoor oplevering op dit moment in de eerste helft van 2025 verwacht wordt.
28089-287 verzoekt de regering om te onderzoeken of een gezondheidseffectrapportage eenzelfde plek kan krijgen als een milieueffectrapportage in besluitvorming over omgevingsvergunningen voor industriële bedrijven	Parlementaire agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	Dit onderzoek maakt deel uit van de acties aangekondigd in de Actieagenda Industrie en Omwonenden.
28089-288 verzoekt de regering om alleen overheidssteun in het kader van maatwerkafspraken met Tata Steel te geven als er harde afdwingbare prestatieafspraken zijn gemaakt over het minimaliseren van gezondheidsschade en emissies;		In de Joint Letter of Intent zal een separate paragraaf over gezondheid opgenomen worden, waarin duidelijke afspraken over gezondheidsverbeteringen worden vastgelegd, onder andere op basis van het advies van de Expertgroep. De Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen, middels vertrouwelijke technische briefings. Daarnaast zijn de budgettaire gevolgen van het uiteindelijke onderhandelingsresultaat, en daarmee dus ook het resultaat op het gebied van de verbetering van de gezondheid, onder voorbehoud van parlementaire autorisatie van de begroting.
verzoekt de regering voorts te borgen dat die prestatieafspraken onafhankelijk te verifiëren zijn en dat deze worden verbonden aan continue metingen en periodieke rapportageverplichtingen	Parlementaire agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	
28089-292 verzoekt de regering middels de onderzoeksagenda inzicht te geven in cumulatieve gezondheidseffecten en deze te meten, zoals gevraagd door de provincies Noord- en Zuid-Holland	Parlementaire agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	De uitvoering van deze motie wordt opgepakt binnen de Actieagenda Industrie en Omwonenden, actie 10. De kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van de acties uit de Actieagenda.
28089-297 verzoekt het kabinet ook voor Chemours Dordrecht een expertgroep in te stellen	Parlementaire agenda punt [04-04-2024] - Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over industrie en omwonenden	De Kamer wordt in Q2 geïnformeerd over de invulling van deze motie, in de brief over de gezondheidsonderzoeken Chemours en Westerschelde.
36410-VII-96 verzoekt de regering in de nieuwe bestuursafpraak Friese taal en cultuur concrete maatregelen op te nemen voor een gelijkwaardige positie van de Friese taal in de openbare ruimte, in het bijzonder waar het gaat om verkeersbebording, beleid en wet- en regelgeving,	TMD BFTK (27 maart 2024)	Provincie is in overleg met Friese gemeenten .
28089-294 verzoekt de regering het bevoegd gezag te helpen om zo snel mogelijk alle passende en preventieve maatregelen te nemen om de uitstoot van schadelijke stoffen door grote vervuilers te minimaliseren en de gezondheid van omwonenden en medewerkers te beschermen	Parlementaire agenda punt [09-04-2024] - TMD Externe Veiligheid	Deze moties kunnen worden beantwoord door de uitslagen van de onderzoeken in de Actieagenda Industrie en Omwonenden. Het opstarten van de onderzoeken en het borgen van voldoende participatie van belanghebbenden bij het uitvoeren van het onderzoek heeft meer tijd gekost dan oorspronkelijk ingeschat was.
36410-A-55 verzoekt de regering om de drie aanbevelingen van het PBL over het meenemen van grensoverschrijdende effecten integraal over te nemen in de Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen	Parlementaire agenda punt [10-04-2024] - TMD Strategische keuzes bereikbaarheid	Deze motie wordt afgedaan met de nieuwe werkwijzer MKBA bij MIRT. De werkwijzer zit in de laatste fase van de politieke afstemming en zal binnenkort naar de TK worden gestuurd.
31209-256 verzoekt de regering om op korte termijn onafhankelijk te laten onderzoeken of het gebruik van Duomix in de praktijk negatieve effecten heeft op het milieu en de gezondheid, en parallel daaraan te onderzoeken of de toepassing ervan eventueel verboden kan worden, en over de bevindingen voor januari 2025 aan de Kamer te rapporteren,	Parlementaire agenda punt [10-04-2024] - TMD Circulair Bouwen	De rapportage wordt voor 15 februari opgeleverd door Tauw en wordt aangeboden aan Tweede Kamer uiterlijk 14 april, samen met toezegging 202501-065 en reactie op commissiebrief (ID 85277)

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
36412-20 verzoekt de regering om scherp toezicht te houden op hoe de waterschappen het begrip «gebiedskennmerken» invullen en waar nodig aan te sturen, waardoor de rechtszekerheid in stand blijft;	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	De kostentoedelingsverordeningen zullen scherp worden gemonitord om te zien hoe de bestuurlijke bandbreedte wordt toegepast en gemotiveerd. De amvb wordt voorbereid zodra uit die monitoring blijkt dat duidelijk is wat de relevante gebiedskennmerken en bijbehorende percentages zijn. Dit is op zijn vroegst in de loop van 2026.
verzoekt de regering tevens om zo snel als mogelijk de gebiedskennmerken en diens elementen in een AMvB vast te leggen		
21501-20-2068 verzoekt de regering op korte termijn een analyse te doen van de risico's van elektrische auto's voor de nationale veiligheid; verzoekt de regering indien zulke risico's geconstateerd worden opties aan te dragen om deze te mitigeren en daarin de optie van gebiedsverbodden bij bijvoorbeeld militaire complexen, kritieke infrastructuur en overheidsgebouwen mee te nemen	Moties ingediend bij het debat over de buitengewone Europese Top van 17 en 18 april 2024	Er wordt nog gewerkt aan de analyse van de risico's van elektrische auto's voor de nationale veiligheid
31305-460 verzoekt de regering om de groep huishoudens in kaart te brengen die geen brandstofauto hebben vanwege de onbetaalbaarheid, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [15-05-2024] - Debat over vervoersarmoede	Deze motie wordt afgedaan met de Kamerbrief voor het commissie debat Strategische keuzes bereikbaarheid op 2 april 2025.
31305-463 verzoekt de regering de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding van het woon-werkverkeer en daarbij een wettelijke verplichting te bezien	Parlementair agenda punt [15-05-2024] - Debat over vervoersarmoede	GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID OLGER VAN DIJK, was nr. 455
28089-307 verzoekt de regering om het overnemen van de adviezen van de Expert-groep Gezondheid IJmond als harde voorwaarde in de onderhandelingen op te nemen en zodanig de gezondheid van de bevolking van de IJmond een volwaardige plaats te geven in de maatwerkafspraken	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
28089-315 verzoekt de regering in te zetten op maximale handhaving van bestaande verplichtingen en daarbij de provincie Noord-Holland te steunen	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	Er is regelmatig overleg met de provincie waar dit ook aan de orde komt. De landelijke diensten van RWS en ILT werken nauw samen met de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied bij het aanscherpen van vergunningen.
28089-316 verzoekt de regering Tata Steel op te dragen die gegevens zo spoedig mogelijk aan te leveren, zodat de onderhandelingen over de maatwerkafspraken zo ingericht kunnen worden dat de effecten van het Groen Staalplan op de gezondheid en het milieu inzichtelijk zijn	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	De onderhandelingen met Tata Steel lopen op dit moment. Aangenomen moties worden waar mogelijk meegenomen in de gesprekken. Omwille van de vertrouwelijkheid kunnen verder geen details worden gedeeld. De Kamer organiseert periodiek vertrouwelijke technische briefings waarin deze details aan de orde kunnen komen.
31936-1163 verzoekt de regering om bij EASA te bepleiten dat de minimale doelstelling van het Extended Minimum Crew-traject «veiligheid verhogen» moet zijn en om zolang het onderzoek loopt te blijven vliegen met als uitgangspunt «twee piloten in de cockpit»	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Luchtvaart (CD 10/4)	Conform de motie heeft lenW er bij EASA op aangedrongen dat de doelstelling van het concept van het vliegen met één piloot minimaal «veiligheid verhogen» moet zijn. EASA heeft eind november schriftelijk aangegeven dat zij het eens is met dit standpunt. De Tweede Kamer zal hierover in Q2 2025 worden geïnformeerd.
23645-823 verzoekt de regering om in overleg met de vervoerders, politie en de Autoriteit Persoonsgegevens te komen tot een juridisch kader en afspraken over gegevensuitwisseling, zodat decentrale overheden en vervoerders per 1 januari 2025 aan de slag kunnen met regionale reisverboden	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	Aan de motie wordt conform wens gewerkt. Er is overleg gevoerd en wordt bekeken wat kan worden gedaan om te komen tot regionale reisverboden. Een eerdere pilot in Overijssel laat zien dat dit niet eenvoudig zal zijn.
23645-825 verzoekt de regering om samen met gemeenten en provincies landelijk in kaart te brengen tussen welke locaties instelling van een BRT-systeem potentie heeft om aan de vervoersvraag te voldoen	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	Er is gestart met een plan van aanpak voor de motie. Vervolgens zal er een (data)studie verricht worden om potentieel kansrijke BRT-locaties in kaart te brengen. Verwachte afdoening van de motie is juni 2025.
23645-826 verzoekt de regering zich ervoor in te spannen dat het versterken van het internationaal treinverkeer, waaronder het afronden van de wetgeving voor een EU-breed ticketsysteem, een van de prioriteiten op het gebied van mobiliteit wordt van de komende Europese Commissie, en de Kamer te rapporteren over deze inspanningen	Parlementair agenda punt [05-06-2024] - Tweeminutendebat Openbaar vervoer en Taxi (CD 17/4)	Motie afgedaan, hierover is gecommuniceerd in kamerbrief Transportraad 18 juni 2024 (Kamerbrief met verslag Transportraad 18 juni 2024 Kamerstuk Rijksoverheid.nl). «Nederland benadrukte daarbij, conform motie De Hoop/Vedder4, het belang van een voortzetting van de inspanningen van de Commissie op het verbeteren van internationaal personenvervoer per spoor. Daarbij vroeg Nederland, zoals toegezegd aan de Kamer5, aandacht

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		voor een snelle behandeling van het voorstel voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten (MDMS).»
21501-08-948 verzoekt de regering zich tijdens de triloofase in te blijven zetten om de Bodemmonitoringsrichtlijn zo veel als mogelijk in te richten met nationale flexibiliteiten en te voorkomen dat er nu of in de toekomst bindende doelstellingen aan de richtlijn worden toegevoegd en om ervoor te zorgen dat de compensatie niet als verplichting terugkomt, en het «no net landtake»-principe en het «one out, all out»-principe geschrapt blijven	TMD d.d. 12 juni 2024	De onderhandelingen over het voorstel worden onder het Pools voorzitterschap voortgezet met als doel overeenstemming over de richtlijn te bereiken tijdens hun voorzitterschap. De kabinetsinzet is ongewijzigd, dus met voldoende flexibiliteit en geen bindende doelstellingen
verzoekt de regering zo nodig na de triloog tegen de richtlijn te stemmen indien het voorstel bindende doelstellingen bevat of onvoldoende flexibel is,		
28089-302 verzoekt de regering om zo snel mogelijk te zorgen voor onafhankelijk, continu en fijnmazig meten van gevaarlijke stoffen bij Tata Steel, inclusief het voor handhaving benodigde cameratoezicht en deze data zo veel mogelijk openbaar beschikbaar te maken	Parlementair agenda punt [28-05-2024] - Plenair Debat Tata	deze motie is gekoppeld aan afronding van een onderzoek van de (OVV) actieagenda hierover. Dat is enigszins vertraagd, daarom verschuift de afdoeningstermijn van deze motie naar eind 2025.
32800-86 spreekt uit dat er geen vorm van rekeningrijden moet worden ingevoerd,	Parlementair agenda punt [19-06-2024] - Dertigledende debat over de steeds hogere kosten voor autobezitters	
29398-1114 verzoekt de regering om de mogelijkheden te onderzoeken van een vorm van typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen met trapondersteuning, bijvoorbeeld een keurmerk	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - TMD verkeersveiligheid (fatbikes)	Rond de zomer van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek. Het onderzoek loopt.
29398-1122 verzoekt de regering om te onderzoeken of en hoe geofencing in Nederland ingezet zou kunnen worden om de verkeersveiligheid in de openbare ruimte te bevorderen	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - TMD verkeersveiligheid (fatbikes)	Onderzoek start in 2025, hier wordt de Kamer over geïnformeerd uiterlijk in Q4 2025
33450-130 verzoekt de regering te onderzoeken hoe de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de veiligheid van de Noordzee het best belegd kan worden, en de Kamer hierover uiterlijk eind 2024 te informeren	Parlementair agenda punt [12-09-2024] - TMD Strategie ter bescherming van Noordzee-infrastructuur (CD 25/5)	Het onderzoek is afgesloten en binnenkort worden de aanbevelingen openbaar. De conclusies van het onderzoek waar de motie om vraagt en de appreciatie daarvan worden in de komende kamerbrief behandeld. De verwachting is dat de kamerbrief nog in Q1 2025 uitgaat.
28089-321 verzoekt de regering om medio 2025 te komen met een aanscherping en verdere uitwerking van de actieagenda, met een overzicht van concrete (kwantificeerbare) doelen en bijbehorende acties (inclusief tijdspad) gericht op merkbare verbeteringen van de bescherming van gezondheid	Parlementair agenda punt [26-09-2024] - TMD Publicatie Onderzoeksraad voor Veiligheid «Opvolging aanbevelingen: Industrie en Omwonenden» (28089-320)	Het opstarten van de onderzoeken en het borgen van voldoende participatie van belanghebbenden bij het uitvoeren van het onderzoek heeft meer tijd gekost dan oorspronkelijk ingeschat was.
30175-466 verzoekt de regering te bezien of bodemregelgeving aangescherpt moet worden ten aanzien van het gebruik van Beaumix	Parlementair agenda punt [26-09-2024] - TMD Leefomgeving	Binnen de herijking van de bodemregelgeving worden ook de regels van het toepassen van secundaire bouwstoffen, waaronder Beaumix onder de loep genomen. Hiertoe wordt onderzoek gedaan door RIVM, waarvan de uitkomsten moeten worden afgewacht. Naar verwachting kan aan het eind van Q2 een reactie worden gegeven over een eventuele aanscherping van de bodemregelgeving ten aanzien van het gebruik van Beaumix.
36600XII-12 verzoekt de regering om bij de uitwerking van de begroting van 2026 specifiek inzichtelijk te maken met welke specifieke middelen al deze doelen, inclusief subdoelstellingen, behaald zullen worden,	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - Begrotingsonderzoek lenW	
36600-XII-13 verzoekt de regering om bij de begroting van 2026 op alle beleidsartikelen afrekenbare doelen en meetbare gegevens op te nemen, deze doelen smart te formuleren en eenduidig per beleidsartikel te formuleren,	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - Begrotingsonderzoek lenW	
36600-XII-14 verzoekt de regering de effecten van de kortingen op lenW-subsidies te onderzoeken, dit te betrekken bij een mogelijke herschikking van subsidiebudgetten bij de voorjaarsnota 2025, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - Begrotingsonderzoek lenW	
36600-XII-15 verzoekt de Minister om door de bestuurlijke afspraken rondom de verdeling van de 7,5 miljard te gaan om te bezien of deze middelen doelmatig en volgens afspraak van de start van de bouw van extra woningen voor 2030 gestand wordt gedaan	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - Begrotingsonderzoek lenW	De middelen zijn taakstellend toegekend aan infrastructurele maatregelen en projecten. Dit betekent dat de projectverantwoordelijke risicodragers zijn voor eventuele prijsstijgingen.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		Het programma ondersteunt projecten en gemeenten in de voortgang door inhoudelijke expertise in te zetten daar waar mogelijke knelpunten kunnen ontstaan. Indien er afwijkingen zijn, zal de programmabeheersing in werking treden om de doelmatige inzet te borgen. Zie plan van aanpak programmabeheersing, dat eerder gedeeld is met de TK. Jaarlijks (tegelijktijd met de MIRT-brief) deelt het programma WoMo de voortgangsrapportage met de TK. Hierin wordt de landelijke voortgang op realisatie woningen en infrastructurele maatregelen zichtbaar gemaakt en wordt afgezet tegen de initiële planning van de realisatie. Vooral nog zijn er geen signalen dat de huidige geaggregeerde voortgang afwijkt van de afspraken over de startbouw van extra woningen voor 2030.
27625-680 verzoekt de regering het Ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving, de Landelijke maatlat groene en klimaatadaptieve gebouwde omgeving en de Landelijke Strategie en Interbestuurlijke Uitvoeringsagenda 2023–2024, met respect voor de lange termijn, nadrukkelijk te toetsen op te vergaande beperkingen en randvoorwaarden voor woningbouwplannen, om te voorkomen dat het oplossen van de woningbouwopgave onevenredig bemoeilijkt wordt	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	Het plan van aanpak is bijna rond zodat op korte termijn een bureau kan starten met de uitvoering. We verwachten de TK halverwege dit jaar te kunnen informeren
27625-686 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de aanpak van indirecte lozingen van schadelijke stoffen op KRW-waterlichamen aangescherpt wordt en dat de rol van de waterbeheerders daarbij versterkt wordt, bijvoorbeeld door de VTH-taken deels bij de waterbeheerders te beleggen	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	Komt in de verzamelbrief voorafgaand aan het CD water van 26 maart.
36600XII-29 verzoekt de regering om voor de zomer een verbod op het lozen van pfas uit te werken	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	Brief met lozingsverbod is in voorbereiding wordt gezamenlijk opgepakt met een landelijk verbod productie en gebruik van PFAS en het rapport over de mogelijkheden die het huidige beleid al geven. Uiterlijk Q2 naar de Kamer.
36600XII-42 verzoekt de regering te bezien wat er nodig is om een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn op te starten, teneinde de belofte in het hoofdlijnenakkoord tot realisatie te brengen en dit zo spoedig mogelijk te rapporteren aan de Kamer	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	
36600XII-49 verzoekt de regering voor de wetgevingsoverleggen MIRT en Waterintegraal inzicht te geven in:		
•de precieze budgetbehoefte voor instandhouding, nieuwe infrastructuurprojecten en hoogwaterbescherming tot 2038 in verhouding tot de in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds hiervoor beschikbare middelen;	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	
•de strategische keuzes die gemaakt worden met betrekking tot deze budgetspanning;		
•de mogelijke risico's van budgettekorten voor doorstroming, bereikbaarheid en (water)veiligheid en op welke wijze serieuze risico's zoveel mogelijk vermeden worden		
36600XII-53 verzoekt de regering om in de actieagenda auto ook deelmobiliteit op te nemen en voorstellen te doen voor hoe het gebruik van deelauto's exponentieel kan groeien tot een reëel alternatief voor de auto in stedelijke gebieden	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	
36600XII-39 verzoekt de regering de gemeentelijke parkeertarieven voor bezoekers en bewoners in kaart te brengen, inclusief een vergelijking met het buitenland, en met gemeenten in overleg te treden over de bijdrage van het gemeentelijk parkeerbeleid aan verminderde mobiliteit en bereikbaarheid	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	
verzoekt de regering een volledig overzicht in kaart te brengen van lozingen van PFAS en ZZS	Parlementair agenda punt [06-11-2024] - Tweeminutendebat Externe Veiligheid (CD 16/10)	Zal worden meegenomen in de brief voorafgaand aan het CD water in mei/juni bij de update vanuit RWS over het bezien en herzien van vergunningen.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
verzoekt de regering op korte termijn in overleg te treden met de bevoegde gezagen over de problemen rondom de minimalisatieverplichting, en indien nodig de wet aan te scherpen en de handhavingsmogelijkheden te versterken	Parlementair agenda punt [06-11-2024] - Tweeminutendebat Externe Veiligheid (CD 16/10)	De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
verzoekt de regering bij de provincies op te halen welke hulpmiddelen ze van het Rijk nodig hebben en aan de Kamer voor het einde van het eerste kwartaal van 2025 te laten weten hoe het Rijk de provincies tegemoet kan komen	Parlementair agenda punt [06-11-2024] - Tweeminutendebat Externe Veiligheid (CD 16/10)	De Kamer wordt conform motie geïnformeerd.
36600XXIII-31 verzoekt de regering de Europese standaarden voor stikstofnormering te gebruiken bij de vergunningverlening voor industriële installaties die overgaan op waterstofverbranding, mits dit niet leidt tot een verhoging van de absolute stikstofuitstoot door deze installaties	Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (XXIII) voor het jaar 2025 (36600-XXIII) (rest)	Er is een onderzoek uitgezet, planning is om het onderzoek met beleidsreactie voor de zomer 2025 naar TK te sturen.
Motie-Van Langen-Visbeek verzoekt de regering de voorgestelde voertuigbreedte van voertuigen waar het LEV-kader op van toepassing is te wijzigen naar 1,2 meter	Parlementair agenda punt [10-10-2023] - Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen (36269)	Wordt meegenomen in ontwikkeling van het kader gehandicaptenvoertuig in combinatie met motie 12479
Motie Holterhues 36410XII-G verzoekt de regering om in 2024 te onderzoeken of er een oplossing in dezen gevonden kan worden zodat eigenaren van elektrische auto's maximaal hetzelfde betalen als eigenaren van benzineauto's	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	De motie wordt naar verwachting afgedaan in het kader van het onderzoek naar de herziening van de autobelastingen (bij voorjaarsnota).
verzoekt de regering om, bij het voldoen aan de KRW, dwingend instrumentarium niet uit te sluiten	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	Motie is conform de huidige werkwijze. Dit is ook opgenomen in de recente Kamerbrief over de tussenevaluatie KRW van 20 december 2024.
verzoekt de regering om er bij de Duitse regering op aan te dringen dat zijgrenswaarden voor pfas-lozingen in gaat voeren zodat pfas-lozingen in deRijn teruggedrongen kunnen worden	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	Aanpak PFAS is geagendeerd in de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn. We proberen de problematiek ook te agenderen bij de regeringstop NRW-NL. Intern bespreking gepland of en welke aanvullende acties nodig zijn om deze motie in te vullen. (planning CD water juni verzamelbrief).
verzoekt de regering om binnen de vrije investeringsruimte van het Deltafonds prioriteit te geven aan waterveiligheid, zodanig dat vertraging in het uitvoeren van de dijkversterkingsopgave in het HWBP wordt voorkomen	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	Het dictum van deze motie is verwerkt in de ontwerpbegroting Deltafonds 2026. Bij Prinsjesdag 2025 wordt duidelijk op welke wijze hieraan invulling is gegeven.
verzoekt de regering nieuwe waterrobuuste woningbouw en 'drijvend wonen' langs de randen van het Markermeer, Gouwee, IJmeer, Gooimeer en Eemmeer niet uit te sluiten maar mogelijk te maken, zonder dat de zoetwaterbufferfunctie teveel wordt aangetast	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	Dec. 2024 is intern lenW ambtelijke reactie-lijn opgesteld; deze kan worden opgenomen in volgende Water-kamerbrief. Motie vraagt geen actie omdat huidige regelgeving reeds ruimte biedt aan gemeenten voor woningbouw (begrensd door maximum aantal hectare per gemeente).
verzoekt de regering zich, in het belang van de voortgang van woningbouw, zodanig in te spannen dat het droogmalen van bouwputten mogelijk blijft, waaronder de mogelijkheid voor retourbemaling, en daartoe mogelijke belemmeringen voor toepassing van retourbemaling in overleg met de sector vast te stellen en weg te nemen	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	Op dit moment worden de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Deze worden vervolgens met de sector besproken. Voor de zomer kan in de verzamelbrief van het CD Water een update worden gegeven over de voortgang.
verzoekt de regering met een voorstel te komen om sterker te borgen dat vervuilers zelf de kosten van de schade die ze met vervuiling door PFAS en de onjuiste toepassing van staalslakken veroorzaken gaan betalen, en niet de belastingbetaler, en de Kamer hierover begin 2025 te informeren	Parlementair agenda punt [08-10-2024] - TMD Water	Momenteel zijn we in overleg met DGMI wie dit oppakt.
verzoekt de regering om spoedig met de betrokken Duitse vervoersautoriteiten in gesprek te gaan over de voortzetting van deze belangrijke grensoverschrijdende treinverbinding en de Kamer over de uitkomsten van deze gesprekken te informeren	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Het Ministerie is in gesprek met betrokken OV-autoriteiten (Brabant en VRR) over voortzetting van het dienstregelingsjaar 2026 voor de regionale trein Venlo-Düsseldorf. In de eerste helft van 2025 zullen wij meer duiding geven richting de Kamer over de stand van zaken en mogelijke oplossingsrichtingen, inclusief de doorkijk naar de start van de IC Eindhoven-Düsseldorf.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
verzoekt de regering om werk te maken van het clusteren van aanbestedingen teneinde aannemers langjarig zekerheid te bieden en de aanbestedingskosten te drukken	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Beantwoording vindt plaats in de volgende MIRT-brief i.a.m. CPO-office. Met het bundelen van objecten in contractuele portfolio's (beweegbare bruggen bijvoorbeeld) zijn we al aan de slag. Er zijn meerdere portfolio's voor andersoortige objecten (vaste bruggen, tunnels, sluizen) in voorbereiding.
verzoekt de regering om te onderzoeken of de ruimte die de Aanbestedingswet biedt optimaal wordt benut bij de huidige wijze van aanbesteden en de Kamer voor het zomerreces van 2025 de resultaten te doen toekomen	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Beantwoording vindt plaats in de volgende MIRT-brief i.a.m. CPO-office en ICG. (afstemming Prorail)
verzoekt de regering versneld inzicht te krijgen in de staat van de (vaar)weginfrastructuur, doelen te stellen over wanneer wat in onderhoud moet worden genomen en wat daarbij prioriteit heeft en tot een «deelflow» van tien jaar te komen;	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Beantwoording vindt plaats in de volgende MIRT-brief (voor zover mogelijk). We kunnen inzicht geven in de programmering en inkoopplanning om aan te geven hoe de (instandhoudings)opgave eruit ziet en in welk tempo deze naar de markt komt (10 jaar is een lang vooruitzicht, wordt naarmate het verder in de tijd ligt steeds zachter).
verzoekt de regering een plan uit te werken voor een evenwichtigere verdeling van risico's bij de uitvoering van weg- en waterbouwprojecten		Risicoverdeling wordt opgepakt door toepassing van 'nieuwe' contracten, best passend bij (type) project, zoals aanpak in twee fasen en bundelen van projecten in portfolio's. Over risicoverdeling wordt intensief met marktpartijen afgestemd in het Platform Vernieuwing (Task Force Infra).
verzoekt de regering om in overleg met de regio het perspectief voor de verbetering van de verkeersveiligheid van de gehele N36 uit te werken met een beschrijving van concrete vervolgstappen en dit nadrukkelijk mee te nemen in de bredere afweging binnen het Mobiliteitsfonds;	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Invulling van de motie loopt mee in de voorjaarsbesluitvorming.
verzoekt de regering om de Tweede Kamer hierover uiterlijk het tweede kwartaal van 2025 te informeren		
verzoekt de regering om knooppunt Hoevelaken als topprioriteit uit de lijst van zeventien gepauzeerde projecten te behandelen en een plan van aanpak op te stellen voor een mogelijk gefaseerde aanpak vanaf 2025, in lijn met het ontwerptrajectbesluit van 2018 en eerder gemaakte bestuurlijke afspraken	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Medio 2025 wordt nadere besluitvorming verwacht inzake herstart van gepauzeerde MIRT projecten waaronder knooppunt Hoevelaken. lenW onderzoekt op dit moment of het mogelijk is om het project Hoevelaken op te knippen of te faseren. Besluitvorming hierover zal naar verwachting tijdens het BO MIRT 2025 plaatsvinden
verzoekt de regering met de regio in overleg te treden over de optie van een korte lus voor de verbinding van de A12 naar de N11, en dit te betrekken bij de gesprekken over kleinere maatregelen in het kader van de inzet van restbudgetten	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	De motie (korte lus Bodegravenboog) 12724: «verzoekt de regering met de regio in overleg te treden over de optie van een korte lus voor de verbinding van de A12 naar de N11, en dit te betrekken bij de gesprekken over kleinere maatregelen in het kader van de inzet van restbudgetten» Stand van zaken: «Momenteel ben ik in afwachting van de voorstellen vanuit de regio's voor de besteding van het restbudget van EUR 280 mln. (gepauzeerde MIRT-projecten wegen). Ik zal een voorstel van de Provincie Zuid-Holland voor een korte lus (lees: een nieuwe verbinding A12-N11 door de bestaande onderdoorgang onder de A12) betrekken bij de besluitvorming als de provincie dit voorstel doet.»
verzoekt de regering het MIRT-onderzoek naar de haven van Werkendam te actualiseren en aan te vullen op basis van de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie en daarbij in ieder geval de plannen voor de nieuwe insteekhaven en de kade-uitbreiding te betrekken	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	lenW en EZ hebben een bezoek gebracht aan Werkendam. Tijdens dit bezoek is er gesproken over de uitbreidingsplannen van Werkendam voor de haven en wat hiervoor de juiste route is, ook in het kader van financiering. Partijen hebben afgesproken dat Werkendam het plan verder uitwerkt en dat er vervolgens samen met gemeente, provincie en Rijk verder wordt gesproken over de uitvoering hiervan.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
verzoekt de regering een masterplan Lelylijn op te stellen en dit te verankeren in de Nota Ruimte conform het advies van de Rijksadviseur;	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	De projectorganisatie Lelylijn gaat een Masterplan uitwerken. De eerste fase daarvan is naar verwachting eind 2025 gereed.
verzoekt de regering onverminderd door te zoeken naar aanvullende financiering voor de Lelylijn		
verzoekt de regering om het project Kornwerderzand te blijven behandelen als een integraal project en niet over te gaan tot het los koppelen van de verruiming van het sluizencomplex en de werken aan de A7 terwijl er naar toereikend budget wordt gezocht	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	De motie is in uitvoering. De kamer zal hierover te zijner tijd geïnformeerd worden conform motie.
verzoekt de regering een actuele kostenraming van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht op te stellen na de uitspraak van de Raad van State en deze voorafgaand aan de definitieve besluitvorming aan de Kamer te doen toekomen	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Uitspraak Raad van State heeft nog niet plaatsgevonden
verzoekt de regering om in gesprek te gaan met o.a. Dierenbescherming, Stichting DierenLot en SoortenNL om te verkennen of en hoe een werkbaar landelijk registratiesysteem op kan worden gezet om overzicht te krijgen en te houden van aanrijdingen met dieren (voor in ieder geval de soorten waar de meeste zorgen over zijn) en de getroffen preventieve maatregelen, en daarover medio 2025 aan de Kamer te rapporteren	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Momenteel wordt navraag gedaan bij RWS naar de huidige registratie(s) van dieraanrijdingen. Wanneer inzicht is in de (on)mogelijkheden voor een registratiesysteem, zal contact worden gezocht met genoemde partijen in de motie. Vervolgens wordt een voorstel voor reactie op de motie opgesteld
verzoekt de regering: –om een overzicht te maken van de beschikbare fondsen en financieringsmogelijkheden binnen en buiten de lenW-begroting, inclusief Europese financieringsinstrumenten zoals green bonds, achterstallige regiogelden en andere relevante programma's; –dit overzicht te verwerken in een tabel waarin per MIRT-project in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt of gebruik van deze mogelijkheden onderzocht is en zo ja, met welke uitkomst; –de Kamer hierover uiterlijk voor het voorjaarsbegrotingsdebat te informeren	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	
verzoekt de regering, in samenspraak met de provincies Friesland en Noord-Holland, de Kamer met behulp van een transparante berekening te informeren over bij welke mate van vertraging in de aanpak van de bruggen (en sluizen) in de Afsluitdijk de aanleg van tijdelijke fietsbruggen als alternatief voor de huidige fietsbussen aantrekkelijk is, en over de consequenties die de regering aan de uitkomst verbindt	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Onderzoek in uitvoering, resultaat Q2 verwacht
36600-V verzoekt de regering in het onderzoek naar elektrische auto's ook de economische risico's van overige mobiliteitsproducten uit China te onderzoeken;	https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/plenaire_vergaderingen/details/activiteit?id=2024A08293	Onderzoek naar economische risico's van overige mobiliteitsproducten uit China loopt
verzoekt de regering de Kamer hierover uiterlijk in het voorjaar van 2025 te informeren		
36600-XII verzoekt de regering vanaf 1-1-25 iedere twee maanden, of vaker indien nodig, aan de Tweede Kamer te rapporteren wat de gevolgen van de ingestelde zero-emissiezones zijn voor de ondernemers die nog niet aan de eisen kunnen voldoen of ondernemers die anderszins in de knel komen	Parlementair agenda punt [11-12-2024] - Tweeminutendebat Zero Emissie Zones	De motie wordt uitgevoerd. De eerste rapportage zal uiterlijk twee maanden na 1-1-2025 naar de Kamer verzonden worden. Daarna zal iedere twee maanden, of vaker indien nodig, een rapportage volgen.
36600-A-41 verzoekt de regering zich maximaal in te spannen om de duur van de proefperiode voor ERTMS te beperken;		
verzoekt de regering doeltreffende maatregelen te nemen die de overlast gedurende de proef tot een minimum beperken en deze met de regio uit te werken, met bijvoorbeeld buitendienststelling in de zomerperiode of vervangend busvervoer van overstappunt trein-bus naar bestemming voor reizigers (bijvoorbeeld vanuit Middelburg naar Kruiningen-Yerseke) indien dit mogelijk is;	Parlementair agenda punt [25-11-2024] - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	De invulling van het proefbaanvak en het maatregelpakket wordt de komende jaren door de spoorsector samen met de Zeeuwse partijen nader uitgewerkt. De Kamer wordt via de halfjaarlijkse voortgangsrapportage geïnformeerd over de voortgang. Het verzoek voor structurele verbeteringen voor de Zeeuwse treinreiziger wordt opgepakt binnen 'Wind in de Zeilen'.
verzoekt de regering samen met Zeeland te onderzoeken wat nodig is voor structurele verbeteringen voor de Zeeuwse treinreiziger, waaronder de bediening van de Zeeuwse lijn, met als eindbeeld 2 intercity's en 2 sprinters per uur, en daartoe het in het pakket 'Wind in de zeilen' aangekondigde onderzoek voort te zetten en inzichtelijk te maken wat nodig is om de business case sluitend te maken;		

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
verzoekt de regering te blijven werken aan de betrouwbaarheid van het Zeeuwse spoor nu en in de toekomst door ProRail opdracht te geven het onderzoek dat daartoe nu loopt af te ronden, de conclusies met de regio te bespreken en eventueel daaruit volgende maatregelen zoveel als mogelijk te combineren met andere werkzaamheden		
31936-1186 verzoekt de regering om te borgen dat de inspraak er komt voordat het LVB wordt vastgesteld	Parlementair agenda punt [17-12-2024] - Luchtvaart (CD 24/10/24)	Het voorstel is op 16 januari 2025 als hamerstuk afgedaan in de Tweede Kamer. Vervolgens heeft de Eerste Kamer het voorstel op 4 februari 2025 als hamerstuk afgedaan. Het voorstel zal binnenkort gepubliceerd worden in het Staatsblad.
31936-1189 verzoekt de regering te starten om de nieuwe modaliteit elektrisch vliegen een goede plaats te geven in ons luchtruim en toekomstige infrastructuur-beslissingen;		
verzoekt de regering met faciliterend beleid te komen, nationaal en internationaal, dat belemmeringen wegneemt en elektrisch kunnenvliegen mogelijk maakt samen met luchthavens, de Nederlandse maakindustrie en sector- en kennisinstellingen	Parlementair agenda punt [17-12-2024] - Luchtvaart (CD 24/10/24)	De Tweede Kamer ontvangt voor de Voorjaarsnota een brief waarin een overzicht van belemmeringen en randvoorwaarden wordt geschetst (toezegging #15743). Hierin wordt ook uitgelegd hoe het ministerie van IenW werkt aan beleid dat elektrisch vliegen kan ondersteunen en barrières wegneemt, zoals gevraagd in de motie van de heer De Groot en de heer Bamenga.

Door bewindslieden gedane toezeggingen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Als een en ander inzake de secundaire slothandel is uitgekristalliseerd, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [26-06-2018] - Luchtvaart	16-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-12-2024] - Verzamelbrief Luchtvaart Q4 2024
De staatssecretaris zal zo snel mogelijk terugkomen op de end-of-waste status van Bokashi.	Parlementair agenda punt [02-12-2020] - Circulaire Economie	02-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-12-2023] - kamerbrief Stand van zaken uitvoering duurzaamheidskader biograndstoffen
T03203 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat zij bij de evaluatie in 2023 nog eens expliciet kan besluiten of dat alleen het wegvervoer in BKE's mag handelen of dat het ook voor de scheepvaart en voor de luchtvaart mogelijk moet blijven om van de mogelijkheden gebruik te maken, waarbij over de luchtvaart een expliciete afspraak is gemaakt inhoudende dat de luchtvaart dan niet meer als inboeker op mag treden.	Parlementair agenda punt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	15-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2024] - Toezegging inzake evaluatie beleid Energie Vervoer n.a.v. implementatie RED-II
De Kamer wordt over twee maanden geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. de rekenregels voor geluidscumulatie.	Parlementair agenda punt [24-02-2022] - Luchtvaart	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-05-2024] - Cumulatie luchtvaartgeluid
Er zal een formele MKB-toets worden uitgevoerd bij de verschillende terugsluismogelijkheden en de Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten daarvan	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	20-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2023] - Derde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken najaar 2023)
De Kamer ontvangt het meerjarenprogramma terugsluis voorafgaand aan de invoering van de wet.	Parlementair agenda punt [14-03-2022] - Vrachtwagenheffing	08-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-10-2024] - Meerjarenprogramma Terugsluis VWH 2026-2030
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het gesprek met de deelstaatvoorzitter van Noordrijn-Westfalen in het kader van de verbinding Zwolle-Enschede-Münster.	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
TZ202209-077		
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken in het kader van een spoorverbinding met München.	Parlementair agenda punt [15-09-2022] - Internationaal Spoorvervoer	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [07-07-2023] - Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor
Kamerlid Ginneken, L.M. van		
TZ202209-076		
Om de vijf à zes maanden zal een update worden gegeven van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, met het oog op het Toekomstbeeld OV.	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-01-2024] - Uitkomsten Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel
TZ202209-065		
De Kamer wordt geïnformeerd over de kostenramingen voor de Lelylijn, waarbij ook zal worden ingegaan op de verwachte cofinanciering.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	25-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-09-2024] - Voortgang MIRT-onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn
TZ202211-309		
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar benodigde verbetering van de baanstabieleit van het spoor.	Parlementair agenda punt [28-11-2022] - MIRT	18-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-12-2023] - Spoorveiligheid
TZ202211-326 Kamerlid Kröger, S.C.		

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister zegt toe de Kamer te informeren over de uitkomsten van een interdepartementale verkenning naar de verzekeraarbaarheid van de gevolgen van extreme neerslag. Daar wordt ook de evaluatie van de uitvoering van de Wet tegemoetkoming bij betrokken.	Parlementair agenda punt [21-11-2022] - Water	18-06-2024 Afgedaan met: Brief FIN https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/06/18/kamerbrief-verzekeraarbaarheid-overstromingsrisico
TZ202211-209 Kamerlid Beckerman, S.M.		
De minister informeert de Kamer rond de zomer over de uitwerking van de strategie met de sector over de helmplicht voor fietsers.	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	24-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-10-2024] - Strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm
TZ202212-069 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der		
De minister informeert de Kamer na de zomer over de uitkomsten van het plan om de beginnersregeling voor rijbewijzen effectiever te maken.	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
TZ202212-070		
De staatsecretaris zegt toe de Tweede Kamer per brief te informeren over hoe de National Focal Points in de Small Island Developing States kunnen worden meegenomen in het verzoek aan de regering om te onderzoeken hoe Nederland Aruba, Curaçao en Sint-Maarten kan ondersteunen bij onderzoeken en beleid rondom het thema van klimaat. (toezegging aan het lid Wuite) TZ202210-179	Begroting Koninkrijksrelaties d.d. 19 en 20 oktober 2022	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
De minister zal de Kamer informeren zodra het onderzoek naar het ongeval met de watertaxi en veerboot bij Terschelling is afgerond.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2023] - Reactie op OVV rapport inzake de aanvaring in het Schuitengat
TZ202212-079 Kamerlid Groot, T.C. de		
De Kamer wordt eind volgend jaar geïnformeerd over de uitkomsten van verkenningen in IMO-verband en op nationaal niveau naar mogelijkheden voor het aanscherpen van richtlijnen voor scrubbers.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	24-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Scrubbers
TZ202212-106 Kamerlid Kröger, S.C.		
De Kamer zal eind 2023 worden geïnformeerd over de aanvullende maatregelen die genomen worden om toe te werken naar de WHO-normen voor luchtkwaliteit in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2024-2040.	Parlementair agenda punt [13-12-2022] - Milieuraad	12-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-06-2024] - Kamerbrief Schone Lucht Akkoord en EU-luchtkwaliteitsrichtlijn
TZ202301-001		
De Kamer wordt in het kader van het NOVEX-traject in de tweede helft van het jaar geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. de studentenhuisvesting bij Kronenburg te Amstelveen.	Parlementair agenda punt [25-01-2023] - Luchtvaart	06-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-01-2024] BZK - Kamerbrief voortgang ontwikkeling Kronenburg
TZ202301-036 Kamerlid Geurts, J.L.		
De minister zal de effecten van de vraagstimulerende maatregelen in kaart brengen en de Kamer daarover informeren in het actieprogramma van de Mobiliteitsvisie, dat in het najaar (voor de begrotingsbehandeling) naar de Kamer wordt gestuurd.	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Uitwerking Bereikbaarheidsdoelen
TZ202303-132, Kamerlid Ginneken, van L.M.		
De Kamer wordt in het najaar in het actieprogramma geïnformeerd over het gebruik van andere indicatoren zoals de brede welvaartsindicator, de MDI en de Duitse index toekomstvaardigheid.	Parlementair agenda punt [30-03-2023] - Strategische keuzes bereikbaarheid	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Uitwerking Bereikbaarheidsdoelen
TZ202303-134, Kamerlid Graaf, S.J.F. van der		
We hebben vorig jaar al afspraken gemaakt over de opgevoerde fietsen en de e-bikes. Er loopt op dit moment een onderzoek naar de aard en de omvang van het probleem. Direct na de zomer zijn de eindresultaten bekend en komen de beleidsopties naar de Kamer	Parlementair agenda punt [18-04-2023] - Mondelinge vraag van het lid Koerhuis over het bericht Explosie aantal verkeersdoden: vooral onder 75-plussers stijging fatale ongelukken	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de voortgang van de nationale grondstoffenstrategie en daaruit volgende vervolgacties, in overleg met EZK.	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	09-01-2024 Afgedaan met: Brief EZK 22 december 2023: Kamerbrief over voortgang Nationale Grondstoffenstrategie
TZ202305-069		
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd over haar besluit inzake de uitvoering van de ja/ja-sticker TZ202305-074	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	17-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2024] - Verzamelbrief circulaire economie juni 2024
De minister van IenW zal in de toekomstige rapportages van het SWOV, over verkeersongevallen, ook een uitsplitsing naar het type fiets laten opnemen (zoals een elektrische fiets).	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
TZ202306-080 Ginneken, L.M. van		

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister van IenW neemt de criteria duurzaamheid, circulariteit en sociaal werkgeverschap mee bij het aanbesteden van kavels voor de verzorgingsplaatsen. TZ202306-079 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-12-2023] - Kamerbrief Stand van zaken van de verkeersveiligheid najaar 2023
De Kamer ontvangt na de zomer een brief over roekeloos rijgedrag, waarin ook wordt ingegaan op de uitvoering van de motie Alkaya/Koerhuis over levenslange rijontzegging.	Parlementair agenda punt [31-05-2023] - Verkeersveiligheid	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-12-2023] - Moties zware verkeersovertreeders
De minister zal de Kamer voor het volgende commissiedebat Maritiem schriftelijk informeren over de elf overgangsbepalingen van de nieuwbouweisen (waaraan de schepen moeten voldoen in 2035) die lastig uitvoerbaar zijn voor de oudere, kleinere binnenvaartschepen. Ook zal de minister de resultaten van de toets met twee schepen delen met de Kamer en zal hij daarbij ook meenemen hoe hij verder internationaal zal inzetten op een vrijstelling voor de elf moeilijk uitvoerbare eisen. TZ202306-062 Alkaya, M.Ö.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zal de Kamer voor ieder commissiedebat Maritiem schriftelijk informeren over de stand van zaken van de implementatie van het verbod op ontvangend ontgassen en hij zal de Kamer bij belangrijke ontwikkelingen tussentijds informeren. TZ202306-058 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe uit te zoeken hoe het zit met de door de ILT vereiste meetbrief bij het aanvragen van een zeebrief voor een boot kleiner dan 24 meter, terwijl op de website staat vermeld dat een meetbrief niet nodig is bij een boot van dat formaat. TZ202306-060 Groot, T.C. de	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	26-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe om de ook onder de niet-BOZ-haven te inventariseren of er behoefte is aan voorzieningen voor walstroom. TZ202306-061 Krul, H.M.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe dat hij zich nog zal verdiepen in (1) hoe een visie op de inrichting al meeloopt in het ontwikkelperspectief NOVEX en (2) wat EZK hierop doet. Eventuele bruikbare informatie voor de toekomstige inrichting van havens komt de minister in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Maritiem op terug. TZ202306-065 Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt [30-05-2023] - Maritiem	01-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De Kamer ontvangt voor ieder debat over Water een dashboard Kaderrichtlijn Water (KRW), waarbij wordt gekeken naar de mogelijkheid tot het toevoegen van kaartjes over waar de waterkwaliteit wel en niet goed is. TZ202306-142 Bromet, L.	Parlementair agenda punt [07-06-2023] - Water	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Voortgang Kaderrichtlijn Water
Voor de begrotingsbehandeling van het najaar 2023 ontvangt de Kamer een overzicht van de investeringen in het verbeteren van de doorstroming, waaronder spitsmijden. TZ202306-181	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
In aanloop naar de begrotingsbehandeling in het najaar van 2023 ontvangt de Kamer per brief informatie over opties om de aanbestedingen voor onderhoud aan infrastructuur van Rijkswaterstaat te versnellen. TZ202306-184 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	08-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-11-2023] - BOs MIRT november 2023 en moties en toezeggingen MIRT
In de uitgangspuntenbrief over de IMA (integrale mobiliteitsanalyse) die in het najaar van 2023 naar de Kamer komt, wordt ingegaan op werkgeversafspraken over spitsmijden en andere slimme maatregelen. TZ202306-182 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Update Integrale Mobiliteitsanalyse
In het najaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over regelgeving over circulaire economie die zal worden opgenomen in de Wet milieubeheer. TZ202306-183 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	01-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-04-2024] - Hoofddlijnennotitie Circulaire Economie-wet
TZ202306-229 De minister zal voor de begrotingsbehandeling een stand van zaken geven van de gesprekken met de sector over hoe auto's met rijkshulpssystemen ook toegankelijker worden voor automobilisten met een fysieke beperking. Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	22-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-01-2024] - Toezegging Stand van zaken gesprekken sector over toegankelijkheid auto's voor mensen met een beperking
TZ202306-232 De minister zal de Kamer uiterlijk 1 april 2024 informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van zwaardere auto's op de verkeersveiligheid. Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Auto	24-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Onderzoek naar de effecten van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid
De staatssecretaris stuurt in het vierde kwartaal een brief naar de Kamer over hoe zij de doelen en normen van de nieuwe richtlijn Luchtkwaliteit gaat vertalen naar herkenbare en begrijpelijke taal voor de burgers.	Parlementair agenda punt [14-06-2023] - Milieuraad	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Monitoringsrapportage NSL 2023

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris neemt het plan van een fonds voor omwonenden mee in het traject van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en informeert de Kamer hierover via de reguliere terugkoppeling van de voortgang van het toekomstbeeld. TZ202305-037	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer
De minister treedt in overleg met de topsector logistiek over de efficiencyregelingen en informeert de Kamer hierover rondom de zomer. TZ202305-036	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	05-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
De minister zegt toe bij de regio's te inventariseren welke vraag er is naar het vervoer van stoffen via buisleidingen en dit in september aan de Kamer terug te koppelen. TZ202305-039	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	14-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-02-2024] - Beleidskader buisleidingen in een multimodaal transportsysteem
Stelt Nederland hogere brandveiligheidseisen ten aanzien van spooreplacements dan België en Duitsland?	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-11-2023] - Beantwoording Kamervragen over de naleving van wetgeving bij onderhoud van het spoor
De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de gevolgen, waaronder de kosten, van het verplicht maken van het gebruik van kwartsloze ballast door ProRail. Dit zal zij doen via de reguliere voortgangsrapportage. TZ202306-120 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	07-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-11-2024] - Halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2024
De staatssecretaris zal het plan van aanpak van de NS, die uiteenzet hoe de boete van 1.5 miljoen euro besteed wordt in het voordeel van de reiziger, delen met de Kamer zodra deze gereed is. TZ202306-130	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris zal op korte termijn de Belgische spoorgoederenagenda aan de Kamer doen toekomen. TZ202306-127	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	09-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2023] - Eerste uitwerking Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer
De staatssecretaris zal aan NS vragen om in kaart te brengen welk effect de samenhang van het treinennetwerk heeft gehad op de treinuitval door heel het land, die ontstond naar aanleiding van de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-123	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris informeert de Kamer over de externe review van de ICT-storing bij ProRail zodra deze is afgerond. TZ202306-132	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris zal aan NS en ProRail vragen om te reflecteren op de aanbevelingen uit eerdere storingen en hoe deze aanbevelingen invloed hebben gehad op de handelswijze bij de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-122	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De evaluatie van NS en ProRail over de storing op de verkeersleidingpost van Amsterdam zal met de Kamer worden gedeeld zodra deze gereed is. TZ202306-121	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris zal aan NS vragen om in kaart te brengen welk effect de samenhang van het treinennetwerk heeft gehad op de treinuitval door heel het land, die ontstond naar aanleiding van de storing op de verkeersleidingpost in Amsterdam. TZ202306-123	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	17-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-11-2023] - Kamerbrief Halfjaarverantwoording NS en ProRail 2023
De staatssecretaris zal de Kamer in het vierde kwartaal informeren over de invulling van de taakstelling voor het openbaar vervoer en de spoorwegen. TZ202307-109 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-01-2024] - Beantwoording Kamervragen Herprioritering MF/MIRT
De staatssecretaris zegt toe nog eens goed te kijken naar een basiskwaliteitsniveau voor fietspaden en zal de Kamer hierover in het voorjaar van 2024 schriftelijk informeren. TZ202307-113 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [05-07-2023] - MIRT	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. cabinelucht. Na bestudering van het recent verschenen medische protocol, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202307-090 Graus, D.J.G./Van der Plas	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	25-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Verzamelbrief Luchtvaart (Q2)
In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden van een aparte slotpool voor de luchtvracht. TZ202307-091 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	27-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-09-2024] - Uitkomsten KIM-onderzoek luchtvracht en vervolgacties

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De Kamer wordt geïnformeerd over de administratievelastendruk en veiligheidseisen voor kleine vliegvelden. TZ202307-092 Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [27-06-2023] - Luchtvaart	04-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
De Kamer ontvangt in Q4 een overzicht met mogelijke maatregelen om gezondheidsrisico's voor omwonenden van Tata Steel te verkleinen inclusief een advies van de expertgroep. TZ202307-022 Thijssen, J.	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	30-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-04-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
De Kamer ontvangt indien mogelijk voor de zomer een overzicht van alle granulietstortingen in Nederland. TZ202307-023 Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-12-2023] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
De Kamer ontvangt voor eind 2023 een overzicht van waar staalslakken zijn toegepast door de rijksoverheid. TZ202307-025 Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [17-05-2023] - Leefomgeving	17-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-04-2024] - Kamerbrief Versterken toezicht en handhaving staalslakken
MKE zegt toe dat hij total cost of ownership van fossiele brandstof auto's vs elektrische auto's zal blijven meewegen in beleid. Nodig om te bepalen of autobelastingen of subsidies daarop aangepast moeten worden, zodat de elektrische auto niet alleen het duurzame maar ook het betaalbare alternatief is. Toezegging om hiernaar te kijken en mee te nemen.	Debat over het aanvullend Klimaatpakket d.d. 20-06-2023	27-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024
T02877 De minister voor Milieu en Wonen zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van de leden Nooren (PvdA), Kluit (GroenLinks), Janssen (SP), Klip-Martin (VVD) en Rietkerk (CDA), toe de uitvoeringsagenda VTH aan de Kamer aan te bieden vóór de zomer van 2020, waarbij tevens financiële aspecten aan de orde komen.	11-02-2020 Invoeringswet Omgevingswet (34.986)	21-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-05-2024] - Toezegging T02877 uitvoeringsprogramma VTH en overzicht financiën voor zomer 2020 en verzoek jaarlijks overzicht bestuurlijke overleggen met agendering mer
T03577 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat zij de milieueffectrapportage zal agenderen in het bestuurlijk overleg Leefomgeving, het bestuurlijk overleg Mobiliteit en het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Daarnaast zegt de staatssecretaris de Kamer toe dat het onderwerp milieueffectrapportage structureel bij het Bestuurlijk Omgevingsberaad zal worden geagendeerd	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	19-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Toezegging Agendering milieueffectrapportage bij diverse bestuurlijke overleggen
T03578 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Fiers (PvdA), toe dat de verbetering van de kwaliteit van de milieueffectrapporten een onderdeel wordt van het verbeterplan voor het VTH-stelsel en dat de Kamer de tweejaarlijkse evaluaties zal ontvangen. In het geval uit deze tweejaarlijkse evaluaties blijkt dat er nog aanvullende zaken nodig zijn om de kwaliteit van de milieueffectrapporten te verbeteren, dan zal de staatssecretaris de Kamer hierover informeren tegen de tijd dat die rapportage bekend is	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	05-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-12-2024] - Stand van zaken toezeggingen milieueffectrapportage
T03579 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Janssen (SP), toe dat bij de tweejaarlijkse rapportage van VTH, waar ook de (kwaliteit van de) MER onderdeel van uitmaakt, verschil wordt aangebracht tussen de verschillende bestuurslagen, zodat duidelijk wordt bij welke milieueffectrapporten van de bevoegde gezagen ruimte voor verbetering is.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	05-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-12-2024] - Stand van zaken toezeggingen milieueffectrapportage
T03580 De staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Kluit (GroenLinks), toe dat de rapportages betreffende de kwaliteit van de MER's aan de Kamer worden gestuurd.	Parlementair agenda punt [11-04-2023] - Mondeling overleg over milieueffectrapportage	05-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [03-12-2024] - Stand van zaken toezeggingen milieueffectrapportage
De Kamer krijgt statistische gegevens toegezonden over de mate waarin vermoeidheid bij piloten een rol speelt op Nederlandse luchthavens. TZ202309-011 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [06-09-2023] - Vliegveiligheid	26-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-02-2024] - Rapportage vermoeidheid onder piloten
In een volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de veiligheidseisen voor onderzeese kabels. TZ202309-012 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [06-09-2023] - Vliegveiligheid	07-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-09-2024] - Verzamelbrief Luchtvaart Q3
De staatssecretaris zegt toe om te kijken hoe ongunstige tarieven en ticketvoorwaarden (zoals een mogelijke reserveringsplicht) op de internationale lijnen voorkomen kunnen, aangezien dit niet geborgd is in de HRN-concessie. TZ202309-087 Minhas, FB.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
De staatssecretaris zegt toe in het NOVB te gaan kijken naar mogelijkheden om een einde te maken aan het dubbele opstaptarief bij het reizen met verschillende vervoerders. TZ202309-089 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De staatssecretaris zegt toe kijken naar de mogelijkheden voor een (goedkoper) combi-abonnement voor verschillende modaliteiten. TZ202309-088 Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
De staatssecretaris zegt toe de NS te verzoeken om de prestaties, naast landelijke rapportages, ook per lijn te monitoren en te rapporteren. Ook onderzocht zij de mogelijkheid voor een ondergrens van deze prestaties. TZ202309-090 Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Gunning Concessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033
De staatssecretaris informeert periodiek de Kamer over de vorderingen die gemaakt worden in het kader van sociale veiligheid. TZ202309-091 Madlener, B.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	21-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [08-03-2024] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
De staatssecretaris komt in een brief terug onder welke voorwaarden ACM wél kan toetsen op het economisch evenwicht (EET) bij een capaciteitsaanvraag op het spoor. Tevens besteed zij in deze brief ook aandacht aan het proces van capaciteitstoewijzing bij ProRail. TZ202309-092 Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt [26-09-2023] - Hoofdrailnetconcessie (HRN)	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-09-2023] - Te volgen procedures bij nieuwe treindiensten in open toegang
Voor het einde van het jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de hoofdlijnen en de planning van het circulaire-economiewetsvoorstel. TZ202310-013, K.B. Hagen	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	24-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-04-2024] - Hoofdlijnennotitie Circulaire Economie-wet
De Kamer wordt voor het eind van het jaar geïnformeerd over de vraag of en wanneer schoenen onder de upv textiel gaan vallen. TZ202310-012, K.B. Hagen	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-12-2023] - Kamerbrief Circulair Textiel
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met PBL en CPB over de wijze waarop de modellen die ze gebruiken, beter kunnen worden toegesneden op de circulaire economie. TZ202310-019 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	04-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Kamerbrief Diverse onderwerpen op het gebied van circulaire economie
De uitkomsten van de scenariostudie over bouwgrondstoffen zullen eind dit jaar met de Kamer worden gedeeld. TZ202310-014, Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-04-2024] - Publicatie scenariostudie en monitoring bouwgrondstoffenwinning
De Kamer ontvangt op zeer korte termijn de brief van de omgevingsdiensten over hun conceptrapport over Tata Steel. Als dit rapport gereed is, zal dit met de Kamer worden gedeeld. TZ202310-075 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	03-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-03-2024] - Reactie op de verzoeken van de leden Bamenga en Grinwis
De Kamer ontvangt een reactie op het D66-actieplan over de aanpak van pfas. TZ202310-102 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	21-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Voortgang beleid chemische stoffen
De staatssecretaris zal haar collega bewindspersonen aansporen om verder gevolg te geven aan uitvoering van de motie-Hagen/Tjeerd de Groot die opdraagt een UPV medicijnen in te stellen (Kamerstuk 21501-08, nr. 894). TZ202310-096 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [12-10-2023] - Milieuraad	12-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-04-2024] - Verslag Milieuraad d.d. 25 maart 2024
De Kamer wordt, indien mogelijk, in de schriftelijke reactie op het rapport van de rapporteur EU-slotverordening, die begin november komt, geïnformeerd over de wijze van differentiëren op schonere en stillere vliegtuigen op andere Europese luchthavens (en anders op een later moment). TZ202311-011	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-12-2023] - Stand van zaken regionale luchthavens en luchtruim
De behoefte aan gecertificeerde mbo-luchtvaarttechniekopleidingen zal door de minister, in afstemming met OCW, in kaart worden gebracht en de Kamer zal hierover verder worden geïnformeerd. TZ202311-016 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt [25-10-2023] - Luchtvaart	02-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Toezegging gecertificeerde mbo-luchtvaarttechniekopleidingen
De Kamer wordt in de volgende brief, in december, inzake de versterking van het VTH-stelsel geïnformeerd over de aanpak van milieucriminaliteit en veelplegers. TZ202311-018 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	10-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-01-2024] - Kamerbrief voortgang versterking VTH-stelsel januari 2024
Begin 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de robuuste onderbouwing van de schadelijkheid van pfas en F-gassen door het RIVM, inclusief een advies over de juridische aanpak hiervan. TZ202311-021 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	25-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-06-2024] - Resultaten Impulsprogramma Chemische Stoffen
De Kamer wordt nog dit jaar geïnformeerd over de vraag hoe in aanvulling op het onderzoek naar de verschillende scenario's voor Tata Steel, de motie over hetzelfde onderwerp wordt uitgevoerd. TZ202311-022 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	11-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [09-01-2024] - Milieuproblematiek Tata Steel
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd over de uitvoering van de aangenomen motie-Van Esch (Kamerstuk 22343, nr. 319) over een landelijk toetsingskader waarmee plannen m.b.t. zeer zorgwekkende stoffen van bedrijven kunnen worden gecontroleerd. TZ202311-017 Kamerlid Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-02-2024] - Voortgang Impulsprogramma Chemische Stoffen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Ten behoeve van het WGO Water in januari wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag welke pfas-vergunningen er bij de verschillende bevoegde gezagen zijn. TZ202311-020 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	06-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-01-2024] - Aanvullende verzamelbrief voor het Wetgevingsoverleg Water van 29 januari 2024
De staatssecretaris zal schriftelijk terugkomen op het verzoek van de Partij voor de Dieren om in Europa te pleiten voor een kortere overgangstermijn voor plastics in cosmetica. TZ202311-024 Kamerlid Esch, E.M. van	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	08-01-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-12-2023] - Kamerbrief Diverse onderwerpen op het gebied van circulaire economie
Dhr Hartog (Volt) vroeg naar de mogelijkheden van zelfrijdende technologie voor bijvoorbeeld het regionaal openbaar vervoer en daarmee voor (met name) de regionale bereikbaarheid. Kan het tekort aan chauffeurs bijvoorbeeld niet worden opgevangen door deze techniek? S heeft toegezegd dat de minister hier schriftelijk op zal reageren.	Kennismakingsgesprek Staatssecretaris met de de Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving (IWO) op 14 november 2023	29-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-02-2024] - Schriftelijke reactie op vraag van het lid Hartog betreffende zelfrijdende technologie
Dhr Delsing (FvD) gaf aan dat er flinke kosten verbonden zitten aan de verduurzaming van het goederentransport en dan met name in de zeevaart en luchtvaart. De senator gaf aan nog graag meer uitgebreid stil te willen staan bij de verduurzaming van de luchtvaart. S heeft toegezegd dat de minister hier schriftelijk op terug zal komen.	Kennismakingsgesprek Staatssecretaris met de de Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving (IWO) op 14 november 2023	17-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Klimaatbeleid luchtvaart
De Kamer ontvangt voor de stemmingen over de moties ingediend bij het wetgevingsoverleg Water een kabinetsappreciatie op de moties-Kostic (Kamerstuk 36410-XII, nrs. 67 en 68).	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	08-02-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-02-2024] - Appreciatie van twee moties Kamerlid Kostic (PvdD) over PFAS in bestrijdingsmiddelen
De staatssecretaris zegt de Kamer toe dat zij in gesprek gaat met de NS over de frequentieverlagingen op een aantal stations in de omgeving van Utrecht en koppelt de Kamer hierover terug in een brief voor het commissiedebat Spoor op 7 maart. - TZ202402-046	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	15-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Kamerbrief opvolging CD Spoorveiligheid 7 februari 2024
De staatssecretaris vraagt advies aan het Platform Spoorgoederenvervoer over de hinder op de Brabantroute tijdens werkzaamheden op de Betuweroute en hoe daarop een goed antwoord gevonden kan worden en koppelt daarover terug aan de Kamer. - TZ202402-047	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	13-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2024] - Actuele ontwikkelingen spoorveiligheid
De Kamer wordt per brief geïnformeerd over de methodiek die er voor zorgt dat het ministerie twee jaar vooruit de werkzaamheden van Rijkswaterstaat en ProRail goed op elkaar kan afstemmen. - TZ202402-045	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
De Kamer wordt voor het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid geïnformeerd over de stand van zaken van de Mobiliteitsvisie. Dat gaat om een kwalitatief inzicht. - TZ202402-044	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	24-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Strategische keuzes bereikbaarheid
De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de alternatieve financiering voor de verlenging van de Noord/Zuidlijn. - TZ202402-040	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	12-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [22-03-2024] - Kamerbrief beantwoording openstaande vragen commissiedebat spoor op 7 maart 2024
De minister informeert de Kamer voor de zomer over de uitkomsten van nog te maken keuzes rondom de Zuidasdok. - TZ202401-041	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	24-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Kamerbrief Verzamelbrief i.r.t. MIRT
De Kamer wordt voor het commissiedebat MIRT per brief geïnformeerd wordt over welke overleggen er plaatsvinden over ieder gepauzeerd project. - TZ202402-043	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	24-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Kamerbrief Verzamelbrief i.r.t. MIRT
De Kamer wordt door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit geïnformeerd over de kabinetsreactie op het rapport van de Rli over natuurinclusiviteit. - TZ202401-040	Parlementair agenda punt [22-01-2024] - Notaoverleg MIRT	03-06-2024 Afgedaan met: Brief LNV 1 maart 2024, betreft Kabinetsreactie Agenda Natuurinclusief 2.0
De minister zegt toe om het intrekkingsbeleid van vergunningen met de provincies te bespreken, om de zorgen over onder andere de lelieteelt en graszodenbedrijven over te brengen en om de commissie hierover voor het commissiedebat Water in juni te informeren. TZ202402-052	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	03-07-2024 Afgedaan met: Brief LNV https://open.overheid.nl/documenten/67b1ca09-ff2a-4992-9907-7d6c73335843/file
De minister komt voor het commissiedebat Water in juni in een brief terug op de vraag welke maatregelen er worden getroffen in Benelux-verband en met Duitsland, en wat die maatregelen betekenen voor de aanpak van de Nederlandse waterprojecten. TZ202402-050	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	18-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water
De minister zegt toe om een uitspraak te doen over de vraag voor welke bedrijven de zorg- en leveringsplicht geldt en zal de Kamer hierover informeren in een brief voor het commissiedebat Water in juni. TZ202402-049	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	08-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water
De minister zegt toe een probabilistische systeemanalyse van de rol van de eventuele Hollandkering in de benedenrivieren, met een nadrukkelijke koppeling tussen de lange en korte termijn, uit te laten voeren in	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	20-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
het vervolg van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging en in het verdiepende onderzoek dat met de regio Rijnmond-Drechtsteden wordt gedaan. TZ202402-061		
De minister zegt toe voor het commissiedebat Water te komen met een brief waarin hij de Kamer informeert over het nadere onderzoek naar het VTH-stelsel dat hij samen met de waterschappen zal starten. TZ202402-062	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	20-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
De minister zegt toe doelen gericht op het voorkomen van een te hoge drinkwater mee te nemen in de herijking van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie. TZ202402-063	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	21-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water
De minister van Justitie en Veiligheid geeft in de verzamelbrief voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid een stand van zaken van het project aanpak verkeersveelplegers in Oost-Nederland en besteedt daarin specifiek aandacht aan de rol van de politie. TZ202402-065	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	16-02-2024 Afgedaan met: Toezegging overgenomen door JenV
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de mogelijkheid voor het invoeren van een minimumleeftijd voor het rijden op een fatbike te laten onderzoeken en informeert de Kamer daarover in de brief over de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen. - TZ202402-067	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	29-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-03-2024] - Kamerbrief aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes
De minister van Justitie en Veiligheid geeft in de verzamelbrief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid een stand van zaken van het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed, en gaat daarbij nader in op waarom de aanpak afwijkt van die in Duitsland. - TZ202402-064	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	27-02-2024 Toezegging zal worden afgedaan door JenV
De minister van Justitie en Veiligheid gaat in de verzamelbrief voor het commissiedebat Verkeersveiligheid nader in op de aanpak van het rijden onder invloed van drugs. - TZ202402-066	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	12-08-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2024] - Stand van zaken van de verkeersveiligheid voorjaar 2024
De minister van Infrastructuur en Waterstaat informeert de Kamer per brief binnen een maand over de registratie van de leeftijd van veroorzakers van verkeersongelukken. - TZ202402-068	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	02-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Leeftijdsregistratie van veroorzakers verkeersongevallen en analyse betrokkenheid ouderen
De staatssecretaris zegt toe om ook de spoorgoederensector te betrekken in de herijking van het ERTMS-programma, specifiek met betrekking tot de Hanzelijn. Zij zal de Kamer hierover informeren bij de eerstvolgende voortgangsrapportage (TZ202402-091)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	19-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-04-2024] - 20e voortgangsrapportage ERTMS
De staatssecretaris zegt toe om een aantal opties in kaart te brengen over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de staatssecretaris en haar ministerie en lokale overheden betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheidswaarborging daarvan. Daarover wordt de Kamer geïnformeerd voor de zomer van 2024 (TZ202402-092)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	24-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-06-2024] - Basisnet en Robuust Basisnet gevaarlijke stoffen
In de volgende brief spoorveiligheid zal ook aandacht besteed worden aan een verscherping van de veiligheidscertificaten waaraan de ILT de veiligheid toetst (TZ202402-093)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	13-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2024] - Actuele ontwikkelingen spoorveiligheid
De staatssecretaris treedt nogmaals in overleg met ProRail over compensatie die geboden wordt aan de omwonenden van de ontstane situatie met de overlast van kwartsballast bij Apeldoorn. Tevens zal zij met ProRail spreken over de metingen die zijn uitgevoerd. Daarbij zal ook gereflecteerd worden op de andere punten die de heer van Kent aanstipte; zoals de afstand en de hoeveelheid kwartsballast die boven de provisorische omheining uitkwam. (TZ202402-094)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	15-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Kamerbrief opvolging CD Spoorveiligheid 7 februari 2024
De staatssecretaris informeert de Kamer over de financiële gevolgen van een mogelijke afschaffing van de toeslag op de HSL, for the time being, dus zolang er nog geen hogesnelheidslijnsnelheid wordt behaald. Dit is een toezegging aan het lid Bamenga en Grinswis. (TZ202402-095)	Parlementair agenda punt [07-02-2024] - CD Spoorveiligheid	15-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-03-2024] - Kamerbrief opvolging CD Spoorveiligheid 7 februari 2024
De minister zal de Kamer over ruim een maand schriftelijk een stand van zaken omtrent varende ontgassen doen toekomen. Hij betreft daarbij ook de positie van de schipper. (TZ202402-097)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	19-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-03-2024] - Varende ontgassen
De minister zal in de brief over verduurzamingssubsidies ook het voorbeeld van Noorwegen met betrekking tot het varen onder eigen vlag meenemen en stuurt deze brief voor de zomer naar de Kamer. TZ202402-096	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	27-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024
De minister zal de Kamer, aan het einde van het tweede kwartaal, per brief informeren over de uitkomsten van het overleg binnen de IMO over het techniekneutraal houden van investeringen in de zeevaart, in de zogenaamde scrubbers. (TZ202402-099)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	24-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Scrubbers
De minister informeert de Kamer, vóór het volgende commissiedebat Maritiem, nader over de reden dat vier schepen zich in het jaar 2023 niet aan het advies voor de noordelijke vaarroute hebben gehouden. (TZ202402-100)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	20-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-09-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister zal de Kamer in de brief over verduurzaming ook informeren over de gevolgen van het niet langer bijmengen van chemisch afval. (TZ202402-101)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	25-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-07-2024] - Kamerbrief Onderzoek aanvullende kwalitatieve kaders Stookolie en ILT risicoanalyse
T03790: De minister voor Klimaat en Energie zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Visseren-Hamakers (PvdD), toe dat de Kamer volgend jaar terugkoppeling zal ontvangen met betrekking tot de stand van zaken van de permanente opslag van kernafval.	EK Debat Tijdelijke wet Klimaatfonds – 19-12-2023	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-05-2024] - Terugkoppeling permanente opslag kernafval (36.274 / 36.410 XIII)
TZ202401-032 / 2024A00493	https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/plenaire_vergaderingen/details/activiteit?id=2024A00493	12-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-06-2024] - Regionale uitrol Laadinfrastructuur
TZ202402-122	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	03-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - TZ202402-122 Vragen geluidsnormering windmolens
De door het lid Van Houwelingen (FvD) gestelde vragen over de geluidsnormering van windmolens zullen binnen enkele weken schriftelijk worden beantwoord.		
TZ202402-123	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
De staatssecretaris zal laten onderzoeken welke inkomensgroepen het meest profiteren van stimuleringsbeleid en de Kamer hierover na afronding hiervan voor de zomer informeren.		
TZ202402-124	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	10-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024
De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) zal rond het zomerreces bij de Kamer worden voorgehangen.		
TZ202402-125	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	18-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Onafhankelijke toets zero-emissiezones, rapportage van meldingen van ondernemers en voortgangsgesprek Centraal Loket
De Kamer ontvangt voor de zomer een rapportage van de meldingen van ondernemers over zero-emissiezones.		
TZ202402-126	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
Eind 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de ontheffing van zero-emissiezones.		
TZ202402-127	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	18-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Onafhankelijke toets zero-emissiezones, rapportage van meldingen van ondernemers en voortgangsgesprek Centraal Loket
Na het voortgangsgesprek over het centraal ontheffingsloket met de RDW wordt de Kamer over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.		
TZ202402-128	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	19-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-04-2024] - Kamerbrief Verduurzamen brom- en snorfiets
Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van een in te voeren nieuwverkoopverbod voor brom- en snorfietsen.		
TZ202402-129	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	29-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-04-2024] - Voortgang implementatie RED-III vervoer
De Kamer ontvangt ongeveer binnen een maand een voortgangsbrief over de implementatie van de Renewable Energy Directive, de RED III, en het bijbehorende tijdpad.		
TZ202402-130	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
De Kamer wordt geïnformeerd over het onderzoek naar de sloopregeling voor oude auto's.		
TZ202402-131	Parlementair agenda punt [31-01-2024] - CD Duurzaam Vervoer	27-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [15-05-2024] - Kamerbrief Laadinfra op verzorgingsplaatsen
De Kamer wordt binnen enkele maanden geïnformeerd over laadplaatsen voor vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen.		
Reikwijdte PFAS-restrictie		
Meneer Bamenga stelt nu een vrij technische vraag over een specifiek gebruik van pesticiden in de landbouw. Natuurlijk, als er goede alternatieven zou je eigenlijk niet moeten willen dat dit wordt uitgezonderd. Ik beloof de heer Bamenga dat ik hierover met mijn collega van LNV zal schakelen om te kijken of er een volwaardig alternatief beschikbaar is. Als dat wel beschikbaar is, ga ik ook wel in Europa de boer op om te kijken of het toch niet uitgezonderd kan worden van onze pfas-deal.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	04-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [19-03-2024] - Voortgang beleid chemische stoffen
Lozingsverbod PFAS		
Het is een beetje wat ik net al zei: je voelt eigenlijk dat dit stoffen zijn die uiteindelijk verboden zullen worden. Ze mogen nu nog worden geloosd. Wat doe je dan in de tussentijd? We hebben wel wetten waarin bepaalde dingen zijn vastgelegd en vergunningen waarmee bedrijven een bepaalde ruimte	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	18-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
hebben. Het is wel altijd goed om te blijven kijken waar we mogelijk kunnen versnellen om een en ander terug te dringen. Dat wil ik dus wel toezeggen, maar verder dan dat kan ik niet gaan, omdat je ook moet kijken naar de wettelijke ruimte die er is.		
Nachtsluiting Schiphol		
De heer Van Dijk vroeg om een nadere duiding op de toezegging over de nachtsluiting en het debat op 10 april. Ik weet niet of de impactanalyse nachtsluiting dan al gereed is, maar ik zal er wel voor zorgen dat alle informatie die ik toegezegd heb, over de vraag of je zo'n nachtsluiting nog kunt inpassen in de lopende Balanced Approachprocedure en hoe dat eruit zou zien, vóór het debat naar de Kamer is gestuurd.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	08-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [28-03-2024] - Zevende voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Schone Lucht Akkoord		
Met betrekking tot de motie op stuk nr. 54 zou ik mevrouw Kostic willen verzoeken om die aan te houden. In de komende voortgangsmeting van het RIVM wordt naast verloren levensjaren en het gemiddelde levensduurverlies ook gerapporteerd over ziektebelasting, zoals astmagevallen. Of we daar concrete doelen aan kunnen koppelen, is iets wat ik nog met het RIVM moet bespreken. Als het Kamerlid bereid is om de motie aan te houden tot de volgende voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord uitkomt, namelijk voor de zomer, kan ik die informatie nog meenemen.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	12-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-06-2024] - Kamerbrief Schone Lucht Akkoord en EU-luchtkwaliteitsrichtlijn
Voor de zomer wordt de Kamer n.a.v. het stopzetten van het aanbestedingstraject voor de Van Brienenoordbrug, geïnformeerd over andere infrastructuurprojecten in Zuid-Holland, waar mogelijk risico's aan de orde zijn met de beheersbaarheid ervan. TZ202402-036	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	24-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Kamerbrief Verzamelbrief i.r.t. MIRT
Dit kwartaal nog zal de Kamer de vervolgstudie van Clingendael en de Erasmus Universiteit over de strategische autonomie van de maritieme sector toegezonden krijgen. TZ202402-037 Kamerlid Vedder E.C.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	24-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-09-2024] - Verzamelbrief Maritieme Zaken
TZ202402-038		
De Kamer wordt in het tweede kwartaal van 2024 geïnformeerd over de jaarverantwoordingen van NS en ProRail over 2023.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De staatssecretaris zal voor de Kamer op een rij zetten hoe in nationaal verband het aantal reparaties kan worden vergroot, en de Kamer hier voor het zomerreces over informeren. TZ202403-024 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	01-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-06-2024] - Reparatie in de circulaire economie
De Kamer wordt in het voorjaar geïnformeerd over wat er wordt gedaan met de mondkapjes die zijn blijven liggen op het ministerie VWS. TZ202403-028 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	09-04-2024 Afgedaan met: Wordt opgepakt door VWS
Binnen enkele weken wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag of een nultarief van de btw mogelijk is bij de verkoop van tweedehandsproducten. TZ202403-026 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	12-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [11-03-2024] - Beantwoording vraag over btw voor kringloopwinkels
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de veelheid aan duurzaamheidslabels in het kader van de 'green claims'-verordening. TZ202403-027 Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	16-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-09-2024] - Verzamelbrief Circulaire Economie
Op korte termijn zal de hoofdlijnennotitie over de circulaire-economiewet met de Kamer worden gedeeld. TZ202403-025 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	24-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [29-04-2024] - Hoofdlijnennotitie Circulaire Economie-wet
De staatssecretaris zal het PBL vragen wat het kan betekenen als het gaat om informatie over een maatregelenpakket (in het kader van gedragsverandering; mensen helpen om duurzame keuzes te maken en te beschermen tegen misleiding) en de Kamer hierover informeren. TZ202403-029 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	21-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Verzamelbrief circulaire economie
De Kamer zal in het voorjaar worden geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken over de lachgasilinders. TZ202403-030 Kamerlid Boutkan, W.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	19-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-04-2024] - Aanvullende kabinetsinzet lachgasproblematiek in de afvalketen en terugkoppeling gesprekken met de afvalsector
De scenariostudie toekomst bouwgrondstoffen komt zo spoedig mogelijk naar de Kamer, voor de zomer. TZ202403-031 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-04-2024] - Publicatie scenariostudie en monitoring bouwgrondstoffenwinning
De minister van IenW zegt toe bereikbaarheidsdoelen in ogenschouw te nemen bij de uitwerking van de voortgangsrapportage van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026, welke medio 2024 naar de Kamer komt. (TZ202403-044)	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - Wadden	14-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Voortgangsrapportage Uitvoeringsprogramma Waddengebied en Staat van de natuur in de Waddenzee

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister van IenW zegt toe om in de rapportage over het Deltaplan Zoetwater, die nog voor de zomer naar de Kamer wordt gestuurd, nader in te gaan op de effecten van het zoetwatertekort in het Waddengebied op de voedselvoorziening voor dieren, en welke beheersmaatregelen worden genomen. (TZ202403-045)	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - Wadden	19-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Verzamelbrief actualiteiten water
De minister van IenW zegt toe om in de kabinetsreactie op het OVV-rapport over de aanvaring in het Schuitengat ook terug te komen op de mogelijkheden voor het breder inzetten van de watertaxi in het geval van calamiteiten. (TZ202403-046)	Parlementair agenda punt [13-03-2024] - Wadden	04-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [21-06-2024] - Kabinetsreactie opvolgingsonderzoek aanvaringen in het Schuitengat en op de Nieuwe Maas
De minister van IenW zegt toe om de Kamer, voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid, schriftelijk te informeren over de tot dan toe behaalde resultaten van het platform Bezorg Veilig. TZ202403-048 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [30-01-2024] - CD Verkeersveiligheid	14-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-05-2024] - Stand van zaken van de verkeersveiligheid voorjaar 2024
T03277 De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een opmerking van het lid Kluit (GroenLinks), toe de Kamer bij brief te informeren met een overzicht van de verschillende bestuurlijke overleggen waarin de kwaliteit van de verschillende milieueffectrapportages (mer's) (periodiek) kan worden geagendeerd en terug te komen op een aantal onderwerpen samenhangend met de Omgevingswet, (o.a. de monitoring van de mer's, het effect van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van juni 2021 over de MER-plicht in algemene zin en de stand van zaken rondom IT bij de mer), welke brief op zijn vroegst eind november 2021 verstuurd zal worden.	https://www.eerstekamer.nl/toezegging/brief_diverse_onderwerpen_347287	19-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-03-2024] - Toezegging Agendering milieueffectrapportage bij diverse bestuurlijke overleggen
De staatssecretaris zegt toe om in overleg met NS en ProRail te kijken hoe de prestaties op het spoor verbeterd kunnen worden. Zij houdt hierbij de mogelijkheid voor het opstellen van een verbeterprogramma open. In mei koppelt zij de uitkomsten van dit gesprek terug aan de Kamer. TZ202403-053	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	28-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De staatssecretaris zegt toe schriftelijk terug te komen op de vragen van het lid Van der Plas over de precieze werking van het nummer van de meldkamer van NS. Zij zal dit doen voor het tweeminutendebat. TZ202403-054 Kamerlid Plas, C.A.M. van der	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	15-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [08-03-2024] - Stand van zaken en vooruitblik ontwikkelingen OV & Taxi
De staatssecretaris zegt toe in mei een actueel beeld van de bodem- en streefwaarden naar de Kamer te sturen. TZ202403-055 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De staatssecretaris zal NS nogmaals vragen om te kijken naar de mogelijkheden voor een alternatief voor het wegvalLEN van de directe intercity Enschede-Schiphol. TZ202403-056	Parlementair agenda punt [07-03-2024] - CD Spoor	03-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-05-2024] - Jaarverantwoording ProRail en NS 2023
De Kamer ontvangt dit voorjaar een reactie op de aangenomen motie-Wassenberg/Van Esch (Kamerstuk 35334, nr. 235) over de versnelde uifasering van pfas in de zorgsector. TZ202403-070 Kamerlid Kostic	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	28-03-2024 Afgedaan met: Toezegging wordt opgepakt door VWS
De Kamer wordt na de zomer geïnformeerd over de contouren van de implementatie van de herziening van de Richtlijn industriële emissies. TZ202403-068 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	24-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-12-2024] - Verzamelbrief Luchtkwaliteit
De Kamer ontvangt eind deze maand een reactie op de aanbevelingen van de Expertgroep Gezondheid IJmond, inclusief de vervolgstappen ten aanzien van Tata Steel. TZ202403-069	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	02-04-2024 Afgedaan met: Afgedaan met een brief door EZK op 28 maart 2024
Voor de zomer, in de volgende voortgangsbriEF Interbestuurlijk Programma VTH-stelsel, wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het robuust worden van de omgevingsdiensten. TZ202403-071	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	02-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-06-2024] - Voortgang versterking VTH-stelsel juni 2024
De Kamer wordt rond de zomer geïnformeerd over de toepassingsmogelijkheden van artikel 4.22 Omgevingswet inclusief de casus van de actiegroep Meten is weten uit Drenthe die een beroep deed op dit wetsartikel. TZ202403-076 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	20-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
De Kamer wordt in de week van 25 maart 2024 geïnformeerd over de uitkomst van het contact met de bestuurders Drechtsteden Over de vraag of een landelijke coördinator pfas als wenselijk wordt ervaren. TZ202403-077 Kamerlid Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-11-2024] - Enkele moties en ontwikkelingen ten aanzien van PFAS
Voor de zomer ontvangt de Kamer een reactie op de adviezen uit de technische briefing over de juridische mogelijkheden om de gezondheid van omwonenden van Tata Steel beter te beschermen. TZ202403-075 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	25-09-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-09-2024] - VoortgangsbriEF Actieagenda OVV Industrie en Omwonenden
Na de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om de immissietoets te verbreden door ook informatie over gezondheidseffecten mee te nemen. TZ202403-078 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	03-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [02-10-2024] - Uitvoering acties beleid gevaarlijke chemische stoffen
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het beleid inzake fluorelastomeren. TZ202403-074 Kamerlid Boutkan, W.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	05-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [18-10-2023] - Voortgang beleid chemische stoffen

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Een dezer dagen ontvangt de Kamer een evaluatie van de Kernenergiewet. TZ202403-073 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	28-03-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-03-2024] - Evaluatie stelsel Kernenergiewet en Veiligheidsbenchmark Borssele
De staatssecretaris zal aan de ILT voorleggen of het mogelijk is om een informatieplicht in te voeren voor ZZS in afvalstromen. Na ontvangst van de reactie hierop van de ILT, zal zij deze doorsturen aan de Kamer. TZ202403-079 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [21-03-2024] - CD Externe veiligheid	06-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-06-2024] - Wijziging Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen
De minister zegt toe de vraag van het lid Kostic te beantwoorden: een vraag over de vergunningen van bedrijven die schadelijke stoffen lozen op de Waddenzee. Is de minister bereid om de Kamer zo snel mogelijk inzicht te geven in deze vergunningen en de inspectierapporten, eventueel geanonimiseerd?	Parlementair agenda punt [26-03-2024] - TMD Wadden	03-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-06-2024] - Voortgang waterkwaliteitsbeleid en KRW
Deze maand ontvangt de Kamer een brief over de scenariostudie en het monitoringsprogramma inzake zand- en grindwinning. TZ202404-009 Kamerlid Boutkan, W.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	16-05-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [23-04-2024] - Publicatie scenariostudie en monitoring bouwgrondstoffenwinning
Voor het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van lopende onderzoeken om meer te sturen op normering, gelijk speelveld en een langetermijnvisie. TZ202404-010 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	21-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2024] - Toelichting circulair klimaatbeleid
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de beste mogelijke oplossingen om materialen goed in kaart te brengen, waarbij ook wordt ingegaan op de mogelijke invoering van een materialenpaspoort. TZ202404-011 Kamerlid Gabriëls, G.J.W.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	20-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2024] - Toelichting circulair klimaatbeleid
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om circulariteit op te nemen in aanbestedingsregels. TZ202404-012 Kamerlid Gabriëls, G.J.W.	Parlementair agenda punt [03-04-2024] - CD Circulair bouwen	21-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [31-05-2024] - Toelichting circulair klimaatbeleid
De minister zegt toe de maatschappelijke opbrengsten op te nemen in de voortgangsrapportages en inzicht te geven in de doeltreffendheid van de bestedingen, en daarbij rekening te houden met extra inspanningen die gemeentes en regio's daarvoor moeten plegen. TZ202404-002	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - MIRT-brief najaar 2024
De minister zegt toe om de Kamer in de volgende voortgangsbrief Verkeersveiligheid te informeren over de aanpak van de 3% onveilige fietspaden en over de factoren die ervoor zorgen dat de onveilige fietspaden met name in Zuid- en Oost-Nederland liggen. TZ202404-016 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	27-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-06-2024] - Voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024
De minister zegt toe om in een brief nader in te gaan op hoe vervoersarmoede efficiënt en effectief kan worden aangepakt en gaat daarbij specifiek in op de aspecten ov-bereikbaarheid, lagere reisbereikbaarheid, reisgedrag, reisafstand en reismotieven. De minister zal deze brief de Kamer doen toekomen vóór het plenaire debat over vervoersarmoede. TZ202404-017 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	17-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [13-05-2024] - Reactie op motie De Hoop ten aanzien van vervoersarmoede
De staatssecretaris zegt toe de Kamer te informeren over de voortgang van het oplossen van de problematiek bij het rangeerterrein voor gevaarlijke stoffen in Botlek en Pernis. TZ202404-018 Kamerlid Veltman, H.N.	Parlementair agenda punt [28-03-2024] - CD Strategische keuzes bereikbaarheid	13-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-06-2024] - Actuele ontwikkelingen spoorveiligheid
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de resultaten van de evaluatie van het olielek op Bonaire met de Kamer delen zodra ze beschikbaar zijn, met als streven dit te doen voor het zomerreces. TZ202404-045	Parlementair agenda punt [09-04-2024] - CD Klimaat Caribisch deel Koninkrijk	26-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-06-2024] - Evaluatie olielek en aanlanding op Bonaire
In de brief over de vervolgstappen ten aanzien van het RBV-vonnis die na het meireces naar de Kamer komt, zal de minister ook ingaan op de consequenties van het vonnis voor de woningbouw. TZ202404-066 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	04-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-09-2012] - Antwoorden op vragen van het lid Slob (ChristenUnie) over realisatie van station Barneveld-Zuid
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de duiding en weging van de klachten over vliegtuiggeluid (veelklagers en unieke klachten), ook in relatie tot het gemeten geluid in de handhavingspunten. TZ202404-067 Kamerlid Eerdmans, B.J.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	11-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-06-2024] - Achtste voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de maatregelen rond Schiphol om dit gebied als foerageerterrein voor ganzen onaantrekkelijk te maken. Daarbij zal ook worden vermeld welke dierenwelzijnsorganisaties hierbij betrokken zijn geweest. TZ202404-068 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	25-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Verzamelbrief Luchtvaart (Q2)
In de volgende voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag wat er nodig is om elektrische lijnvluchten voor de korte afstand mogelijk te maken. TZ202404-071 Kamerlid Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	21-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [20-06-2024] - Verzamelbrief Luchtvaart (Q2)

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De Kamer wordt geïnformeerd of en hoe minder lawaaiige vliegtuigen in avond en nacht kunnen worden meegenomen in de balanced approach en de uitkomsten van de gesprekken over de vrachttjumbo's met de sector. TZ202404-072 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	04-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-09-2012] - Antwoorden op vragen van het lid Slob (ChristenUnie) over realisatie van station Barneveld-Zuid
TZ202404-160		
De staatssecretaris zegt toe om in het gesprek met Wouter Koolmees aandacht te vragen voor een versnelling van de brede invoering van bodycams bij het treinpersoneel van de NS. Tevens zal zij in dit gesprek vragen om het besluit over de afschaffing van de BOA-status van hoofdconducteurs te heroverwegen. Hierover zal zij de Kamer uiterlijk eind volgende week informeren.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	30-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-04-2024] - Gesprekken met NS over Sociale Veiligheid
TZ202404-161		
De staatssecretaris zegt toe een verslag aan de Kamer te doen toekomen over het werkbezoek die zij op maandag 22 april aflegt in het kader van de veiligheid van NS-medewerkers.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	30-04-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-04-2024] - Gesprekken met NS over Sociale Veiligheid
TZ202404-164		
De staatssecretaris zegt toe in het eerstvolgende geschikte overleg in Brussel aandacht te vragen voor een snelle behandeling van het MDMS-voorstel in Europa.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	08-07-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [01-07-2024] - Verslag EU Transportraad d.d. 18 juni 2024
TZ202404-165		
De staatssecretaris zegt toe de consultatieperiode van de nieuwe Waddenveren-concessie voor Terschelling te verlengen van 8 naar 12 weken en roept eilandbewoners op hier gebruik van te maken.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	06-12-2024 Afgedaan met: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/toezeggingen/detail?id=TZ202404-165
TZ202404-166		
De staatssecretaris zegt toe te kijken naar mogelijkheden voor gebruikers en reizigers om tijdens de concessieperiode van de Waddenveren een meer betrokken rol te kunnen krijgen. Tevens zegt zij toe het thema leefbaarheid mee te nemen in de nota van uitgangspunten.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	06-12-2024 Afgedaan met: nota-van-uitgangspunten-concessies-friese-waddenveren-vanaf-2029
T03855		
Ik ben het met hem eens dat er ruimte zou moeten zijn voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het EU-Interreg-programma, maar de financiering van Interreg is onderdeel van de EU-begroting. Dat wegen we in zijn totaliteit af onder regie van de minister van Financiën, dus ik zal met hem in gesprek gaan over de mogelijkheden om bij het volgende Interreg-programma ruimte te behouden voor grensoverschrijdende fietsinfrastructuur.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	17-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-12-2024] - Toezegging over grensoverschrijdende fietsinfrastructuur
T03859		
Mevrouw Van Aelst vroeg naar een overzicht van lozingen van pfas. Voorafgaand aan het laatste wetgevingsoverleg Water in de Tweede Kamer van begin dit jaar heb ik de Kamer een brief gestuurd met een overzicht van de bekende pfas-lozingen. Om u tegemoet te komen, zal ik die brief ook alsnog aan de Eerste Kamer doen toekomen, in de hoop daarmee uw vraag te kunnen beantwoorden.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	27-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-06-2024] - Stand van zaken bezien en herzien lozingsvergunningen Rijkswaterstaat en overzicht PFAS-lozingen
T03860		
Dan even wat nadere precisie over de 800 vergunningen van Rijkswaterstaat. Daarvan zijn er 200 prioritair, gezien de impact op de Kaderrichtlijn Water. Op dit moment zijn er 230 bezien, terwijl dat er vorig jaar 200 waren, waarvan 180 prioritair; dus 180 prioritair en 50 uit de andere reeks. Die zijn bezien. Het precieze aantal herziene vergunningen naar aanleiding daarvan zal ik de Kamer nog doorgeven, maar dat zit ergens tussen de 50 en 100. Dus bezien en herzien zijn twee verschillende werkwijzen. De resterende twintig prioritaire die er nog zijn, worden in ieder geval nog dit jaar bezien. Daar kan een opgave uit voortvloeien om die te herzien. Nou, veel getallen en gegoochel, dus ik stel voor dat ik de laatste stand nog even in een brief aan de Kamer doe toekomen.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	27-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [25-06-2024] - Stand van zaken bezien en herzien lozingsvergunningen Rijkswaterstaat en overzicht PFAS-lozingen
T03862 Je kunt niet zomaar spreken over leegstaande winkels in z'n algemeenheid, maar ik zal de suggestie aan de staatssecretaris overbrengen om dit te betrekken bij de initiatieven die de minister van EZK ontplooit in het kader van ruimte voor bedrijvigheid. Dat zeg ik u toe.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	23-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-12-2024] - Verzamelbrief circulaire economie
T03863		
Wel kan ik toezeggen een overzicht aan de Kamer te leveren van cofinanciering aan rijksprojecten vanuit de diverse regio's. Ik zou willen voorstellen dat we dit overzicht bieden voor de projecten die nu in het MIRT-overzicht zijn opgenomen, want vanuit het meerjarig karakter van infrastructuurinvesteringen geeft dit al een heel goed inzicht.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	07-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [17-09-2024] - Aanbieding MIRT Overzicht 2025 en Deltaprogramma 2025

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De heer Rietkerk vroeg om projecten in de periode 2005 tot 2025. Ik zeg er wel bij dat twintig jaar terugkijken een enorme extra administratieve last geeft. Het kost daarmee ook veel meer tijd om dit in een overzicht te leveren, dus ik wilde even beginnen met het overzicht van de projecten die nu in het MIRT-overzicht staan.		
T03866		
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Hartog (Vlt), toe om de minister van Justitie en Veiligheid en de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties te verzoeken om met de landen van het Koninkrijk in overleg te treden over de mogelijkheden om personen vanuit Europees Nederland via Curaçao, Aruba en Sint-Maarten controlevrij te laten reizen naar Saba, Sint-Eustatius of Bonaire (de BES-eilanden).	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	12-07-2024 Afgedaan met: JenV akkoord met de overname
De eerste toezegging die ik aan de Kamer wil doen, is dat we hierna, ook met het OESO-advies — ik ga daar zo meteen verder op in — stap voor stap zullen kijken hoe we kunnen vervolgen. Ik zal de Kamer in ieder geval voor het einde van het jaar een voorstel doen toekomen waarin staat in welke stappen we dat doen en wat de bijbehorende prioritering is	Parlementair agenda punt [18-04-2024] - Plenair debat Wijziging van de Waterschapswet	20-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
De Kamer wordt in de eerste helft van 2024 geïnformeerd over de indicatoren voor grondstofstromen	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	25-06-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-06-2024] - Verzamelbrief circulaire economie juni 2024
TZ202409-073 Voor het einde van het jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de verdere uitwerking van de opties voor meer regie ten aanzien van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel) Kamerlid Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [05-12-2024] - Voortgangsbrieff versterking VTH-stelsel
TZ202409-078 Uiterlijk eind oktober wordt de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen ten aanzien van de herijking van de bodemregelgeving waarbij wordt gekeken hoe meer handreiking kan worden geboden voor de toepassing van staatslakken.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	19-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief bodem en ondergrond
TZ202409-081 Dit jaar ontvangt de Kamer de planning voor de aanscherping van de geurnormen voor de veehouderij. Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	26-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [26-11-2024] - Planning aanscherping geurnormen veehouderij
De staatssecretaris gaat onderzoeken in hoeverre boea's sneller kunnen overgaan tot identificatie van overlastgevers bij overtredingen en informeert de Kamer hier zo snel als mogelijk over per brief. TZ202409-098	Parlementair agenda punt [12-09-2024] - CD Spoor	27-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [27-11-2024] - Kamerbrief Versnelling openstelling rijbewijzenregister OV-boea's
De staatssecretaris zal onderzoeken of het mogelijk is om indien nodig een back-up van de dienstregeling te hanteren om zo sneller het onderhoud aan het spoor uit te kunnen voeren en informeert de Kamer hier voor het kerstreces over. TZ202409-097	Parlementair agenda punt [12-09-2024] - CD Spoor	07-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-11-2024] - Halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2024
De staatssecretaris zegt toe de Kamer ruim voor het kerstreces te informeren over de actuele bodem- en streefwaarden op het gebied van punctualiteit en de zitplaatsgarantie. TZ202409-096	Parlementair agenda punt [12-09-2024] - CD Spoor	07-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [04-11-2024] - Halfjaarverantwoordingen ProRail en NS 2024
De Kamer wordt na het Bestuurlijk Overleg MIRT van 7 november per brief geïnformeerd over de mogelijkheden voor het dubbelspoor op het traject Deventer-Zwolle en betreft ProRail bij de gesprekken hierover. TZ202409-102	Parlementair agenda punt [12-09-2024] - CD Spoor	19-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - MIRT-brief najaar 2024
TZ202409-106 De minister zal de Kamer vóór het wetgevingsoverleg Water op 18 november aanstaande schriftelijk informeren over de uitkomsten van de gesprekken met de betrokken partijen in de situatie met vergunningen voor tankreinigers. Kamerlid Soepboer	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
TZ202409-104 De minister zal, samen met de minister van LNVN, de Kamer voor het eind van het jaar schriftelijk informeren over de consequenties van het niet kunnen inzetten van het geld uit het Transitiefonds dat bestemd was voor de beekdalenaanpak. Kamerlid Grinwis	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	20-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
TZ202409-107 Vóór het wetgevingsoverleg Water wordt de Kamer door de minister schriftelijk nader geïnformeerd over de situatie met betrekking tot riooloverstorten. Kamerlid Pierik	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
TZ202409-108 De minister zal met de minister van Financiën nagaan in hoeverre binnen de belasting op leidingwater differentiatie voor grote afnemers mogelijk is en informeert de Kamer hierover voor het wetgevingsoverleg Water. Kamerlid Kostic	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [08-11-2024] - Verkenning beprizen watergebruik
TZ202409-109 De minister stuurt de Kamer een brief met een overzicht van wat er met de belangrijkste aanbevelingen met betrekking tot de Kaderrichtlijn Water (KRW) in het verleden is gedaan. Kamerlid Kostic	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202409-111 De Kamer wordt binnen twee weken schriftelijk geïnformeerd over de broninformatie voor de constatering dat het verkleinen van de bufferzones van 250 naar 100 meter geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit heeft. Kamerlid Bamenga	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	11-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-10-2024] - Reactie op enkele toezeggingen gedaan bij het Commissiedebat Water van 24 september 2024
TZ202409-112 De minister stuurt de Kamer nadere informatie en onderbouwing van de non-papers van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Kamerlid Soepboer	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	11-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [10-10-2024] - Reactie op enkele toezeggingen gedaan bij het Commissiedebat Water van 24 september 2024
TZ202409-113 De Kamer wordt, waar mogelijk voor het wetgevingsoverleg Water, schriftelijk geïnformeerd over de situatie rond het bouwen aan de rand van het IJsselmeergebied, specifiek bij Waterfront in Lelystad. Kamerlid Grinwis	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
TZ202410-113 De minister van Infrastructuur en Waterstaat geeft de Kamer vóór de begrotingsbehandeling, 8 oktober aanstaande, per brief inzicht in de gestegen kosten in de raming voor de verbreding van de sluis Kornwerderzand. Hij reflecteert in die brief ook op andere varianten die in de bestuursovereenkomst zijn genoemd. Stoffer, C.	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - CD Maritiem	16-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [08-10-2024] - Kostenstijging Kornwerderzand
TZ202410-112 De minister van Infrastructuur en Waterstaat zal de Kamer voor de begrotingsbehandeling van 8 oktober aanstaande, voor zover mogelijk, per brief informeren over welke concrete acties er worden ondernomen om het marktaandeel varen onder Nederlandse vlag gelijk te houden. Stoffer, C.	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - CD Maritiem	21-10-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [16-10-2024] - Toezegging CD maritiem d.d. 3 oktober 2024 marktaandeel Nederlandse vlag.
TZ202410-148 De Kamer wordt geïnformeerd over de total cost of ownership van de vijf meest populaire zero-emissie- en brandstofauto's. (Hoop, H.E. de)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
TZ202410-147 De Kamer wordt binnen een maand geïnformeerd over de eindevaluatie van de subsidies voor elektrische auto's. (Hoop, H.E. de)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
TZ202410-151 Binnen drie weken wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met de laadpasbedrijven over de prijs transparantie van de laadpassen. (Veltman, H.N.)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
TZ202410-152 De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de gemeente Eindhoven over het al dan niet weren van personenauto's in zero-emissiezones, inclusief een toelichting op de «gesloten verklaring». (Houwelingen, P. van)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
TZ202410-153 De Kamer wordt voor het notaoverleg MIRT verder geïnformeerd over de stand van zaken van de doorfietsroutes en de bestemming van de woningbouw gelden voor fietsinfra. (Dijk, O.C. van)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	19-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - MIRT-brief najaar 2024
TZ202410-142 Voor het herfstreces wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. het robuuster maken van de omgevingsdiensten.	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - CD Externe veiligheid	11-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [24-10-2024] - Voortgangsbrief versterking VTH-stelsel
TZ202410-143 De Kamer wordt voor het WGO Water schriftelijk geïnformeerd over de precieze afbakening van de portefeuilles van de minister en staatssecretaris van IenW, als het gaat om lozingen op het water. (Boutkan)	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - CD Externe veiligheid	03-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - Verzamelbrief t.b.v. Wetgevingsoverleg Water van 18 november 2024
TZ202410-144 Uiterlijk begin volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over pfas als prioritaire stoffen onder het OSPAR-verdrag. (Wingelaar)	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - CD Externe veiligheid	15-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-11-2024] - Enkele moties en ontwikkelingen ten aanzien van PFAS
T202410-101 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat komt schriftelijk terug op de vraag van het lid Van Kent wanneer de GGD het bloedonderzoek start in de omgeving van Chemours in Dordrecht	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling IenW (2e deel)	15-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [14-11-2024] - Enkele moties en ontwikkelingen ten aanzien van PFAS
T202410-102 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Bamenga het "social lease"-initiatief te betrekken bij het verkennen van de opties voor mensen met een kleine beurs in de ondersteuning en transitie naar duurzame mobiliteit.	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling IenW (2e deel)	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
T202410-103 De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Stoffer de resultaten van het gesprek met de regio inzake het sluizencomplex Kornwerderzand zo mogelijk voorafgaand aan het notaoverleg MIRT naar de Kamer te sturen	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling IenW (2e deel)	19-11-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [12-11-2024] - MIRT-brief najaar 2024

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202410-187 Binnen enkele weken ontvangt de Kamer de uitkomst van de controle op de berekeningen van het maatregelenpakket Schiphol.	Parlementair agenda punt [24-10-2024] - CD Luchtvaart	09-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Definitieve berekeningen balanced approach-procedure
SEBA-regeling: blijft dit geld beschikbaar voor de overstap naar duurzaam vervoer door de ondernemer als deze regeling dit jaar stopt? Kamerlid: O. van Dijk	Parlementair agenda punt [06-11-2024] - Tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD 17/10)	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
TZ202411-062 De minister zegt toe de gevolgen van de korting op de tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES-eilanden en rioolwaterzuiveringsinstallaties op Bonaire 2022-2026 op drinkwaterprijzen op de BES-eilanden mee te nemen in het onderzoek naar de effecten van de kortingen op de lenW-subsidies en informeert de Kamer daar voor de zomer van 2025 schriftelijk over.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	11-12-2024 Afgedaan met: Kamerbrief BZK https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/11/27/kamerbrief-over-effecten-van-aflopen-subsidies-op-kosten-van-levensonderhoud-op-bonaire-sint-eustatius-en-saba
TZ202412-037 Deze week nog wordt de Kamer geïnformeerd over het percentage ondernemers dat geraakt wordt door de invoering van de zero-emissiezones. Kamerlid H. Vermeer	Parlementair agenda punt [04-12-2024] - Zero-emissiezones	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
TZ202412-038 De Kamer ontvangt voor het einde van deze maand een evaluatie van de eerste drie maanden van het Centraal Loket.	Parlementair agenda punt [04-12-2024] - Zero-emissiezones	10-12-2024 Afgedaan met: Uitgaande brief [06-12-2024] - Kamerbrief Afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer
Zodra er meer bekend is n.a.v. de gesprekken in Brussel over de aanpassing van de slotverordening, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [26-06-2018] - Luchtvaart	20-02-2025 De Europese Commissie laat momenteel de werking van de slotverordening onderzoeken. Na dit onderzoek wordt mogelijk een herzieningsprocedure gestart.
T02888: M.e.r.-beoordelingsplicht monitoren op het punt van diepe plassen (34.864)	Parlementair agenda punt [11-02-2020] – 34864 Aanvullingswet bodem Omgevingswet, 34864, C Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet, 35054 Aanvullingswet geluid Omgevingswet. 35054, B Voorhang ontwerp Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet	18-02-2025 In 2024 zijn er geen aanvragen bekend voor nieuwe verondiepingen, daarmee is er toen ook niet gemonitord op invulling MER verplichting. We verwachten dit wel voor dit jaar. T.b.v. daarvan zijn we bezig een expertpool in te richten, die naast ondersteuning bij de vergunningverlening, ook een rol kan spelen bij het monitoren van het MER proces. gevraagd wordt naar de verhouding tussen het totaal aantal MER beoordelingen voor diepe plassen en het aantal dat leidt tot een daadwerkelijke MER.
T03206 De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Pijlman (D66), toe dat te zijner tijd de keuze rondom de BKE ook wordt voorgehangen bij de beide Kamers.	Parlementair agenda punt [29-06-2021] - Implementatie Richtlijn ter bevordering gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en ter uitvoering van het Klimaatakkoord	18-02-2025 In 2022 is aan de Tweede Kamer bericht (Kamerstukken (II) 32813 , nr. 1171) dat de regering, in navolging van de afspraken uit het Klimaatakkoord, bij de implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) zou overstappen op CO2-ketenemissiesturing. Hiertoe wordt een wijziging van de Wet milieubeheer voorbereid. Naar verwachting wordt dit wetsvoorstel in de eerste helft van 2025 aanhangig gemaakt bij de Staten-Generaal. Daarmee wordt ook voldaan aan de toezegging aan het lid Pijlman om deze keuze voor te leggen aan beide Kamers.
Het advies van de Raad van State over het VTH-stelsel en de toepassing van straf- en/of bestuursrecht wordt, zodra beschikbaar, met de Kamer gedeeld.	Parlementair agenda punt [16-02-2022] - Hoofdlijndebat Infrastructuur en Waterstaat	19-02-2025 In oktober 2023 is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin is toegelicht waarom geen advies is aangevraagd (Kamerstuk 22 343/ 28 663 , nr. 348). Het onderdeel dat betrekking heeft op doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties ligt bij JenV en zij laten onderzoek doen. Het onderdeel dat betrekking heeft op de doorzettingsmacht wordt separaat opgepakt en onderzocht. De planning is om de Kamer voor het zomerreces te informeren.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
Zodra de onderhandelingen over de verbinding Hasselt-Maastricht verder zijn gevorderd, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [09-06-2022] - Spoor	21-02-2025 Met de afspraken uit BO MIRT 2024 is deze toezegging afgedaan. Inmiddels is er met de regio afspraken gemaakt over de inzet van de AROV-middelen.
Als in de tweede helft van 2023 de pilot voor een regionaal reisverbod is afgerond, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202209-062	Parlementair agenda punt [14-09-2022] - Openbaar vervoer en taxi	21-02-2025 Dit onderzoek loopt momenteel. Het betreft de evaluatie van het convenant sociale veiligheid in het OV. De Kamer wordt voor de zomer 2025 geïnformeerd over de voortgang
De minister zegt toe om in de volgende strategische evaluatie agenda (SEA) expliciet een koppeling te maken met het Mobiliteits- en Deltafonds. TZ202211-200	Parlementair agenda punt [23-11-2022] - Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	
De minister stuurt de Kamer in het derde kwartaal 2023 het Gehandicapten Vervoer Kader, waarin ook de rijvaardigheid bij scootmobielen wordt meegenomen. TZ202212-074 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agenda punt [06-12-2022] - Verkeersveiligheid en wegen	20-02-2025 Deze toezegging is afgedaan met het gehandicaptenvoertuigenkader brief. 07-05-2024
De afloopvoorzieningen voor ligplaatsen worden meegenomen in de brief die de minister aan de Kamer zal sturen, conform een eerdere toezegging uit de begrotingsbehandeling. TZ202212-075 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Maritiem	12-02-2025 Het onderwerp ligplaatsen is onderdeel van het traject Basiskwaliteitsniveau (BKN) van de RWS-netwerken bijbehorende kaders mbt Hoofdvaarwegennet (HVWN). In het kader van BKN worden diverse onderzoeken uitgevoerd. Deze lopen momenteel nog. De kamer zal naar verwachting in Q2 hierover geïnformeerd worden.
Nadat de staatssecretaris heeft gesproken met staatssecretaris Van Rij over fiscalisering elektrificatie van de binnenvaart, zal zij de Kamer op de hoogte stellen van de uitkomsten. TZ202301-050 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt [24-01-2023] - Duurzaam vervoer	22-01-2025 Ambtelijk heeft in januari overleg plaats gevonden tussen IenW en FIN. Voornemen is om het overleg met de nieuwe Stas Fiscale Zaken begin 2025 te laten plaats vinden. De Kamer zal daarna worden geïnformeerd.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om de bevoegdheid om het rijbewijsregister te raadplegen, zoals medewerkers met boa-bevoegdheid bij NS al is toegezegd, kan worden uitgebreid naar andere vervoerders. TZ202302-194 Kamerlid Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt [22-02-2023] - OV en Taxi	21-02-2025 Grondslag voor RDW-toegang voor boa's in dienst van private werkgevers (OV-bedrijven) ontbreekt. Voor verstrekking aan private openbaar vervoerbedrijven is een wijziging van de Wegenverkeerswet. Daar wordt aan gewerkt, maar een wijziging van de wet kent de nodige doorlooptijd.
In het onderzoek van Rijkswaterstaat naar de manier waarop wij inzamelmethoden kunnen optimaliseren dat eind 2023 wordt afgerond, wordt ook meegenomen welke inzamelmethode voor kleding de meeste grondstoffen oplevert. TZ202305-057, Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt [17-04-2023] - Nieuw ontwerp voor de kledingindustrie: van wegwerpmoederschap naar circulaire economie	14-02-2025 Zie toezegging 15216. De Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2025 geïnformeerd, gelijktijdig met de reactie nr 15216.
De Kamer wordt voor het einde van het jaar geïnformeerd over de mogelijkheid van een nationaal verbod op sigarettenfilters en een gereedschapskist voor een rookverbod op stranden en andere locaties (toegezegd aan de leden Bouchallikh (GroenLinks) en Van Esch (Partij voor de Dieren)). TZ202305-071 Kamerlid Bouchallikh, K.	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	14-02-2025 Overlap met toezegging 15217. De Kamer is op 20 juni 2024 geïnformeerd over de toolbox sigarettenfilters (Kamerstuk 32 852, nr. 315). Inzake het nationale verbod (zie 15217): Het onderzoek naar de mogelijkheden om een nationaal verbod in te stellen op sigarettenfilters heeft vertraging opgelopen. De opdrachtnemer aan wie de opdracht zou worden aanbesteed heeft aangegeven niet op korte termijn te kunnen wegens tijdgebrek. We zijn nu met ze in gesprek om te zien op welke termijn ze de opdracht eventueel wel kunnen uitvoeren. Mochten zij ook in de nabije toekomst geen mogelijkheden zien, dan moet het aanbestedingstraject opnieuw worden gestart.
Zodra er bestuurlijke afspraken zijn met de regio over de rol van industriële clusters en ketensamenwerking, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd (toegezegd aan het lid Agnes Mulder (CDA)).	Parlementair agenda punt [20-04-2023] - Circulaire economie	14-02-2025 We zijn nog steeds goed in gesprek met regionale partijen. Het idee is toe te werken naar bestuurlijk afspraken die op de jaarlijkse nationale conferentie

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202305-072		circulaire economie op 20 maart kunnen worden ondertekend. Het informeren van de Kamer ligt voor de hand in Q2.
De staatssecretaris zal het kennisplatform verzoeken om expliciet in te gaan op de financiële en maatschappelijke baten van vraaggestuurd OV zodat deze kunnen worden meegenomen in de jaarstukken van IenW.	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	21-02-2025 Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid komt in 2025 met de resultaten van een onderzoek naar vraaggestuurd ov waarin ook ingegaan wordt op de financiële aspecten.
TZ202306-190 Ginneken, L.M. van		
De begrotingsrapporteur ontvangt een uitnodiging om nader te verkennen -in overleg met het ministerie- hoe het basiskwaliteitsniveau wordt geborgd en hoe de Kamer daarover wordt geïnformeerd.	Parlementair agenda punt [15-06-2023] - Jaarverslagen Infrastructuur en Waterstaat	20-02-2025 Toezegging is afgedaan met technische briefing MIRT/herprioritering projecten d.d. 27 januari 2024.
TZ202306-180		
De staatssecretaris zegt toe, in de brief die voor het commissiedebat Spoor (8 juni) wordt verzonden, terug te komen op de vragen van het lid Kröger over de overstapgarantie voor treinreizigers bij internationale reizen.	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	21-02-2025 Niet gewijzigd, nu onderdeel van uitwerking regeerprogramma. Verwachting is dat deze eerste helft 2025 gereed is.
TZ202305-124		
De minister zegt toe om in het BNC-fiche over de EU-slotverordening in te gaan op de historische slots ("Grandfather rights") in relatie tot de krimpopgave van Schiphol Airport.	Parlementair agenda punt [23-05-2023] - Transportraad	20-02-2025 Zodra de Europese Commissie de herzieningsprocedure start, zal dit onderdeel van het Nederlandse BNC-fiche zijn.
TZ202305-127		
De minister zegt toe te kijken naar de modalschiftregeling in relatie tot vervoerscorridor Oost en te kijken of het mogelijk is om de voorwaarden hiervoor aan te passen. Hij informeert de Kamer hierover middels een brief voor het einde van de zomer.	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	12-02-2025 De resultaten zullen worden meegenomen in de Beleidsagenda goederenvervoer. Op verzoek van de minister zal de kamer hierover geïnformeerd worden in Q2.
TZ202305-034		
De staatssecretaris zegt toe te onderzoeken hoe prijsprikkels kunnen worden meegenomen in de criteria voor de capaciteitsverdeling op het spoor. Zij informeert de Kamer hierover per brief.	Parlementair agenda punt [13-04-2023] - Goederenvervoer	21-02-2025 Hier wordt aan gewerkt conform toezegging.
TZ202305-038		
De staatssecretaris zegt toe de gebruikstarieven in Nederland te vergelijken met omliggende landen en te kijken naar hoe de spoorgoederensector daar ondersteund wordt.	Parlementair agenda punt [08-06-2023] - Spoor	21-02-2025 Dit wordt betrokken bij het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, gereed in 2025.
TZ202306-126 Ginneken, L.M. van		
De Kamer wordt in de eerste helft van 2024 geïnformeerd over het onderzoek naar een eventuele introductie van een landelijke afinzamelingsstandaard.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	14-02-2025 De Kamer wordt in het eerste kwartaal van 2025 geïnformeerd.
TZ202310-010, E.A. Haverkort		
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden van een verbod op sigarettenfilters.	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	14-02-2025 De gesprekken met een nieuwe opdrachtnemer zijn in februari 2025 opgestart. De Kamer wordt na afronding van het onderzoek geïnformeerd over de uitkomsten. Het is in deze fase lastig aan te geven wanneer dit exact zal zijn, maar niet later dan Q4 2025.
TZ202310-011, E.M. van Esch		
De Kamer wordt begin 2024 geïnformeerd, zodra het Kennisplatform Afval operationeel is, waarbij wordt ingegaan op de vraag hoe uniformiteit m.b.t. de eindeafvalstatus wordt gerealiseerd. TZ202310-018, E.A. Haverkort	Parlementair agenda punt [04-10-2023] - Circulaire Economie	03-02-2025 Omgevingsdienst NL geeft aan dat er een kennisregisseur is aangesteld. Deze is bezig met het samenstellen van een kerngroep en een pool van specialisten. Het streven op dit moment is livegang van het platform eerste kwartaal van 2025 via het uitgeven van de eerste validaties.
De Kamer ontvangt om de twee maanden een update over het ingezette wetgevingstraject n.a.v. de motie-Bouchallikh over de Nederlandse regels aanpassen zodat de Europese norm van 500 milligram stikstofdioxide per kubieke meter ook aan Tata Steel kan worden opgelegd (Kamerstuk 22343 , nr. 354). TZ202310-074 Kamerlid Klaver, J.F.	Parlementair agenda punt [11-10-2023] - Externe veiligheid	
De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheid van het invoeren van een onafhankelijk schadeloket voor burgers die schade hebben ondervonden van grote infrastructurele projecten, breder dan alleen de verwachte verbreding van dijken. TZ202311-019 Kamerlid Beckerman, S.M.	Parlementair agenda punt [26-10-2023] - Leefomgeving	20-02-2025 Toezegging wordt uitgewerkt.
De minister zegt toe om in een brief over het verzekeren bij de Wts, de Wet tegemoetkoming schade bij rampen, en het voorstel van het Verbond van Verzekeraars ook aandacht te hebben voor de grondwaterproblematiek. TZ202402-051	Parlementair agenda punt [29-01-2024] - WGO Water	19-02-2025 De verkenning naar de verzekeraarbaarheid bij grondwaterproblematiek is bijna afgerond. De Kamer wordt hierover geïnformeerd in Q2 2025.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
De minister zal de Kamer een schriftelijke terugkoppeling geven over de uitwerking van de motie-Van der Plas (over bereikbaarheid van Ameland) waarbij hij de optie voor het aanmerken van de watertaxi als veerpont zal inbrengen. (TZ202402-098)	Parlementair agenda punt [08-02-2024] - CD Maritiem	29-01-2025 De inhoud waar deze toezegging op ziet wordt besproken in de regionale overlegstructuur die RWS Noord-Nederland heeft opgezet n.a.v. het Ovv-rapport over het watertaxi-ongeval in het Schuitengat bij Terschelling. De kamer zal in Q1 geïnformeerd worden over de uitkomsten.
De minister zal de problematiek van het Slijkgat voorleggen aan de minister van lenW en de minister van lenW verzoeken om de Kamer te informeren over mogelijke oplossingen.	CD Tuinbouw, visserij en biotechnologie d.d. 08-02-2024	28-01-2025 De evaluatie is gereed. Het definitief maken van de rapportage en opstellen van de kamerbrief duurt nog enkele weken. Verwachting is dat deze voor eind februari aan de kamer kan worden aangeboden.
TZ202402-039 De Kamer zal worden geïnformeerd over de vraag wat de staatssecretaris kan doen met het oog op het tot een nulpunt terugbrengen van de uitstoot van TFA.	Parlementair agenda punt [25-01-2024] - Begroting Infrastructuur en Waterstaat (36410-XII) antwoord 1e TK + rest	04-11-2024 Verschillende moties en toezeggingen hebben hier betrekking op en kan worden gekoppeld aan motie 12534. Verwachting is dat het traject nog wel een jaar gaat duren.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag en een motie van het lid Van Langen-Visbeek (BBB), toe bij de uitwerking van het uiteindelijke LEV-kader de maximale breedte van bak- en vrachtfietsen van 1 meter versus 1,2 meter nader te bezien.	Parlementair agenda punt [10-10-2023] - Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen (36269)	20-02-2025 Loopt op schema. In de tweede overweging bij de motie waar naar wordt verwezen (36.269, E) worden rolstoelfietsen en e-duofietsen genoemd. Het is niet de bedoeling om deze voertuigen onder het LEV-kader te laten vallen. Daarom worden zowel de motie als deze toezegging meegenomen in de overwegingen met betrekking tot het kader voor gehandicaptenvoertuigen. De contouren van dit kader worden in de tweede helft van 2025 verstuurd naar de Kamer
Voor de zomer ontvangt de Kamer een update over de resultaten die zijn geboekt door de onafhankelijke bemiddelaar bij de gesprekken tussen het Afvalfonds Verpakkingen en de gemeenten. TZ202403-023 Kamerlid Dijk, O.C. van	Parlementair agenda punt [15-02-2024] - CD Circulaire economie	14-02-2025 Met de Verzamelbrief Circulaire Economie september 2024 (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/25/verzamelbrief-circulaire-economie) is een update gedaan over de voortgang van de gesprekken tussen Verpact en de gemeenten. De gesprekken lopen langer door. Wanneer de gesprekken afgerond zijn wordt de Kamer geïnformeerd.
Uiterlijk begin juni ontvangt de Kamer een reactie op de klimaatuitspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. TZ202404-069 Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	
TZ202404-070 In het tweede kwartaal van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over het GGD-belevingsonderzoek inzake geluidshinder rond Schiphol.	Parlementair agenda punt [10-04-2024] - CD Luchtvaart (incl. verduurzaming luchtvaart)	20-02-2025 De omwonenden van alle civiele en militaire luchthavens hebben van september t/m december 2024 vragenlijsten ingevuld. De antwoorden worden door het CBS verwerkt. Het CBS zal de uitkomsten over enkele maanden beschikbaar stellen aan de GGD's en het RIVM voor verdere verwerking. De Tweede Kamer zal naar verwachting in Q2 worden geïnformeerd.
T03845 De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt de Kamer, naar aanleiding van een vraag van het lid Van Langen-Visbeek (BBB), toe om kleinere en middelgrote gemeenten te betrekken bij het overleg dat plaatsvindt over de plek van het voertuig op de weg, in het bijzonder over welke voertuigen naar verwachting van het fietspad naar de weg gaan.	Parlementair agenda punt [10-10-2023] - Goedkeuringsprocedure toelating bijzondere bromfietsen op de weg en introductie kader lichte elektrische voertuigen (36269)	20-02-2025 Deze toezegging hangt samen met motie 12478. Onderzoek loopt. Volgend jaar worden pilots uitgevoerd. Vindt veel samenwerking plaats met gemeenten, waaronder ook kleinere gemeenten
TZ202404-162		
De staatssecretaris zegt toe om met haar collega's van Justitie en Veiligheid in gesprek te gaan of de toegang van NS--medewerkers tot het rijbewijsregister versneld kan worden. Zij zal hiervoor voor juni een terugkoppeling geven aan de Kamer.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	21-02-2025 Kamer is is november 2024 geïnformeerd over de versnelling. De ambitie is om de toegang eind 2026 te realiseren, maar met een slag om de arm mede agv procedures met een lange doorlooptijd, o.a. een toets aan de privacy-regelgeving.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202404-167		21-02-2025 De sector heeft een onderzoek laten doen over handhaving in het OV. Het reis- en verblijfsverbod is hier onderdeel van. In een gezamenlijke brief zullen de minister van JenV en de staatssecretaris van IenW reageren op het onderzoeksrapport. Het streven is om deze gezamenlijke brief eind Q1 naar de Kamer te sturen.
De staatssecretaris zegt toe om met regionale OV-bedrijven in gesprek te gaan over het opleggen van regionale reisverboden en aan te dringen op een goede handhaving hierop.	Parlementair agenda punt [17-04-2024] - CD Openbaar vervoer en taxi	
T03857		21-02-2025 Wordt conform toezegging aan gewerkt.
Ik ga door naar de vraag van mevrouw Thijssen, om in het toekomstbeeld OV 2040 ook een doorkijk te geven naar 2050 en dan ook te kijken naar de scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050. Het korte antwoord is: ja, dat doen we. We kijken ook door. De scenario's van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050 op het gebied van de mobiliteit herkennen wij zeer, want de staatscommissie heeft gebruikgemaakt van feitenmateriaal vanuit het ministerie en het KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De opgaven die zullen worden opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2050 en in deelvisies, zoals het Toekomstbeeld OV 2040. Die baseren zich dus op dezelfde informatie. Wij zullen de antwoorden daarop formuleren.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	
T03858		14-02-2025 De toezegging is in uitvoering. Met Frankrijk is gesproken over een luchtverbinding tussen de eilanden. De bestaande veerdienst heeft al aansluiting op St. Kitts (UK: Brits Gemenebest). De Minister zal hier in het Commissiedebat Maritiem of Luchtvaart nader op terugkomen.
De tweede toezegging die de minister deed, is om met de Fransen en de Britten te gaan praten over wat we bij de Bovenwindse Eilanden kunnen doen aan het meer eenheid brengen in met name de zeeverbindingen, maar eventueel ook de luchtverbindingen, zodat de mensen daar behoorlijk mobiel kunnen zijn.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	
T03864		14-02-2025 Een onderzoek is hiervoor uitgezet, dat naar verwachting in het tweede kwartaal naar EK wordt verstuurd.
Dan de vraag van mevrouw Thijssen en de heer Koffeman over de PBL-berekeningen over de kosten van milieuvervuiling, die in 2018 berekend zijn. Daar lag de vraag achter of we die analyse willen actualiseren of permanent willen maken. Die vraag past in de discussie over het goed in beeld brengen van de brede welvaart, waarvan ik u net al aangaf dat we dat bij de werkwijze voor de MKBA aan het verwerken zijn. Maar we willen dat inzicht ook een meer structureel karakter geven in de beleidsontwikkeling. Hierover zijn we onder andere in overleg met het PBL over de verdere invulling. Ik zal uw Kamer van de uitkomsten van dat overleg met het PBL en waar dat toe leidt, ook aan de hand van dit onderzoek, op de hoogte houden.	Parlementair agenda punt [02-04-2024] - Eerste Kamer debat over de begroting	
TZ202409-074 De oplevering van de gezondheidseffectenrapportage voor Tata Steel is voorzien voor de eerste helft van 2025. Kamerlid Gabriëls, G.J.W.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	21-02-2025 RIVM heeft het methodisch kader afgerond. Dit wordt meegestuurd met de voortgangsbrief Industrie en Omwonenden in maart. In die brief wordt ook een update gegeven over de uitvoering en planning.
TZ202409-072 In het RIVM-onderzoek naar Tata Steel, Chemours en Chemelot ten behoeve van een landelijke systematiek wordt ook aandacht besteed aan de zorgkosten. Dit onderzoek wordt in de eerste helft van 2025 opgeleverd.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	12-02-2025 Het opstarten van de onderzoeken en het borgen van voldoende participatie van belanghebbenden bij het uitvoeren van het onderzoek heeft meer tijd gekost dan oorspronkelijk ingeschat was.
TZ202409-082 Naar aanleiding van het rapport van het RIVM en CE Delft wordt de Kamer in het voorjaar geïnformeerd over het al dan niet omzetten van de advieswaarden van de WHO uit 2021 in grenswaarden of streefwaarden. De staatssecretaris zal hierbij per maatregel reageren op de voorstellen van CE Delft als het gaat om extra maatregelen voor luchtkwaliteit.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	14-02-2025 De Kamer wordt vóór de zomer geïnformeerd.
TZ202409-080 De Kamer wordt voor eind oktober geïnformeerd over de uitvoering van de aangenomen motie van het lid Hagen over alle mogelijkheden in kaart brengen om de productie van pfas in Dordrecht uiterlijk in 2025 te stoppen (Kamerstuk 22343 , nr. 374).	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	01-10-2024 Verschillende moties en toezeggingen hebben hier betrekking op en kan worden gekoppeld aan motie 12534. Verwachting is dat het traject nog wel een jaar gaat duren.
TZ202409-079 De Kamer zal tweemaal per jaar worden geïnformeerd over het kennis- en innovatieprogramma pfas. Kamerlid Buijsse, M.R.G.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	28-11-2024 Kwartiermakersfase loopt. De eerste update aan de Kamer wordt medio 2025 verwacht.
TZ202409-077 Nadat het RIVM een analyse heeft uitgevoerd van de gevolgen van de herziene EU-richtlijn luchtkwaliteit, wordt de Kamer in de eerste helft van 2025 geïnformeerd over de implementatie van de richtlijn.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	14-02-2025 Nadat het RIVM een analyse heeft uitgevoerd van de gevolgen van de herziene EU-richtlijn luchtkwaliteit, wordt

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		de Kamer in de eerste helft van 2025 geïnformeerd over de implementatie van de richtlijn.
TZ202409-075 De kabinetsreactie op het Rli-rapport 'Met recht balanceren' komt nog dit jaar naar de Kamer. Kamerlid Bamenga, P.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	13-02-2025 De kabinetsreactie op het RLI advies jurisdisering wordt na de behandeling in de MR naar de Kamer verstuurd.
TZ202409-083 De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met CE Delft over de toekomst van Tata Steel en omwonenden. Kamerlid Kostic, I.	Parlementair agenda punt [11-09-2024] - CD Leefomgeving	21-02-2025 Wordt meegenomen in de voortgangsbrief Industrie en Omwonenden in maart. Concept is gereed en ter consultatie gedeeld met CE Delft.
Er vindt een terugkoppeling plaats over de gesprekken over tolheffing op Europees niveau bij de internationale spoorvisie komend voorjaar. TZ202409-103	Parlementair agenda punt [12-09-2024] - CD Spoor	21-02-2025 De verschillen in toepassing van de gebruiksvergoeding op het spoor op Europees niveau zijn recentelijk aan de orde gesteld bij de Europese Commissie
TZ202409-105 De minister zal de Kamer voor het einde van het jaar per brief nader informeren over de lozingen in de Westerschelde door het bedrijf Sabic. Kamerlid Kostic	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	04-02-2025 Brief zit in de lijn. RONDZENDMAP-2025/1110.
TZ202409-114 De minister zal de Kamer voor het einde van dit jaar een uitwerking van het beleidsvoornemen om eeuwigdurende vergunningen te verbieden, toesturen.	Parlementair agenda punt [24-09-2024] - CD Water	24-02-2025 Brief zit in de lijn. RONDZENDMAP-2025/1110.
TZ202410-114 De Kamer wordt voor de behandeling van de begroting volgend jaar geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de instandhoudingsopgave van de maritieme infraprojecten.	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - CD Maritiem	06-02-2025 Er wordt gewerkt aan de instandhoudingsopgave. Wordt aangeboden aan de kamer voor 01-10-2025
TZ202410-111 Voor het volgende commissiedebat Maritiem wordt de Kamer schriftelijk geïnformeerd over de inzet van Nederland voor de internationale afspraken met betrekking tot waswater van de scrubbers en overige milieuaspecten. Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt [03-10-2024] - CD Maritiem	30-01-2025 De toezegging is in uitvoering. De verwachting is dat de kamer hierover geïnformeerd zal worden in Q1.
TZ202410-146 De Kamer ontvangt eind dit jaar de (eerste) evaluatie door experts en ondernemers uit het veld over de zero-emissiezones.	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	18-02-2025 De toezegging wordt meegenomen in de brief over motie 12733 en naar verwachting daarmee afgedaan, uiterlijk 1 mei 2025.
TZ202410-149 Uiterlijk in het voorjaar van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de besluitvorming over de sloopregeling oude auto's. (Dijk, O.C. van)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	18-02-2025 De toezegging wordt naar verwachting voor de zomer afgedaan. Bij de Kamerbrief Voortgang en proces Social Climate Fund van 28 januari 2025 is de Kamer geïnformeerd over het Social Climate Fund. Op 28 januari 2025 is ook de internetconsultatie Social Climate Fund gestart. Het uiteindelijke voorstel vanuit Nederland zal uiterlijk op 30 juni 2025 moet worden ingediend bij de Europese Commissie. De Kamer wordt tijdig meegenomen in het definitieve plan voordat deze wordt ingediend.
TZ202410-150 De Kamer wordt bij de Voorjaarsnota 2025 geïnformeerd over de maatregelen om het doel van klimaatneutraal vervoer in 2050 te halen. (Kostic, I.)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	18-02-2025 De toezegging dat de Kamer bij de Voorjaarsnota 2025 wordt geïnformeerd over de maatregelen om het doel van klimaatneutraal vervoer in 2050 te halen, wordt naar verwachting eind april of begin mei 2025 afgedaan. Op dat moment vindt de voorjaarsbesluitvorming plaats en aansluitend wordt de Kamer geïnformeerd over eventuele aanvullende klimaatmaatregelen in het mobiliteitsdomein met het oog op het behalen van de doelen voor 2030 en 2050 uit de Klimaatwet.
TZ202410-154 De Kamer wordt in 2026 geïnformeerd over de uitkomsten van de pilots voor het inleveren van snor- en bromfietsen. (Dijk, O.C. van)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	18-02-2025 De toezegging wordt naar verwachting in 2026 afgedaan. Conform toezegging wordt in 2026 de Kamer geïnformeerd over de (tussentijdse) uitkomsten van de pilots van de inruilregelingen. Deze zullen met name ingaan op eerste inzichten voortkomend uit pilotprojecten van de eerste aanvraagperiode (2024). Verwacht wordt

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
		dat er in 2027 tussenresultaten zijn voortkomend uit pilotprojecten van de tweede aanvraagperiode (2025). Al met al stuurt lenW aan op een beleidsevaluatie van de inruilregeling voor brom- en snorfietsen in 2027, waarbij geput wordt uit voorlopige inzichten uit pilotprojecten van beiden aanvraagperiodes.
TZ202410-155 De Kamer wordt voor 1 december 2024 geïnformeerd naar aanleiding van het onderzoek of er EU-fondsen zijn voor fietsinfra. (Dijk, O.C. van)	Parlementair agenda punt [17-10-2024] - CD Duurzaam vervoer	18-02-2025 De toezegging wordt naar verwachting voor de zomer van 2025 afgedaan. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de Europadesk medewerkers van RVO. Zij zullen begin mei hun bevindingen bij ons aanleveren.
TZ202410-139 De Kamer ontvangt twee maal per jaar een voortgangsbrief over de stand van zaken t.a.v. de eindberging van nucleair afval. Eind 2027 ontvangt de Kamer het plan van aanpak voor de participatieve stapsgewijze aanpak. De verschillende opties voor berging, ook die uit het buitenland, worden meegenomen in de routekaart.	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - CD Externe veiligheid	19-02-2025 In Q2 en Q4 2025 volgt een update t.a.v. de eindberging van nucleair afval in de verzamelbrief Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming.
TZ202410-140 De gezondheidseffectrapportage voor Tata Steel wordt naar verwachting in de eerste helft van 2025 opgeleverd, na afronding van de milieueffectrapportage.	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - CD Externe veiligheid	21-02-2025 RIVM heeft het methodisch kader afgerond. Dit wordt meegestuurd met de voortgangsbrief Industrie en Omwonenden in maart. In die brief wordt ook een update gegeven over de uitvoering en planning. lenW gaat de uitvoering uitbesteden.
TZ202410-141 De Kamer ontvangt een schriftelijke reactie op het rapport van expert Coenrady over de vraag of overkappingen bij Tata Steel juridisch afdwingbaar zijn. (Kostic, Bamenga)	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - CD Externe veiligheid	21-02-2025 Wordt meegenomen in de voortgangsbrief Industrie en Omwonenden in maart. Concept is gereed en ter consultatie gedeeld met Coenrady.
T202410-090 De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Vedder de stikstofberekeningen voor de 17 MIRT-projecten voorafgaand aan het notaoverleg MIRT aan de Kamer te doen toekomen	Parlementair agenda punt [16-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	20-02-2025 In de brief «Toezeggingen en moties n.a.v. het CD MIRT 5 juli en TMD MIRT 6 juli 2023» van 19 september 2023 is inzicht gegeven in de stikstofproblematiek per traject. Daarmee is deze toezegging afgedaan.
T202410-091 De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Olger van Dijk voorafgaand aan het notaoverleg MIRT een prioritering aan te brengen in MIRT-projecten en daarbinnen inzichtelijk te maken op basis van welke afwegingen volgend uit het analysekader deze prioritering is aangebracht.	Parlementair agenda punt [10-10-2024] - Begrotingsbehandeling lenW (2e deel)	20-02-2025 De M heeft in de kamer aangegeven dat hij (minstens) 1 project per jaar wil opstarten. De (financiële)mogelijkheden voor dit jaar (en komende jaren) hangt mede af van de voorjaarsbesluitvorming 2025. Het voornemen is de Kamer voor het CD MIRT 2025 te informeren welk project dit jaar kan worden opgestart, welke afweging daaraan ten grondslag heeft gelegen, met mogelijk een doorkijk naar de projecten die hier na zullen volgen.
TZ202410-192 De Kamer ontvangt voor de Voorjaarsnota een overzicht van de belemmeringen en randvoorwaarden die nodig zijn ten behoeve van het stimuleren van elektrisch vliegen (Bamenga, P).	Parlementair agenda punt [24-10-2024] - CD Luchtvaart	20-02-2025 De Tweede Kamer ontvangt voor de Voorjaarsnota een brief waarin een overzicht van belemmeringen en randvoorwaarden wordt geschetst. Hierin wordt ook uitgelegd hoe lenW werkt aan beleid dat elektrisch vliegen kan ondersteunen en barrières wegneemt, zoals gevraagd in de motie van de heer De Groot en de heer Bamenga (#12738).
TZ202410-186 De Kamer ontvangt voor zomer 2025 de eerste uitwerking van de wijze waarop het proces van het meten van vliegtuiggeluid concreet zal worden vormgegeven. (Kamerlid P.C. de Groot)	Parlementair agenda punt [24-10-2024] - CD Luchtvaart	20-02-2025 Er is een nota ter informatie opgesteld voor de minister waarin staat waar de metingen voor kunnen worden gebruikt. Naar verwachting zal de Tweede Kamer in Q2 worden geïnformeerd.
TZ202410-191 Voor zomer 2025 ontvangt de Kamer een concreet voorstel voor de afstandsafhankelijke vliegbelasting. (Kamerlid C.R. Pierik)	Parlementair agenda punt [24-10-2024] - CD Luchtvaart	20-02-2025 Besluitvorming vindt naar verwachting plaats in voorjaar 2025 waarna de Kamer wordt geïnformeerd.

Omschrijving	Vindplaats	Interne stand van zaken
TZ202410-190 Voor de zomer van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de vervolgstappen t.a.v. het CO2-plafond. (Kamerlid H.E. de Hoop)	Parlementair agenda punt [24-10-2024] - CD Luchtvaart	20-02-2025 De Tweede Kamer wordt voor de zomer 2025 per brief geïnformeerd over de vervolgstappen t.a.v. het CO2-plafond. Hier wordt momenteel aan gewerkt.
TZ202410-194 De evaluatie van het maatregelenpakket Schiphol zal op onderdelen eerder dan in 2026 plaatsvinden. Hierover zal de Kamer schriftelijk nader worden geïnformeerd. (Kamerlid O.C. van Dijk)	Parlementair agenda punt [24-10-2024] - CD Luchtvaart	18-02-2025 De Kamer zal voor het zomerreces een brief ontvangen met nadere informatie.
De minister voor KenE zegt toe om in het vierde kwartaal van 2022 de voorhang aan de Kamer te sturen van nieuwe regels voor inpassingsnormen wind op land.	Parlementaire agenda [17-02-2022] - CD Elektriciteitsnet, energie-infrastructuur & RES	20-02-2025 De Kamer wordt conform de toezegging geïnformeerd.
TZ202411-064 De minister zegt de Kamer toe te onderzoeken hoe het Deltafonds en Deltaprogramma vanuit koppelkansen beter kunnen bijdragen aan het verbeteren van de waterkwaliteit en het behalen van de KRW-doelen en de Kamer hierover voor de Voorjaarsnota te informeren.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	20-02-2025 De toezegging zal verder worden uitgewerkt in de Waterbrief voor het CD Water van juni aanstaande.
TZ202411-061 De minister zegt toe in gesprek te gaan met de Unie van Waterschappen over de brief die zij hebben gestuurd, waarin gepleit wordt voor een totaalverbod op PFAS en andere persistente middelen, en informeert de Kamer hier begin 2025 schriftelijk over.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	17-02-2025 Het gesprek met de waterschappen heeft inmiddels plaatsgevonden. Daarnaast werken we aan een reactie per brief, streven om dit voor het CD Water te versturen met afschrift aan de Kamer.
TZ202411-063 De Kamer ontvangt van de minister voor de zomer van 2025 de handreiking beroep uitzonderingen buitenland, welke onderdeel uitmaakt van het KRW-impulsprogramma.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	14-01-2025 Zodra de handreiking gereed is (waarschijnlijk april 2025) zal die met de eerstvolgende KRW-brief aan de Kamer gestuurd worden.
TZ202411-058 De minister zal de Kamer medio 2025 informeren over hoe de kosten bij aanbestedingen in de waterveiligheid-sector beter kunnen worden beheerst.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	14-01-2025 Beantwoording belegd bij CPO-office
TZ202411-057 De Kamer krijgt voor het volgende commissiedebat Water een brief van de minister met daarin zoveel als mogelijk informatie over hoe groot de budgetspanning is en welke keuzes zijn gemaakt, in aanloop naar de Voorjaarsnota.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	20-02-2025 Zodra de interne lenW- en voorjaarsbesluitvorming zijn afgerond kan zo veel mogelijk informatie worden gegeven over de hoogte van de budgetspanning en de gemaakte keuzes op het Deltafonds. Dit zal in de zgn. 'waterbrief' ter voorbereiding op het CD Water van juni worden toegelicht.
TZ202411-059 Voor de zomer van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de tijdlijn van het programma Ruimte voor de rivier 2.0.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	13-02-2025 Het programma verloopt volgens planning, de Tweede Kamer wordt conform toezegging voor de zomer geïnformeerd.
TZ202411-065 De Kamer ontvangt in het voorjaar 2025 een brief over de mogelijkheden van het beperken van de sierteelt, na overleg met het ministerie van LNVN.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	14-01-2025 Hierbij zal worden aangehaakt op het afweegkader Rijk-regio voor de vermindering agrarische belastingen zoals die medio april in het BO KRW besproken wordt.
TZ202411-060 De minister zegt toe om samen met de waterschappen te onderzoeken of een basislijn voor biodiversiteit bij dijken mogelijk is en informeert de Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2025.	Parlementair agenda punt [18-11-2024] - WO Water	20-02-2025 lenW heeft het verzoek van de Kamer besproken met het HWBP. Dit heeft inzichten opgeleverd die gebruikt kunnen worden voor beantwoording van het verzoek van de Kamer.
TZ202412-039 De Kamer wordt in het eerste kwartaal 2025 geïnformeerd over de verdere standaardisatie voor marktkooplui in het convenant dat de staatssecretaris wil sluiten met gemeenten en brancheverenigingen. Kamerlid O.C. van Dijk	Parlementair agenda punt [04-12-2024] - Zero-emissiezones	18-02-2025 De toezegging wordt meegenomen in de brief over motie 12733 en naar verwachting daarmee afgedaan, uiterlijk 31 maart 2025.
TZ202412-054 De Kamer ontvangt voor de zomer een brief van de minister van lenW met een analyse van het verschil in het slagingspercentage voor het rijexamen tussen Nederland en Duitsland. (Kamerlid Dijk, O.C. van)	Parlementair agenda punt [28-11-2024] - CD CBR kwartaalrapportage tweede kwartaal 2024 'corona-inhaalslag examens'	20-02-2025 Dit loopt op schema verwachting is dat de brief Q2 2025 zal worden verzonden.
TZ202412-059 Voor de zomer stuurt de minister van lenW een voorstel naar de Kamer over hoe de kwaliteit van de rij scholen met een laag slagingspercentage (30% of lager) kan worden verbeterd, waarbij de optie van het invoeren van een kwaliteitskeurmerk wordt meegenomen (Kamerlid Hoop, H.E. de)	Parlementair agenda punt [28-11-2024] - CD CBR kwartaalrapportage tweede kwartaal 2024 'corona-inhaalslag examens'	20-02-2025 Hier wordt aan gewerkt. Verwachting is dat het voorstel af is voor de zomer 2025.

Bijlage 3: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) laat zien hoe lenW de komende jaren werkt aan het voortbrengen van inzichten over de doeltreffendheid en doelmatigheid van ons beleid. Deze inzichten helpen bij het opstellen, bijsturen en ontwikkelen van beleid op basis van praktijklessen, met als doel een grotere maatschappelijke waarde. Naar aanleiding van de Herziening Regeling periodieke rapportage (RPE), vervangt de SEA de eerdere werkwijze van het overzicht van beleidsdoorlichtingen en de bijlage met geplande onderzoeken en evaluaties (Kamerstukken II, 31 865, nr. 203). De RPE-criteria zijn hierbij toegepast. lenW werkt hiervoor nauw samen met andere ministeries en kennisinstellingen zoals KiM en PBL. Waar nodig wordt een bredere groep stakeholders daarbuiten geconsulteerd en bij evaluatieprocessen betrokken.

De SEA is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. lenW kent de volgende hoofdthema's: Water en Bodem, Mobiliteit, Luchtvaart en Maritiem en Milieu en Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Daarbinnen worden subthema's (beleidsthema's) onderscheiden. De beleidsthema's zijn deels nog in ontwikkeling en sluiten zo goed mogelijk aan op het beleidsprogramma.

In onderstaande tabellen is voor elk SEA-beleidsthema een overzicht opgenomen van de in 2024 opgeleverde periodieke rapportages/ beleidsdoorlichtingen, aangevuld met andere door lenW geprioriteerde (evaluatie)onderzoeken. Dit overzicht is gebaseerd op de [tabel](#) en de [uitwerking](#) van de SEA van de begroting 2024.

Voor het overzicht van eerder opgeleverde onderzoeken wordt verwezen naar de bijlage overzicht afgeronde evaluaties en overig onderzoek zoals opgenomen in eerdere jaarverslagen [2023](#), [2022](#) en [2021](#).

Alle ministeries samen voeren jaarlijks honderden onderzoeken uit om beleid te evalueren. Vanaf 2022 worden al deze ingeplande en uitgevoerde onderzoeken [hier](#) gepubliceerd.

Tabel 147 Hoofdthema Water en Bodem

Opbrengsten Strategische Evaluatieagenda (SEA)

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Integraal Waterbeleid	Algemeen Waterbeleid	Ex-post synthese: Artikel 11 Integraal Waterbeleid	2028	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is afgerond in 2021 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2019. De komende beleidsdoorlichting (periodieke evaluatie) zal betrekking hebben op de periode 2020–2026.	11	
		Ex-post: afronding evaluatie art. III deltawet	2023	Afgerond	Het kan gesteld worden dat in de afgelopen tien jaar zeer beperkt gebruik gemaakt is van artikel III. Daarmee heeft het experimenteelartikel ook zeer beperkt bijgedragen aan integrale bekostiging vanuit het deltafonds.	DF	https://www.eerstekamer.nl/9370000/1/j4nvgs5kjg27kof_j9vvkfj6b325azvlo7t9tiwnzg
		Monitoring: Jaarlijkse voortgangsrapportage 2024 De Staat van Ons Water		Afgerond	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte.	11	Staat van Ons Water 2023 Rapport Rijksoverheid.nl

Waterkwaliteit	Evaluatie van Instrument Handreiking Gebiedspaspoort	2025/2026	Te starten	In het Programma Noordzee (2022-2027), staat dat gebiedspaspoorten (GP's) na 5 jaar worden geëvalueerd. Het GP regelt voorkeursruimte voor medegebruiksvormen in windparken. Het GP voor windenergiegebied Borssele zal vanaf 2025 als eerste worden geëvalueerd. Het onderzoek is tweeledig: 1) Omdat dit het eerste GP is wat geëvalueerd gaat worden is doel van het onderzoek het ontwerpen van een generieke evaluatiemethodiek voor tot stand gekomen GP's. 2) Daarna wordt het GP Borssele (en in de toekomst ook andere windenergiegebieden) met de methodiek beoordeeld. De evaluatie bevat een externe stakeholderconsultatie die als onderzoeksopdracht wordt uitgezet.	11	https://www.noordzeeloket.nl/@245375/handreiking-gebiedspaspoort-borssele/
	Monitoring: Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	2024	Lopend	De tussenevaluatie 2024 moet uitwijzen of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn. De tussenevaluatie wordt onder regie van lenW uitgevoerd, in nauwe samenwerking met onder meer LNV, waterschappen, provincies en drinkwaterbedrijven. Via een proces van Joint Factfinding wordt toegewerkt naar één gedeeld beeld van doelbereik KRW en resterende opgaven, en het verdere handelingsperspectief. Het afgelopen jaar is het onderdeel «Joint Factfinding – De Basis op orde» afgerond. Hiermee is een belangrijke stap gezet naar een gedeeld beeld van Rijk en Regio in de analyse van de belangrijkste issues rond de waterkwaliteit. Verder is het traject doorrekening ingezet en een studie naar trends in waterkwaliteit over de afgelopen 30 jaar. Eind 2024 is de volledige rapportage gereed.	11	Koepelrapport Tussenevaluatie KRW
	Monitoring: Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen, rapportage eerste beoordelingsronde	2023	Afgerond	Uit de beoordelingen blijkt dat volgens de huidige beoordelingsmethode 38% van de normtrajecten (gedeelte primaire waterkering) aan de wettelijke norm voldoet. Dat betekent dat 62% van de normtrajecten niet voldoet aan de wettelijke norm. Op basis van deze beoordeling op normtrajectniveau wordt bepaald welke stukken van een waterkering inderdaad versterkt moeten worden. Dat is meestal een gedeelte, niet het hele normtraject.	11/DF	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapportages/landelijk-beeld-van-de-staat-van-de-primaire-waterkeringen
	Monitoring: 3e evaluatie VL/NL-samenwerking Schelde-estuarium	2024	Afgerond	De conclusies en aanbevelingen van de derde evaluatie betreffen het verder versterken van de samenwerking tussen Schelderaad en VNSC, de herijking van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium 2030 en de invulling van het derde onderzoeksprogramma (periode 2023-2027) voor het vervolg van de Agenda voor de Toekomst van samenwerken tussen Schelderaad en VNSC, het tweede onderzoeksprogramma van de Agenda voor de Toekomst is opgenomen	11	Evaluatie Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium 2019-2023
	Monitoring: KIMA (Kenniss en Innovatie Marker Wadden)	2022	Afgerond	Het project heeft veel nieuwe kennis opgeleverd maar de kennisontwikkeling is nog niet af, 5 jaar monitoring is daarvoor te kort. Op verschillende niveaus is zichtbaar geïnnoveerd; dit blijft niet beperkt tot het technische domein en zit ook in de aanpak van en samenwerking in het project. Er zijn overwegend positieve ecologische effecten op lokaal niveau, op systeemniveau is het nog te vroeg voor conclusies. Bouwen met slib heeft (internationale) potentie. Marker Wadden is een aantrekkelijk gebied voor vogels en bezoekerservaren de natuur als zeer positief.	DF	Beleidsvaluatie Marker Wadden 2022 Rapport Rijksoverheid.nl
	Monitoring: Rapportage Levend Markermeer	2022	Afgerond	De werkgemeenschap Levend Markermeer voert (sinds 2018) in opdracht van DGWB een ecologische systeemstudie uit in het IJsselmeergebied om meer grip te krijgen op de ecologische productiviteit van het Markermeer en als brede toepassing op de praktijk van inrichting en beheer.	DF	Levenskansen van een hongerig

				Na 10 jaar is het Informatiehuis Marien (IHM) geëvalueerd. Conclusies zijn dat het IHM de samenwerking tussen opdrachtgevers Rijkswaterstaat, LNV en Defensie/Dienst der Hydrografie versterkt en vereenvoudigt op het gebied van ontsluiten en delen van data over het gebruik en de milieutoestand van de Noordzee. De Open Data Viewer op de website van het Noordzeeloket functioneert goed als platform voor het vinden en hergebruiken van data. Daarnaast is het IHM succesvol in het verzorgen van de Nederlandse rapportages aan de Europese Commissie over de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De taken van het IHM zijn uitgebreid met het datamanagement voor het MONS programma van het Noordzee akkoord.	11	https://www.informatiehuismarien.nl/overons/
	Monitoring: Evaluatie Informatiehuis Marien	2023	Afgerond			
	Monitoring: Evaluatie Programma Noordzee	2025/2026	Lopend	Het Programma Noordzee 2022-2027 zal worden geëvalueerd in 2025 of 2026. Ten behoeve hiervan is in 2023 een beleidstheorie opgesteld.	11	
	Monitoring: Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	2023	Afgerond	Uit de beoordelingen volgt dat, volgens verwachting, veel keringen nog niet voldoen aan de nieuwe normen die zijn geïntroduceerd in 2017. De eerste inschatting van beheerders nu is dat van de in totaal circa 3.500 km, bijna 2.000 km aangepakt moet worden. Bijna de helft hiervan staat geprogrammeerd in het huidige programma 2024-2035 van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Ten opzichte van de inschatting van circa 1500 km voorafgaand aan de invoering van de nieuwe normen is dus sprake van een toename.	11/DF	Kamerbrief over Landelijk Veiligheidsbeeld Primaire Waterkeringen Kamerstuk Rijksoverheid.nl
Waterveiligheid	Ex-post: Evaluatie Waterwet, 5 artikelen t.a.v. waterveiligheid	2024	afgerond	Geëvalueerd is of de wijzigingen in de waterwet van 2014 en 2017 doeltreffend waren. De wetswijzigingen 2014 waren gericht op het borgen van de financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), het vergroten van doelmatigheid en beheersbaarheid van het HWBP en het verbeteren van het proces van beoordelen en rapporteren m.b.t. primaire keringen. Met de wijzigingen in 2017 zijn de nieuwe normen voor primaire keringen verankerd, gericht op meer doelmatigheid. Conclusie is dat verreweg de meeste normen nog steeds robuust zijn, maar dat er voor enkele dijktrajecten aanleiding is het gesprek aan te gaan over normaanpassing. Een andere conclusie is dat het wettelijk systeem werkt, maar dat er verbeteringen nodig zijn om scherper te (kunnen) sturen op doelmatigheid in het HWBP. In het kader van de «herijking HWBP» wordt met de alliantiepartners in 2025 gezocht naar de nodige verbeteringen.	11	Resultaten evaluatie Waterwet, subsidieregeling HWBP en herijking HWBP Kamerstuk Rijksoverheid.nl
	ex-post: evaluatie subsidieregeling hoogwaterbeschermingsprogramma	2024	afgerond	Geëvalueerd is in hoeverre de subsidieregeling HWBP bijdraagt aan een doeltreffende en beheersbare uitvoering van de HWBP-kaders en doelmatige en beheersbare besteding van financiële middelen. Conclusie is dat de subsidieregeling voldoende werkt, maar dat er verbeteringen nodig zijn om scherper te (kunnen) sturen op doelmatigheid in het HWBP. In het kader van de «herijking HWBP» wordt met de alliantiepartners in 2025 gezocht naar de nodige verbeteringen.	DF	Resultaten evaluatie Waterwet, subsidieregeling HWBP en herijking HWBP Kamerstuk Rijksoverheid.nl

Opbrengsten Strategische Evaluatieagenda (SEA)

	Monitoring: Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	Jaarlijks	Afgerond	Rijkswaterstaat berekent jaarlijks aan de hand van de jaarlijkse kustmetingen en de trend van de afgelopen jaren (maximaal tien jaar) of de kust voldoet aan de BKL. Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen. De actuele data is te vinden op de site van Rijkswaterstaat.	11	Kustlijnkaart (rijkswaterstaat.nl)
	ex-durante: instrumenten Maas	2026	Te starten	Eind 2026 zal een 1e oordeel (evaluatie) gegeven worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. Eind 2037 zal een 2e doordeel (evaluatie) worden gegeven over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. De beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontwrichting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Middels de beleidsinstrumenten van bestuurlijk overleg en subsidieregeling.	11	
	Ex-post: Evaluatie Subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeergebied	2025	Te starten	In 2025 loopt de subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeer gebied af. In de evaluatie wordt onderzocht of de regeling doelmatig en doeltreffend is geweest, op basis waarvan wordt besloten of de regeling wordt verlengd.	DF	
	Ex-post: Evaluatie «Besluit financiële bepalingen bodemsanering» en de «Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005»	2025	uitgesteld	Het evaluatieonderzoek is uitgevoerd, maar de conceptrapportage wordt in 2025 nog beoordeeld door een onafhankelijk adviesbureau. Verwachting is dat in Q2 van 2025 aan de kamer gerapporteerd kan worden.	13	
	Evaluatie doeltreffendheid specifieke uitkeringen meerjarenprogramma bodem	2025	Te starten	Sinds enkele jaren wordt gewerkt met incidentele specifieke uitkeringen aan medeoverheden, waarvoorheen een brede doeluitkering werd ingezet in de bestuurlijke samenwerking tussen Rijk en medeoverheden. IenW wil de effectiviteit van deze werkwijze evalueren.	13	
	Ruimtegebruik en Bodem					
	Evaluatie tbv herijking bodemregelgeving	2025	Te starten	Het doel van de herijking is om tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel te komen, waarin bodem en grondwater beschermd zijn, en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt. Als start van de herijking worden huidige knelpunten tussen regelgeving, praktijk en beleid in beeld gebracht.	13	
Bodem en Ondergrond	Ex-ante onderzoek visie bodemherstel	2025/2026	Lopend	Er komt een visie bodemherstel. Voor de implementatie van de visie wordt een onderzoek uitgevoerd over de opzet van effectief beleid en monitoren van deze visie.	13	
	Ex-post: Evaluatie van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (Wedb)	2023	Afgerond	De evaluatie bevestigt voor het kabinet dat de Wet elektriciteit en drinkwater BES voor het overgrote deel naar behoren functioneert en dat de doelstellingen van de wet hiermee gediend zijn. Voor de lange en intensieve procedure van een wetswijziging zijn op dit moment te weinig aanknopingspunten.	13	Kamerbrief Evaluatierapport Wet Elektriciteit en Drinkwater BES Kamerstuk Rijksoverheid.nl
	Ex-post: wijziging van de Waterwet (5/2/2020), waarvan evaluatie Impulsregeling	2025	Lopend	Het onderzoek betreft twee evaluaties met een onderlinge samenhang. Het evaluatieonderzoek zal antwoord geven op de vragen of de wetswijziging en de Impulsregeling Klimaatadaptatie het resultaat hebben opgeleverd dat de ondertekenaars van het Bestuursakkoord Klimaatadaptatie voor ogen hadden in 2020. In algemene zin worden de doeltreffendheid en effecten van de wetswijziging én van de Impulsregeling	DF	

Klimaatadaptatie onderdeel uitmaakt.

Klimaatadaptatie in de praktijk onderzocht. Het doel van de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie was om de uitvoering van klimaatadaptatiemaatregelen door decentrale overheden te versnellen. IenW heeft voor deze regeling € 200 miljoen beschikbaar gesteld via het Deltafonds, waarbij sprake was van co-financiering (1/3 deel rijk, 2/3 deel decentrale overheden). Het beschikbare rijksbudget is bijna geheel benut. Voor 1 juli 2025 zullen de resultaten van het evaluatieonderzoek worden aangeboden aan de Kamer.

Tabel 148 Hoofdthema Mobiliteit

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Wegen en Verkeersveiligheid	algemeen Wegen	Ex-post synthese: Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	2024	Lopend	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De beleidsdoorlichting heeft betrekking op de periode 2016 – 2022. De beleidsdoorlichting is ondertussen afgerond en wordt samen met het oordeel van de onafhankelijk expert en een kabinetsreactie begin 2025 naar de Kamer gestuurd.	14/MF	
		Monitoring: Rapportage Rijkswegennet	jaarlijks	Lopend	De Rapportage Rijkswegennet geeft de ontwikkelingen op jaarbasis weer over het gebruik van het hoofdwegennet, de filezwaarte, de filetop-10 en het reistijdverlies. Deze rapportage beschrijft de ontwikkelingen in de maanden januari tot en met december 2023. De rapportage toont tevens een terugblik op de ontwikkelingen ten opzichte van 2022. Verder bevat het de openstellingen en werkzaamheden in het gehele jaar van 2023, en een hoofdstuk over de tevredenheid van weggebruikers. Elke rapportage bevat daarnaast specifieke thema's. In deze rapportage zijn de geactualiseerde hinderaanpak en verkeersveiligheid.	14/MF	https://open.overheid.nl/documenten/dpc-b742f8260799ffa0fb6e278fc2b2962fbe65.pdf
	Verkeersveiligheid	Ex ante: halvering verkeersslachtoffers	2024	Afgerond	De uitkomst van het SWOV-onderzoek is op 22 november 2022 met de Tweede Kamer gedeeld. SWOV concludeert dat de tussendoelstelling om het totaal aantal ernstig verkeersgewonden tussen 2019 en 2030 te halveren waarschijnlijk te ambitieus is. Zonder extra maatregelen neemt het aantal ernstig verkeersgewonden toe vanwege de bevolkingsgroei, de meer gereden kilometers en onder anderen meer ouderen op de fiets. Met extra maatregelen is de trend in ernstig verkeersgewonden te keren, maar een halvering is niet realistisch. Ten aanzien van het aantal verkeersdoden kan een halvering in 2030 misschien mogelijk zijn als een combinatie van extra maatregelen wordt genomen.	14	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/22/2022251086-1-rapport-swov-kiezen-of-delen-welke-maatregelen-kunnen-zorgen-voor-halvering-verkeersslachtoffers-in-2030#:~:text=Rapport%20%7C%20Rijk
		Ex-post: Evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	2025	te starten	Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wordt geëvalueerd, om onder meer nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen mee te nemen in het plan.	14	
		Monitoring: Staat van de Verkeersveiligheid	Jaarlijks	Terugkerend	In de jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid analyseert SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Belangrijke veiligheidsindicatoren hierbij zijn: het aantal verkeersdoden, het aantal verkeersgewonden en de risico's.	14	https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2024-18.pdf

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Slimme en duurzame mobiliteit		Ex-post: Evaluatie Wegenverkeerswet 1994	2023	Afgerond	De WVV 1994 is het kader dat onder meer de toegang tot de weg bepaalt en de voor alle verkeersdeelnemers voorgeschreven gedragingen en interacties op de weg bevat. De evaluatie was gericht op de hoofdlijnen. Waar relevant is onderliggende regelgeving betrokken, zoals BABW, RVV alsmede de Wegenwet 1930. De onderzoekers stellen in het rapport: «De wet is in belangrijke mate doeltreffend in bijdragen aan het realiseren van de maatschappelijke hoofddoelstellingen uit artikel 2, lid 1. De mate waarin is niet vast te stellen. Het oorspronkelijk wettelijke kader paste goed in de tijdsgeest van deregulering in de jaren '90. Door toevoeging van gedetailleerde artikelen, zoals de taakomschrijvingen van het CBR en de RDW, incorporeren van EU-regelgeving en adaptatie aan de maatschappelijke ontwikkelingen is de wet complexer geworden. En zien we dat de geboden vrijheid op het gebied van verkeersgedrag en weginrichting en de juist beperkte vrijheid voor het CBR en de RDW er steeds meer toe leidt dat er beperkingen door de wet ontstaan. De doeltreffendheid van de wet neemt dus naarmate de tijd vordert af.» Het uitgesproken oordeel over de doeltreffendheid verschilt tussen de verschillende maatschappelijke doelstellingen. Daarbij geven de onderzoekers aan dat de wet op onderdelen aangepast of verbeterd zou kunnen worden om te voldoen aan aankomende behoeften van een veranderend verkeerslandschap.	14	wetten.nl - Informatie - Wegenverkeerswet 1994 - BWBR0006622 (overheid.nl)
		Monitor: Voortgangsrapportage nationale laadinfrastructuur	jaarlijks	lopend	Op 23 april 2024 heeft het ministerie de Voortgangsrapportage NAL 2023 ontvangen. De rapportage laat een positief beeld zien van de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland. Er zijn echter ook uitdagingen, met name op gebied van netcongestie en logistieke laadinfrastructuur.		https://open.overheid.nl/documenten/dpc-88f27bbee889e990ff9c44859af6f82e.pdf
		Ex-post: Evaluatie Hand aan de Kraan	2021, 2022 en 2024	afgerond	De realisatie van de EV-ingroei is in 2023 hoger uitgekomen dan oorspronkelijk verwacht en heeft bovendien de bovengrens van de bandbreedte van «hand aan de kraan» overschreden. Voor 2024 laat de «hand aan de kraan»-analyse zien dat de EV-nieuwverkoop in alle scenario's in het bovenste deel van de bandbreedte zit en dat in een aantal scenario's de bovengrens van de bandbreedte (ruim) overschreden wordt. Voor de jaren na 2024 is geen ingroeipad afgesproken. Daarmee is deze periodieke evaluatie afgerond.	14	https://open.overheid.nl/documenten/92105394-4d6b-404d-a74d-b4979ad68539/file
		Ex-durante: Tussenevaluatie fiscale regelingen van emissievrije voertuigen en plug-in-hybrides	2023	afgerond	De financiële interventie van de overheid was noodzakelijk om EV-ingroei te stimuleren. De fiscale regelingen hebben bijgedragen aan emissievrij rijden. Met name het tijdelijk verlaagde bijtellingspercentage voor EV lijkt een groot effect te hebben gehad.	14	Tussenevaluatie fiscale regelingen emissieloze voertuigen en plug-in-hybrides Publicatie Rijksoverheid.nl
		Ex-post: Evaluaties Implementatie RED II en AFID	Jaarlijks/ Tweejaarlijks	vervallen	De Renewable Energy Directive, Directive (EU) 2018/2001 (RED II) is in 2022 geïmplementeerd. Evaluatie daarvan vindt niet plaats, omdat er wordt gewerkt aan REDIII. Bij implementatie van REDIII wordt ook gezien hoe en wanneer evaluatie plaatsvindt. De Regulation on the deployment of alternative fuels infrastructure (EU) 2023/1804 (AFIR) is in juli 2023 aangenomen als richtlijn i.p.v. de	14	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
					eerdere directive (AFID, EU 2014/94). AFIR gaat in per 1/1/2025, er zal vanaf 2026 worden geëvalueerd.		
		Monitor: jaarlijkse werkgeversenquête	Jaarlijks	lopend	De belangrijkste conclusies / aanbevelingen t.a.v. de werkgevers met 100 of meer werknemers zijn: • Er wordt in 2024 nog net zoveel thuisgewerkt als in 2022 en 2023. Bij 36% van de werkgevers werkt meer dan de helft van de werknemers één of meerdere dagen in de week thuis. Wel werken medewerkers gemiddeld minder dagen thuis dan in 2023. • T.o.v. 2023 wordt er minder vaak gebruik gemaakt van beschikbare fiscale regelingen. Hiervoor wordt als reden gegeven dat de regelingen niet van toepassing zijn of dat werkgevers ze niet kennen. • Twee op de vijf werkgevers ervaren beperkte mogelijkheden bij de verduurzaming van werkgebonden mobiliteit. Dit komt met name door onvoldoende tijd. • Een kwart van de werkgevers heeft behoefte aan informatie over de verduurzaming van werkgebonden mobiliteit. In 2023 was dit nog een op de drie. Werkgevers hebben vooral behoefte aan informatie over 'best practices' en fiscale regelingen. Rijksoverheid blijft hiervoor de belangrijkste bron. • Het aandeel elektrische auto's en laadpalen is, net als voorgaande jaren, toegenomen. Ook in het komende jaar verwachten werkgevers vooral via 'schoner reizen' de werkgebonden mobiliteit verder te verduurzamen.	14	Werkgeversenquête 2024: Onderzoek onder werkgevers over stimuleren duurzaam reisgedrag medewerkers Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-durante: Evaluatie BAZEB	2023	doorlopend	In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus (BAZEB) hebben ov-autoriteiten in 2016 met het Rijk afgesproken dat de gehele vloot ov-bussen in 2030 zero-emissie is. De voortgang van de instroom van zero-emissie bussen wordt elk kwartaal gerapporteerd op website https://zeroemissiebus.nl/ . Hieruit blijkt dat inmiddels meer dan 30% van de bussen de overstap heeft gemaakt. Daarmee liggen we op koers om het einddoel in 2030 te halen.	14	Zero-emissie in de praktijk Zero Emissie Bus
		Ex-durante: evaluatie SEPP	2024	afgerond	De SEPP-regeling was een financiële prikkel om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen. De regeling heeft veel particulieren in Nederland geholpen bij de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische auto. Het doel van de regeling is daarmee gehaald. De verdeling van de SEPP-subsidie over de inkomensgroepen is voor nieuwverkoop nagenoeg gelijk aan de algemene verdeling van de verkoop/lease van personenauto's over de inkomensgroepen. De verdeling van de SEPP-subsidie voor gebruikte EV's is nagenoeg gelijk aan de verdeling van nieuwverkoop, omdat het aanbod in de tweedehandsmarkt in de afgelopen jaren hoofdzakelijk bestond uit duurdere segmenten of jonge voertuigen.	14	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/12/10/bijlage-4-arcadis-rapport-eindevaluatie-sepp
		Ex ante: evaluatie afsprakenkader emissieloos touringcarsvervoer	2025	te starten	Evaluatie of invoering van ZE zone voor touringcars per 2027 opportuun is.	14	
		Monitor: Draagvlakonderzoek duurzame	jaarlijks	lopend	Ruim acht op de tien Nederlanders zien in dat duurzamer reizen beter is voor het klimaat. Acht op de tien Nederlanders weten	14	https://open.overheid.nl/documenten/

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Werkgerelateerd personenvervoer	mobilititeit onder de Nederlandse bevolking				ook hoe ze duurzamer kunnen reizen. Een kwart van de Nederlanders weet niet waar ze informatie kunnen vinden over duurzamer reizen en minder dan een kwart vindt dat er niet genoeg informatie over duurzamer reizen is. 50-plussers weten vaker waar ze informatie kunnen vinden over duurzamer reizen dan 18- tot 49-jarigen.		de5b4a54-6ee0-484b-afc2-660bdb0e45e3/file
		Ex-post: evaluatie routekaart en convenant SEB	2025	te starten	De Rijksoverheid zorgt dat in 2025, 2027 en 2030 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de routekaart en dit convenant. Partijen worden nauw betrokken bij deze evaluaties. Tijdens de evaluatie zal onder andere gekeken worden of de beleidsdoelen op het gebied van stikstof, CO2 en fijnstof op een zo efficiënt en effectief mogelijke wijze worden gehaald. Ook zal er gekeken worden of de routekaart functioneert conform de oorspronkelijke uitgangspunten en of aan de noodzakelijke randvoorwaarden wordt voldaan, waaronder beschikbaarheid van voldoende laad- en tankinfrastructuur en emissieloos materieel.	14, MF	
		Ex-post: Evaluatie Wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's	2024	vervallen	Dit onderzoek is komen te vervallen. Het is gebleken dat het Nederlandse aanbod zero-emissie bestelauto's voldoende was om in de behoefte te voorzien en daarom was geen onderzoek meer nodig naar wereldwijde productie.	14	
	Fietsmonitor	Monitoringplan: Vergroenen reisgedrag (coalitieakkoord)	Jaarlijks tot 2030	doorlopend	Alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen worden in de periode 2024-2030 gemonitord en geëvalueerd. De gedragsmaatregelen uit het programma vergroenen reisgedrag dragen bij aan een lichte daling van het aantal fossiele (auto)kilometers en leveren daarmee een bijdrage aan de CO2-reductie van de personenmobiliteit (PBL, KEV 2024).	14	https://dashboardklimaatbeleid.nl/mosaic/mosaic/vergroenen-reisgedrag https://www.pbl.nl/publicaties/klimaat-en-energieverkenning-2024
		Ex-post: Evaluatie Investeren fietsenstallingen bij OV-stations	2025	te starten	Eind 2023 was het aantal fietsforensen met 110.000 toegenomen ten opzichte van het referentiekwartaal Q2 2022. Daarmee is formeel de doelstelling van het ministerie van IenW gehaald, namelijk een toename van 100.000 fietsforensen ten opzichte van het referentiekwartaal.	14	https://open.overheid.nl/documenten/375f55bf-f600-4384-add6-56444a0dae93/file
		Ex-durante: Evaluatie Programma Kies de Beste Band	2024	lopend	Voor de modaliteit Werkgerelateerde Personenvervoer voorzien wij een evaluatie van de investering van 75 miljoen euro in fietsenstallingen bij OV-stations. Deze evaluatie zal rond 2025 worden uitgevoerd.	14	
	Ex-ante: Effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis				Over het algemeen wordt de campagne «Geef je banden lucht» gemiddeld gewaardeerd voor een Rijksoverheidscampagne. Op geen van de doelstellingen en creatieve aspecten zijn uitschieters te zien. De campagne onderscheidt zich hierdoor niet op de creatieve kracht. Dit geldt ook voor de herkenning. Dit draagt er aan bij dat veel automobilisten zich de campagne niet kunnen herinneren.	14	Rapportage+campagne-effectonderzoek+Geef+je+banden+lucht
		Ex-ante: Effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis	2024	lopend	De effectstudie laat zien dat er in 2030 naar verwachting ruim 14.000 emissievrije vrachtwagens extra, bovenop de zelfstandige groei van 13.000 emissievrijevrachtwagens, rondrijden. Daarnaast wordt door de maatregelen in het meerjarenprogramma 1 Mton CO2 bespaard, neemt de uitstoot van stikstof (NOx) met 675 ton af en vermindert de uitstoot van fijnstof (PM10) met 19 ton.	MF	Effectstudie terugsluis

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		Ex-ante: Vervolgonderzoek ERS (Electric Road Systems)	2024	lopend	Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 18 mei 2022 zijn twee verkenningen uitgevoerd naar ERS in Nederland. Hieruit bleek dat ERS in potentie een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verduurzaming van de vrachtwagensector. Ook is nader onderzocht wat het draagvlak voor ERS in de samenleving is. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 13 juni 2023, heeft het ministerie opdracht gegeven tot een vervolgonderzoek naar de haalbaarheid op de twee concrete ERS-trajecten, namelijk tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen én vanaf de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. Daarbij wordt gekeken naar de technische en financiële haalbaarheid. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het najaar van 2024 verwacht.	MF	https://open.overheid.nl/documenten/ronl-0b3be05b4059aebcf78cbf11ca937a8pdf https://open.overheid.nl/documenten/ronl-213ba98901f0aeeab1440aa8cc395fbpdf
		Ex-durante: Monitoring uitwijkend verkeer naar aanleiding van de vrachtwagenheffing	2026	te starten	Een jaar voor de invoering van de vrachtwagenheffing zal een nulmeting voor een monitor van uitwijkend vrachtverkeer starten. Dit eventuele uitwijkend verkeer bestaat uit heffingsplichtige vrachtwagens die wegen vermijden waarop de heffing van kracht is, door routes te kiezen met wegen waar geen heffing geldt. 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maand(en) na invoering van de vrachtwagenheffing zullen monitoringsgegevens geëvalueerd en gerapporteerd worden. Uit de evaluaties zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing. Op basis hiervan kan bekeken worden of er maatregelen genomen moeten worden.	15	
		Ex-durante: Verslag aan Staten- Generaal	2030	te starten	Eerste van vierjaarlijks verslag na de invoering van de vrachtwagenheffing over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk. De invoering van de vrachtwagenheffing staat gepland in 2026.	15	
		Ex-durante: Verslag aan de Europese Commissie	2030	te starten	Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vijf jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten. Dit vormt één verslag met andere tolgelden en gebruiksrechten.	15	
		Ex-post: Evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030	2030	te starten	Conform art. 12, vijfde lid, wordt de werking van het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor afloop van het programma geëvalueerd met het oog op de doeltreffendheid en doelmatigheid.	15	
	vrachtwagen heffing en tijdelijke tolheffing	Ex-durante: Verslag aan Staten- Generaal	2028	te starten	Onze Minister zendt telkens na vier jaar aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid van deze wet in de praktijk.	MF	
		Ex-durante: Verslag aan de Europese Commissie	2025	te starten	Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vijf jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten. Dit vormt één verslag met andere tolgelden en gebruiksrechten.	MF	
Openbaar Vervoer en Spoor	Spoor	Ex-post synthese: Artikel	2025	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's eens per 4 tot 7 jaar onderzocht te worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is afgerond in 2018 en betrof	16	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		16 Openbaar Vervoer en Spoor			de onderzoeksperiode 2013– 2017). Op dit moment loopt de nieuwe beleidsdoorlichting (periodieke evaluatie) die betrekking heeft op de periode 2018 –2024.		
		Ex-post: Evaluatie reisaftrek OV	2023	afgerond	Gezien de demissionaire status van dit kabinet is er voor gekozen om deze evaluatie zonder kabinetsappreciatie uit te sturen. Dat laat onverlet dat dit of een volgend kabinet de uitkomsten van dit onderzoek in een later stadium dient te wegen en beoordelen of, en zo ja, welke vervolgstappen geboden zijn naar aanleiding van dit onderzoek, en uw Kamer daarover te informeren.	IX,1	Verkenning gebruik en uitvoering reisaftrek OV
		Ex-post: Evaluatie verlaagd btw-tarief alle goederen/ diensten	2023	afgerond	oor het verlaagde btw-tarief voor personenvervoer geldt dat in principe de gehele doelgroep wordt bereikt. Iedereen die gebruik maakt van het personenvervoer krijgt te maken met het verlaagde btw-tarief. Voor een directe subsidie aan producenten geldt dat zeker op het gebied van openbaar vervoer mogelijkheden zijn.	IX,1	Evaluatie van het verlaagde btw-tarief
		Ex-post: Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	2024	lopend	PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen accommoderen. PHS legt de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en maakt de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk.	MF	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Tiende Voortgangsrapportage – Tweede half jaar 2023
		Ex-ante: Analyse van de arbeidsmarkteffecten van de Hanzelijn: casestudie station Dronten	2022	PM	PBL onderzoekt (op eigen initiatief) hoe de Hanzelijn de kans op het vinden en behouden van werk van inwoners rond een nieuw station beïnvloedt, hoe de baten verdeeld zijn, of er sprake is van verdringingseffecten en wat de werkgelegenheidseffecten zijn op het niveau van buurt en gemeente. De onderzoeksresultaten worden naar eind eerste kwartaal 2024 verwacht.	16	
Openbaar vervoer		Monitor: Toekomstbeeld OV 2040	Jaarlijks	In 2023 uitgevoerd. In 2024 niet uitgevoerd. In 2025 nader besluit over vervolg monitoring (andere opzet)	In deze monitor wordt jaarlijks onderzocht (T-2) in hoeverre de doelen van het Toekomstbeeld OV 2040 zijn behaald.	16	https://www.crow.nl/kennisproducten/monitor-toekomstbeeld-ov-2040-4-meting/
		Ex-post: evaluatie BVOV - TVOV	2025	te starten	Evaluatie naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de beschikbaarheids- en transitievergoeding OV (2020 - nu). Afronding naar verwachting in 2025	16	
	Taxi's	Ex-post: Evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000	2023	Afgerond	De evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000 is afgerond. De uitkomsten en aanbevelingen worden eind Q1 2024 gedeeld met de Tweede Kamer.	16	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/03/11/bijlage-2-bijlage-evaluatie-taxiwetgeving-wet-persoonenvervoer-2000-rebel-goudappel-2
Mobiliteit en Gebieden	Programma Woningbouw en Mobiliteit	Ex-durante: vinger aan de pols. Leren en verbeteren van	2025	Loopt	In de organisatiestructuur rondom het programma WoMo wordt periodiek gereflecteerd op de werkwijze en werking van het programma. Om te voorkomen dat daarbij	MF	https://open.overheid.nl/documenten/ronl-709b8a4eebbefbd7d235843e9f1d0e.pdf

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		de processen binnen het programma.			door eventuele 'blinde vlekken' belangrijke punten worden gemist en om nadrukkelijk ook te kijken naar hoe het programma uitwerkt voor inwoners, gemeenten en de regio is er een rol voor een partij buiten de eigen governance. De doelen die met deze evaluatie beoogt worden zijn: - Inzicht in of en zo ja hoe de doelen van het programma van het programma doeltreffender en doelmatiger gehaald kunnen worden; - Inzicht in de wijze waarop het programma werkt en of er mogelijkheden of redenen zijn om de werkwijze aan te passen; - Om de huidige werking van het programma voor de partijen in de regio, de gemeenten en de uitvoerders voldoende recht te doen willen we deze ook expliciet meenemen, evalueren en verbeteren; - Het gaat niet alleen om objectieve uitkomstmaten maar ook de beleving.		
		Ex-post: Monitoring en evaluatie op brede welvaart indicatoren.	2025 – 2035	te starten	Naast output-effecten, van belang voor het meten van de doeltreffendheid, heeft het programma ook impact op de – ervaren – Brede Maatschappelijke Welvaart. Zo draagt de relatief snelle bouw van grote aantallen nieuwe woningen bij aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Met de inzet op nabijheid van voorzieningen en werk en flankerend beleid wordt bijgedragen aan duurzame mobiliteit. Ook voor onderwerpen als veiligheid, leefomgeving en gezondheid zullen er maatschappelijke (welvaarts)effecten zijn. Deze uitkomsten worden gemonitord. Bij de evaluatie van het programma wordt gekeken naar – de plausibiliteit van – de bijdrage van het programma aan deze maatschappelijke uitkomsten.	MF	https://open.overheid.nl/documenten/ronl-709b8a4eebbefbd7d235843e9f1d0e.pdf

Tabel 149 Hoofdthema Luchtvaart en Maritiem

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		Ex-post synthese: Periodieke rapportage Artikel 17 Luchtvaart	2024	afgerond	Het doel van de periodieke rapportage is om inzicht te krijgen in de (voorwaarden voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid dat valt onder het begrotingsartikel én om na te gaan of de (voorwaarden voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot. Op basis van de onderzochte evaluaties en de gevoerde gesprekken constateren de onderzoekers dat lenW zijn kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld Kamerstukken II 2024/25, 32861 , nr. 86).	17	Link
Luchtvaart	Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed	draagvlakonderzoek luchtvaart	Jaarlijks	afgerond	Het onderzoek geeft onder andere inzicht in (trends in) het draagvlak voor luchtvaart in Nederland en voor mogelijke beleidsmaatregelen. Daarnaast wordt onderzocht wat het huidige vlieggedrag van Nederlanders is en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag.	17	link
		Monitoring: Publieke waarden van de luchtvaartnota 2020-2050	Elke twee jaar	on hold	De uitvoeringsagenda Luchtvaartnota geeft aan welke acties de Rijksoverheid in samenwerking met partijen onderneemt om te komen tot een duurzame luchtvaartsector in 2050. (Kamerstukken II 2022/23, 31936 , nr. 1048). Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het doelbereik en of het nodig is om het beleid bij te stellen. De verschillende acties uit de Uitvoeringsagenda worden doorlopend gemonitord. Door middel van kamerbrieven of voortgangsbrieven wordt de status van relevante acties gerapporteerd aan het parlement. De monitoring en evaluatie van de effecten en het doelbereik is	17	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
					on hold in afwachting op besluitvorming over een aantal grote thema's die betrekking hebben op de uitvoeringsagenda Luchtvaartnota.		
		Ex-post: Derde externe/ onafhankelijke onderzoek opvolging OVV aanbevelingen veiligheid Schiphol	2025	te starten	In april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) zijn rapport gepubliceerd van een onderzoek naar de veiligheid van het vliegverkeer op en rond Schiphol met daarin enkele aanbevelingen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft besloten een (vervolg)evaluatie uit te voeren van de opvolging daarvan.	17	
		Ex-post: Periodieke evaluatie NLVP	2026	te starten	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) heeft een looptijd van 2020 – 2024. In het NLVP staat dat de uitvoering van het NLVP in 2023 wordt geëvalueerd. Het afdelingshoofdenoverleg DGLM/ILT heeft op 15 februari 2023 ingestemd met het uitstellen met een jaar van de evaluatie en de publicatie van de volgende NLVP ook een jaar uit te stellen om beter aan te sluiten met verwachte internationale eisen aan het NLVP in annex 19, amendement 2, welke uiterlijk in 2026 moeten zijn geïmplementeerd.	17	
		Ex-durante: Evaluatie Schipholbeleid	Jaarlijks	Afgerond	De minister informeert de Kamer over de ontwikkelingen m.b.t. het Schipholbeleid onder dossiernummer 29665.	17	Link
		Ex-post: Systeemmonitor Jaarlijks Luchtvaartveiligheid	Jaarlijks	Afgerond	Op 30 september 2024 is de 4e editie van de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid gepubliceerd. Het rapport beschrijft het functioneren van het luchtvaartveiligheidssysteem op de peildatum 1 januari 2024.	17	Link
	Veilige Luchtvaart	Ex-durante: Het reduceren van het risico op een aanvaring met vogels en andere dieren	Continue monitoring van de laatste ontwikkelingen	lopend	Monitoring van de aanwezigheid (zowel op de grond als in de lucht) van vliegtuiggevaarlijke diersoorten die op en rondom luchthavens voorkomen in combinatie met een inventarisatie van maatregelen om het risico op een aanvaring met deze diersoorten te voorkomen. Hierbij gaat het om zowel preventieve (vegetatie- en waterbeheer) als mede repressieve (verjaging, verplaatsen, doden) beheersmaatregelen en de effectiviteit hiervan. Sovon vogelonderzoek Nederland heeft in opdracht van het ministerie van IenW een inventarisatie gedaan van mogelijke maatregelen die ingezet kunnen worden bij het beheersen van de ganzenpopulatie op en rond Schiphol. Daarbij zijn aandachtspunten voor de implementatie van de maatregelen opgenomen. De inventarisatie is op 20 juni 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II 2023/24, 31936 , nr. 1168).	17	Link
		Monitoring: Staat van de luchtvaart	jaarlijks	Afgerond	Op 9 april 2024 heeft de Kamer de eerste Staat van de Luchtvaart ontvangen ontvangen. De Staat is een doorontwikkeling van de 'Staat van Schiphol' die de ILT voorheen jaarlijks uitbracht. Deze Staat laat zien hoe het is gesteld met de veiligheid en duurzaamheid op en rond Schiphol en de regionale luchthavens. In de Kamerbrief van 9 april 2024 wordt ingegaan op de vier hoofdthema's uit de Staat (Kamerstukken II 2023/24, 31936 , nr. 1152).	17	Link
		Ex-post: Evaluatie Conventant 2020-2024	2024	Afgerond	Het convenant beoogt het risico van aanvaringen tussen vliegtuigen en risicovolle vogels (met name ganzen) op en rond Luchthaven Schiphol te reduceren. De huidige afspraken liepen tot en met 31 december 2024. Recent zijn deze geëvalueerd. De onderzoeker concludeert dat er bij de partijen de overtuiging is dat blijvende aandacht noodzakelijk is voor het vraagstuk van vogelaanvaringen in het gebied. Het aantal aanvaringen (met name met ganzen) fluctueert zonder duidelijke trend, ondanks een duidelijk toegenomen aantal ganzen in het gebied. Het onderzoeksbureau doet verschillende aanbevelingen, zowel inhoudelijk als organisatorisch, zoals het ontwikkelen van nieuwe initiatieven om het gebied	17	Link

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Nederland goed verbonden					met landschapsaanpassingen minder aantrekkelijk te maken voor ganzen of het nadrukkelijker inzetten op het fourageerspoor ('minder voedsel, minder ganzen'). De onderzoeker vraagt aandacht voor de governance en voor de uitvoering van maatregelen (van inspannings-naar resultaatverplichting). Het ministerie van lenW wil de komende periode gebruiken om met de meest betrokken partijen vanaf 2025 tot nieuwe afspraken te komen omdat het risico op vogelaanvaringen onverminderd aanwezig is (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1168).		
		Monitoring: Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	Jaarlijks	Afgerond	De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen geeft een indicatie van het niveau van de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en twaalf belangrijke concurrerende luchthavens. Deze kosten bestaan uit luchthavengelden, Air Traffic Control (ATC)-heffingen en overheidsheffingen. 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. Uit de benchmark 2023 blijkt dat drie luchthavens een hoger prijsniveau hebben dan Schiphol. In 2022 waren dit nog zeven luchthavens. De luchthavens met een hoger prijspeil zijn Londen Heathrow, Londen Gatwick en Frankfurt. Negen luchthavens hebben een lager prijspeil. Dit zijn München, Zürich, Düsseldorf, Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Istanbul, Madrid, Dubai en Kopenhagen. Het nominale prijsniveau van Schiphol is in 2023 met bijna 40% gestegen ten opzichte van 2022. De verhoging van het Nederlandse vliegbelastingtarief is de belangrijkste oorzaak van deze stijging (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1168).	17	Link
		Monitoring: Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	Jaarlijks	Afgerond	De Monitor netwerkkwaliteit en staatgaranties 2023 geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat van Air France vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die zijn afgesproken met Air France-KLM. Sinds 2022 laat de monitor ook de indicatoren van het Beleidskader Netwerkkwaliteit zien. Uit de monitor 2023 blijkt dat het aantal bestemmingen, de connectiviteit en de netwerkkwaliteitsscore op Schiphol in 2023 zijn gestegen. Op de concurrerende luchthavens is de stijging van deze indicatoren groter dan op Schiphol. Net zoals in voorgaande jaren is er sprake van een evenwichtige ontwikkeling van KLM op Schiphol en Air France op Parijs Charles de Gaulle (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1168).	17	Link
Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving		Ex-ante: Toekomst vaste GA-locaties	n.t.b.	on hold	Vanaf 2024 zou een traject starten op het toekomstvast accommoderen van valschermspringers. Hierbij vormen het rapport "Toekomst vaste GA-locaties (TGAL) en eerder onderzoek het uitgangspunt. Een dergelijk onderzoek niet heeft plaatsgevonden in 2024. Dit omdat de inrichting van TGAL sterk samenhangt met de resultaten van de luchtruimherziening. Dit onderwerp zal on hold blijven tot er meer duidelijkheid is over de toekomst van het luchtruim boven de locaties waar nu gesprongen wordt.	17	
		Ex-ante: onderzoeken in het kader van de luchthavenbesluiten	Jaarlijks	lopend	Op grond van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) moeten er voor de regionale luchthavens van nationale betekenis luchthavenbesluiten worden vastgesteld. Voor de aanvraag van een luchthavenbesluit dient een luchthaven onderzoeken naar geluidsbelasting en externe veiligheid uit te voeren	17	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Scheepvaart en Havens	Algemeen				(onderdeel MER of m.e.r.-beoordelingsnotitie). Een derde partij voert namens lenW een controle/validatie uit op deze onderzoeken. Daarnaast moet het gebruik dat wordt vastgelegd in de luchthavenbesluiten kunnen worden gemotiveerd en onderbouwd. Om te beoordelen of een economische onderbouwing de juiste informatie bevat zal lenW deze laten toetsen door een onafhankelijk onderzoeksbureau. In de Luchthavenbesluiten zullen de voorwaarden worden geformuleerd voor het gebruik van de luchthavens en in hoeverre er dan ruimte kan zijn voor ontwikkeling van de luchthavens. In dat kader wordt er een verkenning uitgevoerd.		
		Ex-ante: Onderzoek Slotmobiliteit Schiphol	2024	afgerond	Het onderzoeksrapport is op 12 december 2024 aangeboden aan de Kamer en laat de effecten zien van het faciliteren van slothandel op de markttoegang van luchtvaartmaatschappijen, de marktwerking en daarmee op het efficiënte gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit op Schiphol. In de verzamelbrief Luchtvaart Q4 2024 zijn de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek weergegeven en de vervolgacties benoemd (Kamerstukken II 2024/25, 31936, nr. 1179).	17	link
		Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol (voorheen: reductie nachtvluchten Schiphol)	2025	In uitvoering	In Q2 2023 kondigde Schiphol het 8-puntenplan aan met daarin een plan voor een nachtsluiting. Op dat moment stond lenW op het punt onderzoek naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting op Schiphol uit te laten voeren. Er is voor gekozen om eerst te verkennen of de door Schiphol aangekondigde (gedeeltelijke) nachtsluiting effect heeft op het onderzoek en hoe dit zich verhoudt tot de maatregelen die ter consultatie zijn voorgelegd in de balanced approach-procedure. Aan de hand daarvan is bekeken wat de resterende onderzoeksbehoefte is. Eind 2023 is een aangevulde onderzoeksopdracht uitgezet onder de noemer Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol. Deze impactanalyse zal later worden opgeleverd, omdat in 2024 prioriteit moest worden gegeven aan de extra berekeningen voor de balanced approach-procedure. De impactanalyse zit in de afrondende fase en wordt begin 2025 aan de Kamer aangeboden.	17	n.v.t.
	Duurzame luchtvaart	Ex-ante: Onderzoeken ter ondersteuning van beleidsaanpak niet-CO2 klimaat effecten	2025	te starten	Het stimuleren van meer en gericht onderzoek naar niet-CO2 klimaat effecten van vliegen is een onderdeel van de beleidsaanpak voor niet-CO2 klimaat effecten (2023).	17	
		Ex-ante: Aanvullend onderzoek voor beleidsopties met betrekking tot de technologiesporen uit de innovatiestrategie	2025	te starten	Uit de innovatiestrategie (2023) volgt aanvullend onderzoek ter ontwikkeling van beleid op de vier innovatiegebieden: a) Luchtvaartuigen, b) Duurzame energiedragers, c) Luchtruim, d) Luchthaven en omgeving.	17	
		Ex-durante: Tussenevaluatie Luchtvaart in Transitie	2025	te starten	Een tussenevaluatie naar de governance en doelstellingen van Luchtvaart in Transitie.	17	
		Ex-post synthese: Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2022	afgerond	Doordat het algemene beleidsdoel uit de Rijksbegroting geen directe koppeling kent met subdoelen en verbonden beleidsinzet, was het voor de onderzoekers op het niveau van een syntheseonderzoek niet mogelijk een uitspraak te doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Op individuele onderdelen kon er in algemene zin geconcludeerd worden dat de meeste beleidsinstrumenten als waarschijnlijk cq. doeltreffend zijn beoordeeld. Wat betreft de doelmatigheid blijft het	18	Scheepvaart en havens Ministerie van Financiën - Rijksoverheid (rijksfinancien.nl)

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
					moeilijk om goed inzicht te verwerven. Evaluaties slagen er vaak niet in om daar duidelijke uitspraken over te doen, omdat het niet altijd mogelijk is om kwantitatieve effecten van het beleid, bij de opzet, in beeld te brengen.		
		Ex-post synthese: Artikel 18 Scheepvaart en Havens	2029	te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek 2022 (RPE 2022) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 18 is afgerond in 2022 en betrof de onderzoeksperiode 2014–2020. De komende periodieke rapportage zal betrekking hebben op de periode 2021–2027.	18	
		Ex-durante Economische en arbeidsmarkt maritieme en havenmonitor	jaarlijks	lopend	De economische kengetallen van de maritieme cluster en in het bijzonder de sectoren havens, binnenvaart en zeevaart geven inzicht in de concurrentiekracht en veerkracht van de maritieme sector. Hierover vindt ook afstemming plaats met de sectorvertegenwoordiging, waaronder (binnen)havenbedrijven.	18	Maritieme Monitor 2024 Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-post: Evaluatie binnenvaart effect overgangsbepalingen	2023	afgerond	Aanleiding voor dit onderzoek is de toezegging aan de Tweede Kamer om onderzoek te laten uitvoeren naar technische voorschriften voor binnenschepen die vanaf 2035 in werking treden, en naar oplossingen voor mogelijke knelpunten. Dit onderzoek is een beoordeling van de (economische) effecten vanwege het aflopen van de overgangstermijnen voor bestaande schepen vanaf 1 januari 2035 op het vaargebied van de Rijn en vanaf 30 december 2049 op het vaargebied buiten de Rijn. Daarnaast brengt het onderzoek oplossingen in beeld voor mogelijke knelpunten voor bestaande schepen die het gevolg zijn van het moeten voldoen aan de technische voorschriften. De onderzoekers geven een uitgebreide set aan oplossingsrichtingen en een handelingsperspectief voor het ministerie van IenW mee: zet een demonstratieproject op om toepassing van de hardheidsclausule aan te moedigen, draag bij aan de instelling van hardheidsclausulecoaches bij de binnenvaart brancheorganisaties, onderzoek de haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau, ontwikkel een verbeterd overzicht/inzicht over de werking van de langjarige overgangsbepalingen en hardheidsclausule, smart shipping: geef impuls en versterk toepassingen op kleine vaarwegen, onderzoek levensverlenging bestaande vloot kleine scheepvaart versus warme sanering van deze vloot.	18	De effecten van het aflopen van de langlopende overgangsbepalingen in ES-TRIN Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-ante: Onderzoek buisleidingen	2022	afgerond	Als onderdeel van het goederenvervoerbeleid is onderzocht wat de kansen en beleidsmogelijkheden zijn om modal shift naar buisleidingen te stimuleren. Dit is bekeken vanuit het perspectief dat buisleidingen een veiliger, stiller en schoner alternatief kunnen bieden voor transport van gevaarlijke stoffen. Het onderzoek bevat een statistische component, waarin is gekeken wat realistische mogelijkheden zijn voor modal shift. Daarnaast zijn in het onderzoek op basis van interviews, literatuuronderzoek en kennis bij het onderzoeksbureau aanbevelingen gedaan om modal shift te stimuleren.	18	Modal Shift Buisleidingen Rapport Rijksoverheid.nl
		Multimodaal Goederenvervoer	Ex-post: Evaluatie multimodale goederenbeleid	2024	lopend	Een evaluatie van het multimodale goederenvervoerbeleid is voorzien voor 2024, vijf jaar na de totstandkoming van hiervan via de Goederenvervoeragenda. Insteek daarbij is het bepalen van de bijdrage van de acties die sindsdien zijn opgestart om bij te dragen aan: 1) stimuleren van het multimodaal gebruik van het transportsysteem via weg, water, spoor en buisleidingen via modal shift en versterken van multimodale knooppunten; 2) stimuleren van de digitalisering in het multimodale transportsysteem via papierloos transport en publiek-publiek/privaat delen van data over het vervoer van goederen; 3) faciliteren van multimodaliteit door het wegnemen van knelpunten in het transportsysteem; 4) praktische ruimtelijke doorvertaling hiervan op de goederenvervoercorridors met de grote (inter)nationale transportstromen binnen Nederland.	18

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
	Maritieme veiligheid	Ex-ante: Onderzoek toekomstbestendigheid Delta Corridor	2022	afgerond	Het Rijk voorziet tot 2050 een toename in aanleg van nieuwe buisleidingen in de leidingenstroken in Nederland, onder andere door initiatieven zoals de Delta Rhine Corridor. In dit licht gezien heeft het Ministerie van IenW en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat opdracht gegeven voor de voorliggende studie naar de toekomstbestendigheid van de leidingenstroken en specifiek de route vanaf Oostvoorne naar Chemelot in Geleen. Het voorliggende rapport onderzoekt via een GIS-analyse vijf toekomstscenario's om de effecten, knelpunten en maatregelen als gevolg van toekomstige uitbreiding van buisleidinginfrastructuur en hoogspanningskabels in dit tracé in beeld te brengen.	18	Toekomstbestendigheid leidingstroken Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-post: IMSAS-audit	2023-2024	afgerond	De IMO IMSAS audit op het Koninkrijk is in maart 2023 uitgevoerd. Verbeterplannen worden opgesteld om zo wel te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het meerjarig verbeterprogramma loopt onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). Voor Nederland betekent het een extra opgave op de volgende wijze: Nederland (ILT, vlag), BES en (mondeling toegezegde) ondersteuning aan de Caraïbische landen. Efficiency in Nederland via Maritieme Autoriteit wordt bekeken.	18	Download «IMO-IMSAS Audit of the Kingdom of the Netherlands»
		Ex-post: Evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen	2024	lopend	De evaluatie moet bijdragen aan de vormgeving en formulering van beleid voor een betere instroom in het nautisch onderwijs en positionering in de arbeidsmarkt. Het is een feitelijke terugkoppeling op hoe de huidige vrijstelling is geformuleerd.	18	
	Infrastructuur	Ex-durante: Staat van de Infra RWS	Jaarlijks	lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	18 en MF	
		Ex ante Onderzoek Normering emissies binnenvaart	2024	afgerond	- Er kan mogelijk een wettelijke basis worden gecreëerd voor het emissielabel. Vanwege het internationale karakter van de binnenvaart heeft een internationaal gecoördineerde invoering, via de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en EU-regelgeving, de meeste impact.- Uit het onderzoek komen knelpunten naar voren voor een opgelegd label niveau. Als deze route verder verkend wordt, moet aan verschillende (soms complexe) voorwaarden worden voldaan. Er moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met internationale verdragen en Europese wetgeving. Ook is een gelijk speelveld belangrijk, immers is de binnenvaart een internationaal opererende bedrijfstak.	18	Verzamelbrief Maritieme Zaken Kamerstuk Rijksoverheid.nl
	Klimaatmitigatie	Ex post Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020 – 2021	2024	lopend	Het betreft de evaluatie naar de doeltreffendheid en de effecten van deze subsidieregeling in de praktijk.	18	
		Ex ante Roadmap Brandstoftransitie	2024	afgerond	De Roadmap geeft inzicht in de maritieme brandstofketen, de markt van scheepvaartbrandstoffen en de kansen en belemmeringen voor verschillende hernieuwbare energiedragers. In de Roadmap zijn verschillende handelingsperspectieven opgenomen, die handen en voeten aan de brandstoftransitie van de zeevaart moeten geven.	18	Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex ante Onderzoek naar data over emissies van zeevaart	2024	afgerond	In dit onderzoek is nagegaan of – en zo ja, welk deel van – de broeikasgasemissies uit zeevaart logischerwijs kunnen worden toegeschreven aan Nederland, rekening houdend met de werkbaarheid van deze emissieverdeelsleutel. Voor dit doeleinde zijn eerst mogelijke verdeelsleutels geïnventariseerd en deze zijn vervolgens aan de hand van selectiecriteria beoordeeld.	18	Onderzoek naar data over emissies van zeevaart

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		Ex-ante onderzoek REDIII verplichtingen ('Luchtvaart en zeevaart in de nieuwe jaarverplichting energie vervoer')	2024	afgerond	Het onderzoek geeft een analyse van de hoogte van eventuele jaarverplichtingen voor de levering van brandstof aan zee- en luchtvaart vanuit de RED III. Voor zeevaart zijn daarbij drie scenario's onderzocht, waarbij de jaarverplichting aansluit bij de verplichtingen (op het schip) vanuit FuelEU Maritime. Deze scenario's geven input aan de invulling van een sectorale verplichting, die onderdeel zijn van de nationale implementatie van de RED III binnen de Energie voor Vervoer-systematiek	18	(Brief regering; Onderzoeksrapport luchtvaart en zeevaart in de nieuwe jaarverplichting energie vervoer - Kabinetsaanpak Klimaatbeleid - Parlementaire monitor
		Ex post Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023-2027 en de subsidie aan Zero Emission Services	2028	te starten	Om de uitstoot van CO2, stikstof en fijnstof door de binnenvaart terug te dringen, is een subsidieregeling gepubliceerd waarbij subsidie verstrekt kan worden voor activiteiten die tot doel hebben een binnenvaartschip volledig elektrisch te kunnen laten varen binnen de toepassing van het Nationaal Groei Fondsproject (het Project – Zero emissie binnenvaart batterij-elektrisch zoals toegekend uit het Nationaal Groei Fonds). Daarnaast is vanuit dit project een subsidie verstrekt aan Zero Emission Services voor de aanleg van laadstations en aanschaf van energiecontainers. De evaluatie betreft een onderzoek naar de doeltreffendheid en de effecten van beide subsidies in de praktijk.	18	
		Ex-ante onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart	2024	afgerond	Het kabinet heeft in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds middelen gereserveerd voor de ontwikkeling van duurzame zeeschepen, gericht op het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart. Het betreft de vroege fase van opschaling, waarin nog een aanzienlijke onrendabele top aanwezig is. Voor het vormgeven van een nieuw instrument heeft Rebel onderzoek uitgevoerd naar o.a. de benodigde kapitaal investeringen en de operationele meerkosten bij gebruik van duurzame aandrijftechnieken voor zeevaartschepen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn gebruikt bij het opstellen van een fiche ter uitwerking van de eerder genoemde reservering en als voorstel om op te nemen in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds.	18	Stimulering van de verduurzaming van de Nederlandse zeevaart Definitieve rapportage
	Fiscale regelingen	Ex-post: Evaluatie fiscale regelingen zeeschepen	2028	te starten	De evaluatie fiscale regeling zeeschepen heeft betrekking op de volgende regelingen: afdrachtvermindering zeevaart, tonnageregeling winst uit zeescheepvaart en willekeurige afschrijving op zeeschepen. De evaluatie wordt periodiek uitgevoerd en ziet toe op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid.	IX,1	
		Ex-post: Evaluatie fiscale regelingen zeeschepen	2022	afgerond	Het rapport concludeert dat de tonnage regeling en de afdrachtsvermindering zeevaart doeltreffend en doelmatig zijn op basis van interviews met een representatieve groep van sectorpartijen en cijfers over de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme sector. Met name de doelmatigheid kan echter niet statistisch worden aangetoond. Ten aanzien van de willekeurige afschrijving wordt vastgesteld dat deze nauwelijks wordt gebruikt en daarmee even ondoeltreffend is als in de voorgaande evaluatie. Aan de hand van een zestal kernbevindingen, worden in het rapport aanbevelingen gedaan.	IX,1	https://www.rijksoverheid.nl/documenten

Tabel 150 Hoofdthema Milieu en Internationaal

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Lucht en Geluid	Geluid	Ex post lokaal geluidbeleid	2025	te starten	In beeld brengen ontwikkelingen en resoluten	20	
		Ex durante effectonderzoek	2024	uitgesteld	Effect van interventies op ervaren hinder. Het gaat hier om vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen	20	
		Ex post bijdrageregeling sanering verkeerslawaaï	2027	te starten	Het betreft een evaluatie van de werking van de nieuwe saneringsregeling onder de Omgevingswet	20	
		Monitoring	Jaarlijks	uitgesteld	Jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van ervaren hinder en slaapverstoring	20	
		Ex post	2029	te starten	Evaluatie van de werking van de geluidsregels in de Omgevingswet. Hierin wordt betrokken omgaan met afwegingsruimte.	20	
		Ex post synthese	2027	Lopend	Het doel van het beleid 'Geluid' is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Hierbij ligt een belangrijke focus op geluidsanering, het aanpakken van knelpunten bij woningen met de hoogste geluidbelastingen. De doorlichting is eerder aangekondigd voor de jaren 2021-2022 in vervolg op de laatste doorlichting in 2016. Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking en verandert de wet- en regelgeving inhoudelijk. Een beleidsevaluatie in 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2023 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering in 2023 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder). Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.	20	
	Lucht	Ex post Strategische evaluatie agenda	2025	Lopend	Het betreft een evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC)	20	
		Ex-durante Monitoring voortgang Schone Lucht Akkoord	2 jaarlijks, 2024 meest recent	Afgerond	Het RIVM heeft berekend dat de gezondheidseffecten als gevolg van luchtvervuiling in 2030 met 46 procent afnemen ten opzichte van 2016. Voorwaarde daarvoor is dat deze plannen volledig worden uitgevoerd. Als ook de effecten van maatregelen tegen klimaatverandering en stikstofneerslag worden meegerekend is een gezondheidswinst van 50 procent haalbaar. Een gezondheidswinst van 50% betekent dat mensen in Nederland gemiddeld per persoon 2,5-3,5 maanden langer leven.	20	https://open.overheid.nl/documenten/dpc-82a50cb714803529fdb65d.pdf
		Ex post synthese Schone Lucht Akkoord	2026	te starten	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgebracht. Het NSL loopt tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Er is behoefte om vijf jaar na de start van het Schone Lucht Akkoord, het beleid door te lichten.	20	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Circulaire economie	Algemeen	Ex post CE beleid	2026	te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 21 was gesplitst in Circulaire Economie (Publieke Waarde Scan/ 2020) en Stalsystemen (2021) is afgerond in 2019 en betrof de onderzoeksperiode 2011–2017. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2018–2024.	21	
		Monitoring: Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	2025	Lopend	De integrale circulaire-economierapportage (ICER) is een tweejaarlijks product van PBL die zicht geeft op de stand van zaken in de transitie naar een circulaire economie. De volgende ICER staat gepland op 20 februari 2025 om te publiceren.	21	
	Textiel	Monitoring: Denim Deal	2024	Afgerond	In 2020 is de Green Deal Circulaire Denim (Denim Deal) gesloten. Ondertekenaars hebben daarin aangegeven jaarlijks data aan te leveren over hun voortgang op de 3 afgesproken doelen gedurende de looptijd van de deal (tot eind 2023). In 2021 is een nulmeting opgeleverd waarin het vertrekpunt voor de doelen wordt geschetst. In de volgende jaren zal de voortgang daarop worden weergegeven. In juni 2024 is de laatste monitor aan de TK gestuurd.	21	Bijlage 4 - Monitor Denim Deal 2020 – 2023 Rapport Rijksoverheid.nl
		Verkenning: Reparatie	2024	Afgerond	IenW overweegt om in samenwerking met Techniek Nederland een register op te zetten waarin reparateurs staan die de benodigde opleidingen hebben gedaan om als professioneel reparateur bekend te mogen staan. Om dit register ook echt te doen bijdragen aan meer reparatie, is het nodig te weten welke verwachtingen consumenten die een reparateur zoeken van zo'n register hebben en welke informatie erop te vinden moet zijn om ze ertoe aan te zetten voor reparatie te kiezen in plaats van vervanging van defecte apparaten. Daarop richt dit onderzoek zich.	21	PM
	Plastic	Monitoring: Plastic Pact NL	2024	Afgerond	De laatste monitor Plastic Pact NL is op 13 februari 2024 naar de TK gestuurd. Dit was de laatste monitor, omdat het Plastic Pact NL per 1 januari 2024 is gestopt.	21	Plastic Pact NL Meer met minder plastic - Monitoring 2022 Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-ante: Wegwerp plastics	2024	uitgesteld	Gedragsonderzoek naar drivers en belemmeringen voor hergebruik bij de consument: bij de overgang naar hergebruik spelen consumentengewoonten en percepties een grote rol, men is gewend aan wegwerp. Dit onderzoek brengt in kaart hoe consumenten meegenomen kunnen worden om hun gedrag aan te passen aan de nieuwe situatie met meer hergebruik.	21	
	Afvalstoffenbeheer	Ex-ante: Onderzoek Afvalstof of product	2023	uitgesteld	Onderzoek ten behoeve van overige acties uit de verkenningen uit 2021 op het terrein van de beoordeling van afvalstof of product (zie ook kamerbrief Opvolging verkenningen Taskforce Herijking Afvalstoffen, 1 maart 2021 (zie ook TK, 32 852-140). Dit ondersteunende onderzoek is naar verwachting nodig om verder uitwerking te geven aan de resterende acties uit de kamerbrief van 21 maart 2021. Het treffen het opstellen van diverse ministeriële regelingen en handreikingen en het inrichten van een kennisplatform voor omgevingsdiensten bij hun beoordeling van materiaalstromen om kennis op te doen en uit te wisselen. Momenteel wordt er zowel aan de ministeriële regelingen en handreikingen als aan de oprichting van het Kennisplatform gewerkt. Dat laatste samen met IPO, VNG en Omgevingsdienst NL.	21	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		Ex-ante: Onderzoek Storten	2023	lopend	Op basis van onderzoek uit 2022 over de positie van storten in een circulaire economie wordt er in 2023 een werkprogramma opgezet met concrete acties. Verwacht wordt dat er nog nader onderzoek nodig is om tot het opstellen van het werkprogramma te komen. Het werkprogramma is op 11 juni 2024 naar de Tweede Kamer verzonden.	21	Werkprogramma Storten 2024 – 2029 Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-ante: Onderzoek Circulair Materialenplan	2023	lopend	Ten behoeve van de ontwikkeling van het Circulair Materialenplan, als opvolger van het Landelijk Afvalbeheerplan, brengt de m.e.r. de milieueffecten in beeld voor de belangrijkste nieuwe beleidsvoornemens die mogelijk een plek krijgen in het CMP. Speerpunt bij de m.e.r. vormt de hoogwaardige verwerking van materiaalstromen. De resultaten en beleidsreactie zijn samen met het ontwerp CMP op 8 januari 2025 naar de Tweede Kamer gezonden ihkv de inspraakprocedure.	21	Kamerbrief over ontwerp Circulair Materialenplan Kamerstuk Rijksoverheid.nl
		evaluatie reductiemaatregelen2024 SUP		afgerond	Zoals opgenomen in de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik, zijn in 2024 de reductiemaatregelen voor plastic bекers en bakjes voor eenmalig gebruik geëvalueerd. De evaluatie is op 13 december 2024 naar de Tweede Kamer gestuurd, met in dezelfde brief een beleidslijn hoe opvolging wordt gegeven aan de evaluatie. Uit de evaluatie blijkt het erop lijkt dat de Europese verplichting voor deze bекers en bakjes door Nederland behaald gaat worden. Wel blijken er mogelijkheden te zijn om de regelgeving duidelijker en effectiever te maken. In de Kamerbrief is aangegeven hoe het kabinet hiermee omgaat. De UPV wegwerpplastic is in 2024 nog niet geëvalueerd. Dit wordt gedaan als de eerste cyclus van de UPV doorlopen is.	21	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/evaluatie-rapporten-de-regeling-kunststofproducten-voor-eenmalig-gebruik
	Fiscale regelingen	evaluatie statiegeldregelgeving	2024	uitgesteld	Het uitvoeren van de evaluatie van de regelgeving voor statiegeld zoals vastgelegd in het Besluit Beheer Verpakkingen 2014 (Bbv.). Het betreft zowel de in artikel 16 van dat besluit genoemde artikelen 6a en 12 van dit besluit (betreffende plastic flessen), als artikelen 6b en 13 (betreffende metalen verpakkingen). De evaluatie wordt in Q1 afgerond en in het voorjaar van 2025 met een eerste beleidsreactie naar de Tweede Kamer verzonden.	21	
		evaluatie recycling- en hergebruikdoelstellingen, Besluit beheer Verpakkingen	2024	uitgesteld	Het uitvoeren van de evaluatie naar doeltreffendheid en effecten van de hergebruik en recyclingdoelstellingen zoals vastgelegd in artikel 5a en 6 van het Besluit Beheer Verpakkingen 2014 (Bbv.). De evaluatie wordt in Q1 afgerond en in het voorjaar van 2025 met een eerste beleidsreactie naar de Tweede Kamer verzonden.	21	
		Milieu-investeringsaftrek (MIA)	2029	te starten	Stimulering investeringen in innovatieve milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. De MIA vormt, als onderdeel van de investeringsaftrek in de IB en Vpb, een extra aftrek op de fiscale winst voor milieu-investeringen die bij ministeriële regeling worden aangewezen. Er zijn drie verschillende categorieën op de Milieulijst, waarbij drie verschillende percentages van het investeringsbedrag in mindering kan worden gebracht op de winst. De MIA is een gebudgetteerde regeling met een systematiek van meerjarige budgetegalisatie.	IX	
		VAMIL	2029	te starten	Stimulering investeringen in innovatieve milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. Op basis van de willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) mag willekeurig worden afgeschreven op door de Minister van IenW aangewezen milieu-investeringen (Milieulijst) tot een vast percentage van de aanschaf- of voortbrengingskosten. Deze regeling in de IB en Vpb leidt voor de belastingplichtige tot een liquiditeits-	IX	

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Algemeen	Ex-post synthese: Artikel 22 Omgevings-veiligheid en Milieurisico's	2025	gestart	en rentevoordeel. De VAMIL is een gebudgetteerde regeling met een systematiek van meerjarige budgetegalisatie.		
					Het doel van het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is het realiseren van een schone, gezonde en veilige leefomgeving die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren. In alle hierna opgenomen beleidsevaluaties vallend binnen artikel 22 dienen ter ondersteuning van deze beleidsdoorlichting. Over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is eind 2018 een rapport uitgebracht (TK 32 861 nr. 42). Eén van de aanbevelingen daarvan was om voor de volgende doorlichting te zorgen voor meer kwantitatief evaluatiemateriaal. Er is behoefte om in 2025 het beleid wederom door te lichten.	22	
					Het wettelijk verplichte 2-jaarlijks onderzoek naar de wettelijk vastgestelde kwaliteitscriteria voor de taakuitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is in 2023 opgeleverd en naar de Kamer verstuurd (Kamerstuk 22343/28663, nr. 368)	22	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-22343-368.html
	voorkomen en beperken milieurisico's	Ex-ante: onderzoek veiligheid energie transitie	2023	afgerond	Vanuit het thema 'veiligheid energietransitie' wordt ex ante onderzoek gedaan om de beleidsvorming richting te kunnen geven. Dat betreft bijvoorbeeld de ontwikkelingen in de waterstofketen. Begin 2023 werd een onderzoek over mogelijk te verwachten volumes aan de Kamer gestuurd. Een verkenning van de maatschappelijke kosten en baten m.b.t. verschillende waterstofdragers (waaronder ammoniak) die eind 2023 verwacht wordt zal mede basis zijn voor de herijking van het kabinetsstandpunt ammoniak.	22	https://open.overheid.nl/documenten/dpc-92d80856153f38cc0b5586pdf
					Het beleid 'Biociden' is erop gericht dat biociden, middelen waarmee schadelijke of ongewenste organismen kunnen worden bestreden, werkzaam zijn en veilig voor mens en milieu worden toegepast. Hierbij wordt harmonisatie in Europa nagestreefd. Met de inwerkingtreding van de Europese biocidenverordening in 2012 is veel veranderd. Omdat de uitgangssituaties in de EU-lidstaten verschillend was, is in de EU nu nog een overgangsregime van toepassing. Nederland heeft het hier al bereikte beschermingsniveau in die periode niet verlaagd. In 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van dit beleid naar aanleiding van de door de Europese Commissie uitgevoerde Fact Finding Mission (TK 27858 nr. 510). De beoordeling en goedkeuring van werkzame stoffen onder de biocidenverordening gebeurt in een (Europees) werkprogramma. Dit Europese beoordelingsprogramma is vertraagd. Mogelijk met 5 jaar. Daarmee wordt ook de nationale evaluatie vertraagd.	22	
					In 2023 is er een Trendanalyse biotechnologie opgesteld door COGEM en Gezondheidsraad (april 2023 door stas lenW aan TK verstuurd). In 2024 gaan we nav deze Trendanalyse aan de slag met een visietraject, waartoe de Trendanalyse oproept afhankelijk van nieuwe kabinetsplannen. In 2023 is er ook een beleidsevaluatie veiligheid biotechnologie uitgevoerd, deze is op 14 maart 2024 aan de TK gestuurd. Belangrijkste uitkomsten: biotechnologie in Nederland is veilig en het ministerie van lenW wordt gezien als benaderbaar en zichtbaar. De voornaamste aanbeveling is om het stelsel vergunningverlening te herzien, omdat het huidige stelsel niet toekomstbestendig is gezien de steeds grotere aantallen en steeds complexere aanvragen.	22	Kamerbrief bij beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie en verkenning Aanvaardbaar Risico Kamerstuk Rijksoverheid.nl

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Veilige omgeving		ex-post: Evaluatie asbestbeleid	2026	te starten	De evaluatie richt zich op de vraag op welke wijze de aanpak van asbestdaken is gerealiseerd	22	
		Ex-durante: Impulsprogramma Chemische Stoffen	2027	te starten	de evaluatiemethodiek lerend evalueren wordt toegepast om te evalueren of de gerichte impulsen aan het chemische stoffen en biociden beleid de gewenste impact hebben. Dit houdt in dat er gedurende de vierjarige looptijd van het programma ex durante geëvalueerd wordt. Op deze manier kan het programma op een gestructureerde wijze, waar nodig, worden bijgewerkt om de doelstelling zo goed mogelijk te realiseren.	22	
		Ex-post: Evaluatie LAVS	2023	afgerond	Met de verplichtstelling van het Landelijke Asbestvolgsysteem (LAVS) wordt gericht ingezet op betere naleving van en toezicht op asbestregelgeving geldend voor gecertificeerde/ accreditatiebedrijven werkzaam in de asbestsaneringsketen (inventarisatie, verwijdering, eindbeoordeling en afvalafvoer). Daarmee wordt beoogd te voorkomen dat in de keten van werkzaamheden nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens, in het bijzonder werknemers, en het milieu. De evaluatie van het LAVS gaat in op de vraag of de gestelde doelen van het LAVS zijn bereikt (effectiviteit) en of deze zo goedkoop mogelijk zijn bereikt (efficiëntie).	22	Rapport beleidsevaluatie Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-post: Evaluatie Cogem	2025	Te starten	De Commissie Genetische Modificatie (COGEM) informeert en adviseert de regering over genetisch gemodificeerde organismen (ggo's). Het is wettelijk verplicht om een 4- jaarlijkse evaluatie uit te voeren van het adviesorgaan inzake biotechnologie. Vier jaar geleden In 2021 vond de laatste evaluatie plaats. Er is behoefte om eens per vier jaar een evaluatie uit te voeren.	22	
	Monitoring: Evaluatie uitvoering Basisnet	Monitoring: Evaluatie uitvoering Basisnet	2023	Afgerond	Jaarlijks wordt de uitvoering van het Basisnet (weg, water, spoor) gemonitord aan de hand van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen over de routes van het Basisnet in het voorgaande jaar. Dit is een wettelijke verplichting. Een overzicht van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen in 2022 over weg, water en spoor is middels een brief aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarin zijn ook de overschrijdingen van het wettelijk basisbeschermingsniveau en de vastgelegde risicoplafonds aangegeven. De uitkomsten over het wel of niet overschrijden van het wettelijk basisbeschermingsniveau als ook de vastgelegde risicoplafonds zijn de maat voor de evaluatie van de uitvoering van de Basisnet regelgeving.	22	https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet/#h358ba084-3d9b-455c-b26e-94e39f561d62
		Monitoring: Evaluatie juridische aspecten Basisnet	2023	Afgerond	Evaluatie originele Basisnet uitgevoerd. De conclusies hieruit (dat het Basisnet en het instrument van de risicoplafonds niet werken en ook niet kunnen werken) zijn meegenomen in de beleidsontwikkeling van het Robuust Basisnet. Dat is ook beschreven in de laatste Kamerbrief, waar de evaluatie als bijlage aan was toegevoegd.	22	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/09/27/rapport-evaluatie-basisnet-ecorys#:~:text=Het%20rapport
		Ex-durante: Evaluatie Programma Robuust Basisnet	2025	Uitgesteld	In 2024 wordt gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie zal met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor	22	Deze evaluatie staat gepland voor de 2 ^e helft van 2025. Het betreft een interne evaluatie, dus niet een onderzoeksrapport

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
					de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water.		wat we extern gaan publiceren.
		Ex-post: Evaluatie Atlas Leefomgeving	2024	afgerond	De evaluatieaanbeveling om de doelmatigheid verder te onderzoeken wordt in 2022 opgevolgd door een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. De MKBA is er op gericht te bezien of de Atlas tegemoet komt aan maatschappelijke behoefte. Daarnaast wordt de efficiency van het beheer opnieuw onderzocht. MKBA is gestart in oktober 2023. Oplevering rapport verwacht Q4 2024	22	MKBA Atlas Leefomgeving - Eindrapportage Rapport Rijksoverheid.nl
		Ex-post: Project Aankoopregeling/ Basisnet	2025	te starten	De afgelopen 10 jaar is door RWS uitvoering gegeven aan de Beleidsregel verwerven van woningen langs Basisnetroutes. De opdracht nadert zijn eind. Een evaluatie moet inzichten opleveren over het proces. Mogelijk wordt er in de toekomst een nieuw project gestart., dan kunnen de leerpunten uit deze evaluatie meteen worden toegepast.	22	
		Ex-post: COVID-Vuurwerkregeling	2025	te starten	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) kwam tegemoet in de gemaakte kosten van detailhandelaren en vuurwerkbedrijven naar aanleiding van het tijdelijk verbod op het verkopen, vervoeren of afsteken van eindejaarsvuurwerk tijdens de jaarwisselingen 2020/2021 en 2021/2022. In de evaluatie zal worden bekeken of de subsidie bekend was bij de bedrijven, of zij er gebruik van hebben gemaakt en in hoeverre het de kosten heeft gedekt.. De informatie is nuttig voor het geval het instrument voor vergelijkbare situaties weer wordt overwogen.	22	
		Monitoring: Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	2025	uitgesteld	Anticiperend op de aanstaande Omgevingswet is het programma Modernisering Omgevingsveiligheid (MOV) opgezet. Het programma MOV heeft onderzoek gedaan naar de behoeftes ten aanzien van omgevingsveiligheid van bestuurders van gemeenten, provincies, omgevingsdiensten, veiligheidsregio's en gezondheidsdiensten. De evaluatie van het programma MOV gaat enerzijds in op de vraag of de gestelde doelen van het programma zijn bereikt en anderzijds op de vraag wat nog nodig is vanuit het ministerie van IenW voor de implementatie van de modernisering bij de inwerking treden van de Omgevingswet.	22	Deze evaluatie heeft een korte vertraging opgelopen en zal eerste kwartaal 2025 worden gepubliceerd.
	Uitvoeren milieuregelingen	Monitoring: Evaluatie VTH (vergunningen, Toezicht, Handhaving)	2025	te starten	Vanaf 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Vanaf dat moment verplicht deze wet tot tweejaarlijks evalueren van de kwaliteit van de uitvoering VTH. Op basis van de oude Wet algemene bepalingen omgevingsrecht hebben in 2017, 2019, 2021 en 2023 evaluaties plaatsgevonden. Deze evaluaties worden gebruikt om, waar nodig, verbeteringen in het VTH-stelsel door te voeren. De tweejaarlijkse evaluatie van 2023 dient tevens als nulmeting voor het Interbestuurlijk Programma VTH dat van 2022- 2024 loopt. In dit IBP-VTH wordt opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie Van Aartsen. De eerstvolgende evaluatie vindt plaats in 2025 waarmee dan ook de resultaten van het IBP-VTH in kaart worden gebracht.	22	
	Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	Ex-post: Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	2023	afgerond	Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (Kernenergiewet en onderliggende besluiten en regelingen) om na te gaan of het stelsel voldoende robuust is met oog op het bewerkstelligen van de ambities van het coalitieakkoord inzake kernenergie en afval.	22	Evaluatie stelsel Kernenergiewet Rapport Rijksoverheid.nl

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
		Ex-durante: ZBO- evaluatie ANVS	2025	lopend	In 2025 wordt de tweede wettelijke evaluatie van het ZBO ANVS uitgevoerd. Hierbij wordt o.a. in beeld gebracht of de ANVS voldoende is uitgerust voor de nucleaire ambities van het Kabinet en de nieuwe private initiatieven (w.o. SMR's) die in de sector worden onderzocht.	22	
		Ex-durante: Financiële Zekerheidsstelling Ontmanteling	2025	lopend	Doel van de financiële zekerheidsstelling is het - zoveel als redelijkerwijs mogelijk - voorkomen dat de Staat moet bijdragen aan de kosten van het buitengebruikstellen en ontmantelen van kernreactoren. Met deze evaluatie worden de huidige eisen aan de financiële zekerheidsstelling en het proces van de beoordeling ervan geëvalueerd om te bezien of dit op onderdelen (verder) kan worden verbeterd.	22	

Bijlage 4: Inhuur externen

Vanaf 2011 geldt als norm voor externe inhuur 10% van de personele uitgaven (motie Roemer). In onderstaande tabel staan de totale uitgaven voor externe inhuur van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Tabel 151 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Verslagjaar 2024 (bedragen x € 1.000)	
Programma- en apparaatskosten ¹	
1. Interim-management	8.288
2. Organisatie- en Formatieadvies	9.743
3. Beleidsadvies	20.496
4. Communicatieadvies	5.320
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	43.846
5. Juridisch Advies	5.065
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	40.795
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	6.071
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	51.931
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ²	263.321
Ondersteuning bedrijfsvoering	263.321
Totaal uitgaven inhuur externen	359.099

¹ Realisaties van Agentschappen zijn o.b.v. kosten en de realisaties van de Bestuurskern zijn o.b.v. werkelijke uitgaven.

² Deze categorie bestaat uit drie posten. (1) De uitzendkrachten van het ministerie (€7,8 miljoen); (2) de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS, die niet of niet gemakkelijk zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur (€77,9 miljoen); (3) Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, maar onder de definitie van externe inhuur vallen (€177,6 miljoen).

Toelichting op het inhuurpercentage 2024

In 2024 gaf het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat €359 miljoen aan externe inhuur uit. Het deel dat betrekking heeft op de kerntaken, gefinancierd uit de apparaatsmiddelen van lenW bedroeg €181 miljoen. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen €1.802 miljoen. Samen zijn de uitgaven €1.984 miljoen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2024 op een inhuurpercentage van totaal 9,1% en binnen de norm van 10%.

Bij enkele onderdelen van lenW ligt het inhuurpercentage boven de 10%. Er was noodzaak voor extra inhuur van capaciteit bij het KNMI en de Inspectie vooral voor expertise op terrein van automatisering. Bij de bedrijfsvoering gaat het om automatisering en inkoop. Bij de beleidskern betreft de extra inhuur voornamelijk tijdelijke (specialistische) inzet op programma's voor het klimaatakkoord, de vrachtwagenheffing, de luchtruimherziening en Schiphol.

Naast de inzet van externe inhuur gefinancierd uit apparaat middelen vindt er bij Rijkswaterstaat (RWS) inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betreft (de niet-kerntaken), welke wordt gefinancierd uit de programmamiddelen. Rekening houdend met de inhuur op niet-kerntaken bij RWS ter hoogte van €178 miljoen, zou het inhuurpercentage uitkomen op 16,6%, waarmee de norm van 10%, wel wordt overschreden. Inhuur op niet-kerntaken is noodzakelijk om de hoge productieopgave van RWS te kunnen realiseren.

Uitgangspunt bij exploitatie-, onderhoud-, ontwikkeling- en vernieuwingsprojecten is om optimaal gebruik te maken van de markt. De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name verantwoord op

de post externe productkosten in de agentschapsverantwoording en de artikelonderdelen ontwikkeling en vernieuwing in de verantwoordingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Tabel 152 Inhuur externen buiten raamovereenkomsten

	2024
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	0

Toelichting op inhuur externen buiten raamovereenkomsten 2024

In 2024 zijn geen externen ingehuurd buiten de raamovereenkomsten die het maximumtarief van € 225 per uur (exclusief btw) overschreden.

Bijlage 5: Rijksuitgaven Caribisch Nederland

Op verzoek van de motie Hachchi c.s. (Kamerstukken II 2011/12, [33000 IV, nr. 28](#)) wordt jaarlijks een overzicht van alle rijksuitgaven aan Caribisch Nederland (met uitzondering van de vrije uitkering ofwel het BES-fonds) toegevoegd aan de begroting van Koninkrijksrelaties (IV).

Naar aanleiding van de voorlichting van de Afdeling Advisering van de Raad van State (RvS) en het Interdepartementale Beleidsonderzoek Koninkrijksrelaties (IBO) volgt het kabinet de aanbeveling op om het overzicht Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland aanzienlijk uit te breiden (Kamerstukken II 2019/20, [35300 IV, nr. 11](#)). Doel hiervan is om de rol van het Ministerie van BZK te verstevigen en een meer integrale afweging van de Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland te bevorderen.

In het jaarverslag Koninkrijksrelaties (IV) is het totale overzicht van de Rijksuitgaven Caribisch Nederland te vinden. Hieronder is de uitsplitsing van de Rijksuitgaven aan Caribisch Nederland voor het departementale jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) weergegeven. In het overzicht en de bijbehorende toelichtingen wordt aangegeven of het uitgaven zijn ten behoeve van eilandelijke taken (E) of rijkstaken (R), of er sprake is van incidentele (I) of structurele (S) bekostiging en wordt een toelichting gegeven op de wijze van financiering welke gekoppeld is aan de beoogde beleidsdoelen.

Tabel 153 Departementaal overzicht Rijksuitgaven Caribisch Nederland (bedragen x € 1.000)

	Taak	Bijdrage	Realisatie				
			2020	2021	2022	2023	2024
Totaal uitgaven			61.328	36.489	29.266	18.938	25.862
Artikel 13 Bodem en Ondergrond			8.153	10.348	10.912	11.609	11.769
Opdrachten	R	I	39	60	0	0	0
Subsidies (regelingen)	E	S	8.114	10.144	10.912	11.609	9.295
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	0	144	0	0	2.474
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid			13.501	11.038	9.820	0	8.313
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	13.501	11.038	9.820	0	8.313
Artikel 17 Luchtvaart			17.515	10.945	5.765	5.490	2.422
Opdrachten	R	S	1.364	940	287	223	176
Subsidies (regelingen)	R	I	691	425	420	286	1.269
Bijdrage aan agentschappen	R	I	6.411	5.806	5.058	3.435	465
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	9.049	0	0	1.546	512
Leningen	R	I	0	3.774	0	0	0
Artikel 18 Scheepvaart en havens			16.759	96	0	0	57
Opdrachten	E	S	45	61	0	0	57
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	16.714	35	0	0	0
Artikel 21 Duurzaamheid			2.737	1.374	350	835	1.655
Opdrachten	E	I	0	0	0	47	0
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	2.737	1.374	350	788	1.655
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's			642	623	1.500	307	455
Opdrachten	E	S	131	122	72	55	106

	Taak	Bijdrage	Realisatie				
			2020	2021	2022	2023	2024
Subsidies (regelingen)	E	I	77	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	R	S	0	0	231	252	349
Bijdrage aan medeoverheden	E	S	434	501	1.197	0	0
Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie			1.043	1.064	919	697	1.191
Bijdrage aan medeoverheden	R	S	1.043	1.064	919	697	1.191
Artikel 24 Handhaving en toezicht			978	1.001	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	R	S	978	1.001	0	0	0

Toelichting

Artikel 13 Bodem en ondergrond

Subsidies

Betreft structurele subsidies voor het verlagen van de tarieven van drinkwater op Saba, Sint Eustatius en Bonaire, alsmede voor afvalwater (rioolwaterzuivering) op Bonaire. Daarnaast gaat het om incidentele subsidies voor investeringen in de drinkwatervoorzieningen, hetgeen bijdraagt aan de toegankelijkheid van drinkwater.

Artikel 17 Luchtvaart

Opdrachten

Het betreft de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties.

Subsidies

Er is een subsidie aan DC-ANSP verstrekt ten behoeve van het verlagen van luchtverkeersdienstverleningstarieven. Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport te voorkomen, heeft lenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP) gedekt 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.

Bijdrage aan agentschappen

Bijdrage aan RWS voor de baanverlichting op Bonaire International Airport.

Bijdrage aan medeoverheden

Bijdrage aan Sint-Eustatius voor onderhoud Replace the Air Treatment Unit.

Artikel 21 Duurzaamheid

Opdrachten

Dit betreft middelen ten behoeve van incidentele opdrachten voor eilandelijke taken. Het gaat hierbij om advisering afvalmanagement in het kader van het programma Afval op Maat.

Bijdrage aan medeoverheden

Dit betreft de bijdrage aan het Openbaar lichaam Bonaire voor het realiseren van een duurzaam afval beheer via onder andere het programma Afval Beheer op Maat.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

Opdrachten

Dit betreft middelen ten behoeve van de programma uitgaven die RWS maakt voor de jaaropdracht onder andere om opdrachten uit te zetten voor vertalingen, communicatie en informatievoorziening.

Bijdrage aan agentschappen Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de inzet van capaciteit voor de jaaropdracht. RWS voert werkzaamheden uit voor onder andere vergunningen categorie 4 voor het Inrichtingen- en activiteitenbesluit BES.

Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie

Bijdrage aan agentschappen

De specifieke taken van het KNMI op CN worden uitgevoerd in opdracht van de Minister van IenW. Hij is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms) en heeft de uitvoering daarvan belegd bij het KNMI. Het KNMI voert een groot aantal werkzaamheden uit op Caribisch Nederland. - Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (wettelijke taak); - Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport) (wettelijke taak); - Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie (wettelijke taak); - Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat (wettelijke taak); - Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat/klimaatsscenario's (nog geen wettelijke taak, wordt waarschijnlijk wel opgenomen in nieuwe Wtms); - Het verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie (wettelijke taak); - Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie, met name WMO, EUMETSAT en ECMWF (wettelijke taak); - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat (consultatie); - Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit (wettelijke taak); - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie (wettelijke taak); - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's; (consultatie); - Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de Comprehensive Nuclear Test Ban Treaty (CTBT) (wettelijke taak).

Bijlage 6: NGF-bijlage

In deze bijlage wordt gerapporteerd over aan lenW onvoorwaardelijk toegekende middelen uit het Nationaal Groeifonds (NGF). In 2022 zijn voor het eerst middelen vanuit het Nationaal Groeifonds aan de begroting van lenW toegekend. In eerdere jaren heeft lenW geen middelen uit het NGF ontvangen, daarom wordt er niet over eerdere jaren in onderstaand overzicht verantwoord.

Voor de inhoudelijke rapportage over de voortgang van alle NGF-projecten voor het jaar 2024 wordt verwezen naar de voortgangsrapportage zoals opgesteld door de beoordelingsadviescommissie van het NGF.

Tabel 154 Uitgaven NGF-projecten van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (bedragen x € 1.000)

	Totaal toegekend NGF- budget	Realisatie	Resterend budget	
		2023	2024	
Totaal uitgaven NGF-Projecten	931.788	62.408	106.924	762.456
<i>Subtotaal uitgaven Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)</i>	<i>51.104</i>	<i>8.203</i>	<i>12.457</i>	<i>30.444</i>
18.1 Scheepvaart en Havens			12.457	30.444
Opdrachten (DIL)		8.203	12.457	30.444
<i>Subtotaal ontvangsten Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten		0	0	0
<i>Subtotaal uitgaven Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)</i>	<i>50.200</i>	<i>9.900</i>	<i>19.705</i>	<i>20.595</i>
18.1 Scheepvaart en Havens			19.705	20.595
Subsidies (ZES)		9.900	19.705	20.595
<i>Subtotaal ontvangsten Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten		0	0	0
<i>Subtotaal uitgaven Luchtvaart in transitie (LiT)</i>	<i>337.184</i>	<i>42.443</i>	<i>45.883</i>	<i>248.858</i>
17.1 Luchtvaart			45.142	239.301
Opdrachten (LiT)		266	322	859
Subsidies (LiT)		41.825	44.197	238.442
Bijdragen aan agentschappen (LiT)		0	623	0
98.1 Personele uitgaven			741	9.557
Personele uitgaven		352	741	9.557
<i>Subtotaal ontvangsten Luchtvaart in transitie (LiT)</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	
Ontvangsten (LiT)		0	0	0
<i>Subtotaal uitgaven NL2120</i>	<i>70.000</i>		<i>11.086</i>	<i>58.914</i>
11.1 Algemeen Waterbeleid			11.086	57.487
Subsidies (NL2120)			8.195	41.924
Bijdragen aan medeoverheden (NL2120)			2.891	15.563
<i>Subtotaal ontvangsten NL2120</i>		<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten		0	0	0
<i>Subtotaal uitgaven Groeiplan Waternotechnologie (GPWT)</i>	<i>135.000</i>		<i>5.683</i>	<i>129.317</i>
11.4 Waterkwaliteit			5.683	129.317
Subsidies (GPWT)			5.683	129.317

	Totaal toegekend NGF- budget	Realisatie	Resterend budget	
<i>Subtotaal ontvangsten Groeiplan Waternet (GPWT)</i>		0	0	0
Ontvangsten (GPWT)		0	0	0
<i>Subtotaal uitgaven Dutch Metropolitan Innovations (DMI)</i>	78.300	1.862	10.635	65.803
14.3 Slimme en Duurzame Mobiliteit			10.055	59.359
Opdrachten (DMI)		1.862	10.055	59.359
98.1 Personele uitgaven			580	6.444
Personele uitgaven (DMI)		0	580	
<i>Subtotaal ontvangsten Dutch Metropolitan Innovations (DMI)</i>		0	0	0
Ontvangsten (DMI)		0	0	0
<i>Subtotaal uitgaven Maritiem Masterplan (MM)</i>	210.000		1.475	208.525
18.1 Scheepvaart en Havens			1.336	203.975
Opdrachten (MM)			2	21.374
Subsidies (MM)			1.074	180.091
Bijdragen aan Agentschappen (MM)			260	2.510
98.1 Personele uitgaven			139	4.550
Personele uitgaven (MM)			139	4.550
<i>Subtotaal ontvangsten Maritiem Masterplan (MM)</i>		0	0	0
Ontvangsten (MM)		0	0	0

Toelichting

Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)

DIL heeft als doel de digitalisering van de logistieke sector te versnellen en faciliteren. De toegekende middelen (€ 51,1 mln.) worden ingezet voor verdere ontwikkeling van de Basis Data Infrastructuur (BDI) en verhoging van de 'digital readiness' van het bedrijfsleven. Hiermee kunnen verstoringen en inefficiënties in de logistiek versneld en via betere (digitale) samenwerking aangepakt worden. Het programma DIL wordt in de periode 2022 – 2027 uitgevoerd. In 2024 zijn de basisprincipes, IT-architectuur en bouwblokken van de digitale infrastructuur vastgesteld en dit maakt veilig datadelen mogelijk. De eerste Living Labs in het Maritieme en Luchtvracht domein (voornamelijk rond de zeehaven Rotterdam en Schiphol Airport) zijn al in gebruik. Daarnaast is er nog een groot aantal nieuwe living labs in voorbereiding.

Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)

Met middelen (€ 50,2 miljoen) voor ZES kan een deel van de binnenvaart worden verduurzaamd via een nieuw energiesysteem. Door te investeren in dockingstations, batterijcontainers en het ombouwen van schepen kan er een rendabel en schaalbaar netwerk van open-toegankelijke laadinfrastructuur en energiecontainers ontstaan voor emissieloos varen. Na de start in 2022 van de aanleg van laadstations en de aanschaf van energiecontainers is in december 2023 de tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen geopend. Inmiddels zijn op vier locaties laadstations operationeel en heeft lenW subsidie verstrekt om 10 binnenvaartschepen geschikt te maken voor batterij-elektrisch varen. Tot en met 2026 is € 11,1 miljoen beschikbaar voor de subsidie van de aanschaf en de installatie van een elektrische voortstuwingsinstallatie.

Luchtvaart in Transitie (LiT)

Luchtvaart in Transitie (ca € 337 miljoen in totaal t/m 2030) is gericht op het verduurzamen van de luchtvaartsector door knelpunten in de transitie naar een duurzamere luchtvaart weg te nemen. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling en daarbij behorend onderzoek en flankerende activiteiten. Het project is in 2023 gestart en heeft een looptijd van 8 jaar. In 2024 is de voorwaardelijke toekenning voor het deelproject project Hydrogen Aircraft Powertrain and Storage Systems (HAPSS) ca. € 73 miljoen omgezet naar onvoorwaardelijk. Na overheveling naar de IenW begroting in 2024 wordt het totale project-budget € 337 miljoen. In 2024 zijn 5 subsidiebeschikkingen afgegeven en is er 1 subsidie vastgesteld. Met de vaststelling van de subsidie heeft het project Hydrogen Aircraft Powertrain and Storage Systems (HAPSS) de onvoorwaardelijke fase afgerond. Daarnaast is de tijdelijke subsidieregeling LiT opengesteld. Daar hebben diverse projecten op ingeschreven die vervolgens zijn gestart.

NL2120

In het kader van het Nationaal Groeifonds zijn twee projecten gestart in 2024, te weten Groeiplan Watertechnologie en NL2120. Het Groeiplan Watertechnologie (nieuwe naam: Uppwater) beoogt de verdere ontwikkeling en (export)groei van de Nederlandse watertechnologiesector en water gebruikende sectoren, zodat er nu en in de toekomst voldoende, schoon en veilig (drink)water beschikbaar blijft. Voor dit project is het beschikbaar budget € 135 miljoen. NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland, richt zich op het opschalen van natuurlijke oplossingen (nature based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Voor NL2120 is het beschikbaar budget € 110 miljoen, waarvan € 40 miljoen voorwaardelijk. De IenW minister neemt de regie over de uitvoering van de projecten en zorgt voor toepassing van de kennis in beleid en aanbestedingen.

Groeiplan Watertechnologie (GPWT)

In 2023 is de reservering voor het NGF-project Groeiplan Watertechnologie van in totaal € 135 miljoen toegekend. Dit project heeft als doel nieuwe technologieën voor de beschikbaarheid van (schoon) water te ontwikkelen en deze zowel nationaal als internationaal te vermarkten. Tevens zijn de pilot subsidieregeling en demonstratieprojecten subsidieregeling eind 2024 in werking getreden.

Dutch Metropolitan Innovations (DMI)

DMI draagt bij aan samenhang en samenwerking in het fysieke domein gericht op slimme, duurzame verstedelijking en mobiliteitsvernieuwing. Voor Dutch Metropolitan Innovations is in 2023 € 85,0 miljoen beschikbaar gesteld door het NGF, waarvan € 78,3 miljoen op de begroting van IenW en € 6,7 miljoen op de begroting van BZK (inmiddels VRO). Aanvullend investeren bedrijven en gemeenten gezamenlijk meerjarig een zelfde bedrag. Deze investeringen hebben als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data in het fysieke domein t.b.v. slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteits-transitie. DMI is op 1 november 2023 gestart. Inmiddels zijn ruim 20 innovatieopdrachten verstrekt en van start gegaan en zijn met gemeenten ruim 30 partnership protocollen en werkafspraken gemaakt. De ontwikkeling van individuele toepassingen is begonnen, en de eerste MVP's zijn opgeleverd, waaronder die van de Algemene Voorzieningen (Producten en Diensten Catalogus). Inmiddels is de eerste ingebruikname van een innovatie bij 4 gemeenten een feit en is hiervoor de exploitatie aangevangen. Ultimo

2024 hebben 101 bedrijven, gemeenten en kennisinstellingen hun deelname aan DMI bevestigd. Het DMI-programmabureau is op volle sterkte en op het vlak van de governance zijn de Ecoraad en Beheerraad op regelmatige basis bijeen geweest. DMI werkt samen met meerdere andere Data-ecosystemen, Basisregistraties en Digitale Stelsels in de fysieke leefomgeving.

Maritiem Masterplan

Met het Maritiem Masterplan (€ 210 miljoen toegekend) wordt ingezet op de verduurzaming van de maritieme sector. Door voort te bouwen op onderzoek met betrekking tot de toepassing van hernieuwbare brandstoffen en duurzame aandrijflijnen, dit te demonstreren aan boord van schepen en de informatie uit deze demonstraties te delen, wordt de maritieme sector ondersteund in het voorbereiden op de klimaattransitie. Het project is in 2024 gestart en heeft een looptijd van tien jaar. In 2024 werd de eerste van totaal drie calls opengesteld. Met een budget van €85 miljoen zijn er negen projecten toegekend, verdeeld over alle drie de energielijnen: waterstof, methanol en CO₂-afvanginstallatie bij LNG aandrijflijnen. Ook het programmabureau is in 2024 gestart en de eerste stappen zijn gezet voor het deelprogramma Human Capital. De beoogde uitgave van €2,1 miljoen voor het Digitaal Samenwerking (JMDP) kon door vertraging niet volgens planning worden gerealiseerd. Het is de verwachting dat het bedrag in het eerste halfjaar van 2025 wordt beschikt.

Bijlage 7: Rapportage Correspondentie

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) rapporteert hierbij over de correspondentie met burgers voor het kalenderjaar 2024. In deze rapportage wordt een beeld geschetst van de omvang van de correspondentie tussen burgers en IenW en binnen welke termijn deze correspondentie wordt behandeld.

Tabel 155 Overzicht tijdigheid maatschappelijke correspondentie

Rapportage Behandeling Correspondentie	Aantal ingekomen 2024	Aantal afgedaan 2024 ¹	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitsluitel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om WOO-besluit						
- Kerndepartement ²						
- ILT ²	139	130	38	11	35	46
- PBL	0					
- RWS ²	119	105	31	23	26	25
- KNMI	5 5 (1 uit 2023)		4		1	0
Bezwaarschriften						
- Kerndepartement	49	45	16	10	8	11
- ILT (exclusief bestuurlijke boete)	453	557	94	85	229	148
- ILT bezw. bestuurlijke boete	268	274	63	0	0	211
- PBL	0					
- RWS	111	83	23	22	24	14
- KNMI						
Klaagschriften						
- Kerndepartement	3	2	1	1		
- ILT	56	62	43	2	0	17
- PBL	0					
- RWS	29	27	17	4	5	1
- KNMI						
Andere (Burger)brieven						
- Kerndepartement	2.062	1.912	1.629			283
- ILT	4.249	4.249	3.666			583
- PBL	382	388	356	25	7	4
- RWS	121.859	122.568	116.197	nvt	nvt	6.371
- KNMI	3.320	3.313	3.306			7

1 Inclusief restant verzoeken uit jaar t-1 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen).

2 deze informatie is te vinden via <https://woocijfers.open-overheid.nl/woo-verzoek/per-ministerie>

Bijlage 8: Afkortingenlijst

Tabel 156 Departementaal overzicht Rijksuitgaven Caribisch Nederland (bedragen x € 1.000)

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
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CO ₂	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol
CROW/ KpVV	CROW Kennisplatform Verkeer en Vervoer
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
------	---------------------------------

A.

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	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	Europese CO ₂ emissiehandelssysteem / EU Emissions Trading System
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	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
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IenW	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

A.

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-Bbtenalyse
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 ₃	Ammoniak
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMVOS	Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan
NO ₂	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

A.

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	Committee for Risk Assessment
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.nl	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak

S.

SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SDG	Sustainable Development Goal
SO ₂	Zwaveldioxide
SSO	Shared Services Organisatie
SSP	State Safety Programme 2015-2019
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 Weken 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	Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL	Vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof

A.

VN	Verenigde Naties
VNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

W.

Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbb	Wet bodembescherming
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie

Y.

/

Z.

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
