
Vergaderjaar 2021–2022

36 100 XII

Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (HXII) 2021

Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT (HXII) 2021
Ontvangen 18 mei 2022

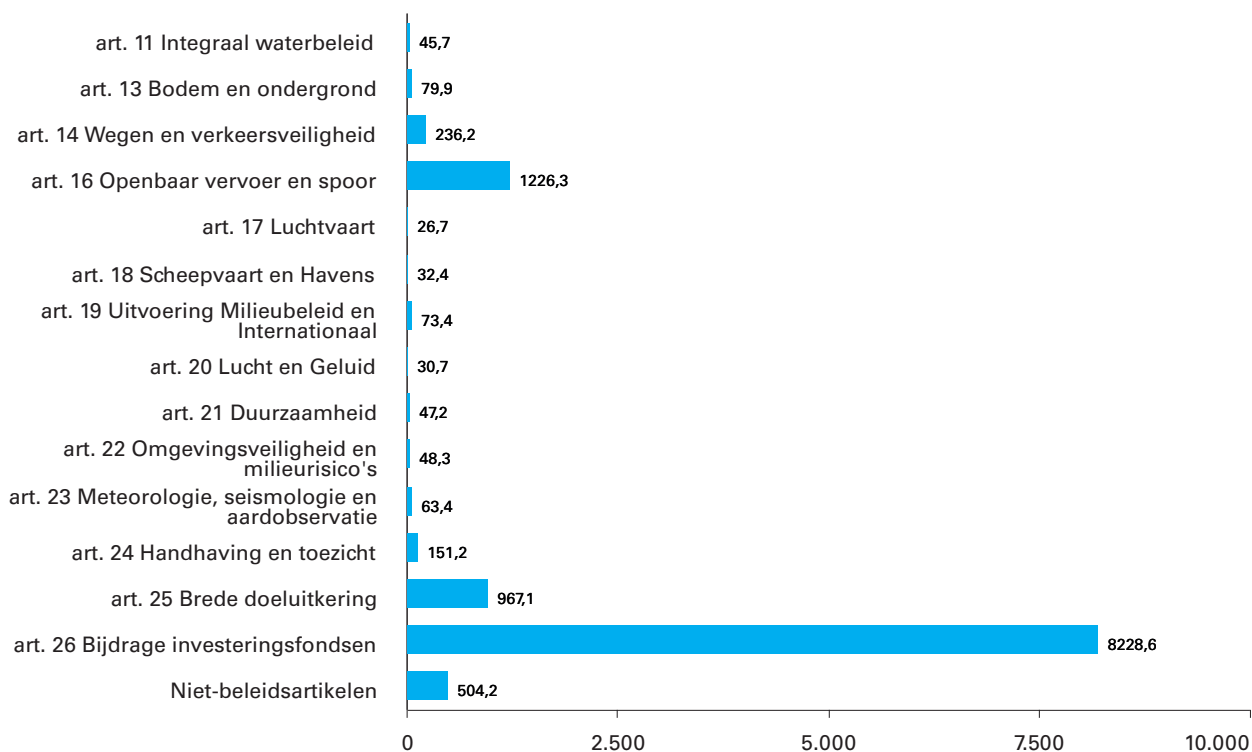
INHOUDSOPGAVE

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	12
3. Beleidsprioriteiten	12
1 Realisatie Beleidsdoorlichtingen	27
2 Overzicht van risicoregelingen	28
3 Openbaarheidsparagraaf	29
4 Overzicht Coronasteunmaatregelen	30
4. Beleidsartikelen	32
4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid	32
4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond	51
4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	58
4.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	75
4.5 Artikel 17 Luchtvaart	85
4.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens	103
4.7 Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	114
4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid	121
4.9 Artikel 21 Duurzaamheid	129
4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	138
4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	154
4.12 Artikel 24 Handhaving en Toezicht	164
4.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering	168
4.14 Artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen	170
5. Niet-beleidsartikelen	175
5.1 Artikel 97 Algemeen Departement	175
5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	179
5.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld	182
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	183
C. Jaarrekening	192
7. Departementale verantwoordingsstaat	192
8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen	193
9. Jaarverantwoording Agentschappen per 31 december 2021	194
1 Agentschap Rijkswaterstaat	194
2 Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport	210
3 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	220

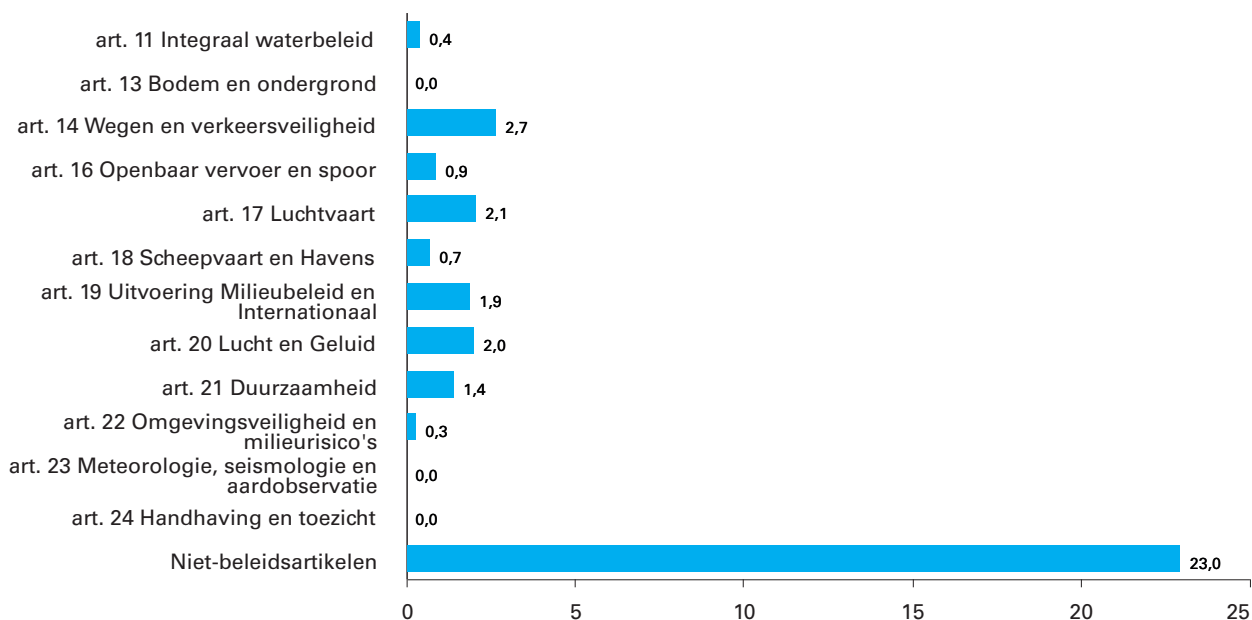
10.	Saldibalans	232
11.	WNT-verantwoording 2021 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	242
D.	Bijlagen	243
	Bijlage 1: Toezichtrelaties RWT's en ZBO's	244
	Bijlage 2: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek	246
	Bijlage 3: Inhuur externen	258
	Bijlage 4 - Focusonderwerp 2021 - Bekostigingssystemen uitvoeringsorganisaties	260
	Bijlage 5: Rapportage Correspondentie	263
	Bijlage 6: Afkortingenlijst	264

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 11.761.312



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.). Totaal € 35.449



A. ALGEMEEN

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 (HXII) over het jaar 2021 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 2021 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:

1. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
2. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
3. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
4. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
5. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

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

1. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2021
2. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt;
3. 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;
4. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2021 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2021, alsmede over de saldibalans over 2021 (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,

Mark Harbers

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 2021 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2021 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2021.

Opbouw

Het Jaarverslag IenW 2021 bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
2. Het beleidsverslag 2021 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2021 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.
3. De Jaarrekening 2021 van IenW: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenW en de samenvattende verantwoordingsstaten van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Tevens bevat dit deel de departementale saldibalans van IenW, de balansen van de agentschappen en de opgave van Topinkomens.
4. De bijlagen bestaan uit:
 1. Het overzicht inzake het toezicht op de zelfstandige bestuursorganen (zbo's) en de rechtspersonen met een wettelijke taak (rwt's).
 2. Het overzicht van afgerond evaluatie- en overig onderzoek.
 3. Het overzicht van niet-financiële informatie over inschakeling van externe adviseurs en tijdelijk personeel (externe inhuur).
 4. Financiële wendbaarheid uitvoeringsorganisaties (focusonderwerp).
 5. De rapportage correspondentie.
 6. De lijst van afkortingen.

Naast dit Jaarverslag, Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting, kent IenW ook de Jaarverslagen van het Infrastructuurfonds 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 2022 op het niveau van de financiële instrumenten en de totale verplichtingen toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

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

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 2022 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Stand vastgestelde begroting

In het voorliggende jaarverslag wordt, op aanwijzing van het Ministerie van Financiën, de stand vastgestelde begroting exclusief de incidentele begrotingen die tussen de vaststelling van de ontwerpbegroting en de vaststelling van de eerste supplettoire begroting gepresenteerd. Als gevolg hiervan wijkt bij de artikelen 16, 17, 19 en 22 de gepresenteerde stand vastgestelde begroting af van de gepresenteerde stand zoals opgenomen in de eerste supplettoire begroting, tweede supplettoire begroting, incidentele begroting(en) en de slotwet.

Indicatoren en kengetallen

Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften (RBV). De RBV stelt dat er op 15 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de minister van Financiën wordt aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 25 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.

Groeiparaagraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften 2022

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2022 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in dit jaarverslag op het gebied van:

1. Nationaal Groeifonds-bijlage
2. Openbaarheidsparaagraaf
3. Focusonderwerp: bekostigingssystemen
4. Saldibalans: presentatie saldo voorgaand jaar
5. Wet Normering Topinkomens (WNT)

1. Nationaal Groeifonds-bijlage

Voorschrift vanuit de minister van Financiën is dat indien er in het jaar 2021 vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) budgetten ter beschikking zijn gesteld, het betreffende departement een afzonderlijke NGF-bijlage opneemt bij het jaarverslag. IenW heeft in het jaar 2021 geen middelen uit het NGF ontvangen, derhalve is er geen NGF-bijlage opgenomen in het jaarverslag van IenW.

2. Openbaarheidsparagraaf

In het beleidsverslag is als afzonderlijk onderdeel de openbaarheidsparagraaf opgenomen. Dit komt voort uit de kabinetsreactie op het rapport 'Ongekend onrecht' waarin het kabinet onder andere maatregelen heeft aangekondigd gericht op actieve openbaarmaking van informatie en op verbetering van de informatiehuishouding bij de ministeries ('Open op orde'). Verder schrijft artikel 3.5 van de Wet open overheid voor dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens inzake de uitvoering van de Wet open overheid (Woo) en in de jaarlijkse verantwoording verslag doet van de uitvoering ervan: de openbaarheidsparagraaf.

3. Focusonderwerp

Voor de verantwoording 2021 heeft de Tweede Kamer de financiële wendbaarheid van uitvoeringsorganisaties als focusonderwerp aangewezen. De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze gevolg wordt gegeven aan dit onderwerp (Kamerstukken II 2019/20, [31 865, nr. 174](#)). In de departementale jaarverslagen wordt op basis van een hiertoe door de minister van Financiën voorgeschreven format in een eenmalige bijlage inzicht gegeven in deze informatie. Dit inzicht is opgenomen in bijlage 4 bij dit jaarverslag.

4. Saldibalans: presentatie saldo voorgaand jaar

Voor de begrotingsfondsen is door de minister van Financiën een uniforme werkwijze voor de presentatie van het verrekenen van het saldo van het voorgaande verslagjaar in de saldibalans voorgeschreven. Een batig saldo wordt gepresenteerd als saldo begrotingsfonds onder de ontvangsten als 2a, een nadelig saldo wordt verantwoord als onder de uitgaven op regel 1a. Het cumulatief saldo van het begrotingsfonds van het huidige jaar wordt verwerkt via de Rekening-courant RHB onder balanspost 4/4a.

5. Wet Normering Topinkomens (WNT)

Normen ingevolge de Wet Normering Topinkomens zijn aangepast.

Jaarrekening Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

De ILT is per 1 januari 2022 omgevormd van agentschap met batenlastenstelsel naar regulier dienstonderdeel met een geïntegreerde verplichtingenkasadministratie. Dat impliceert dat in het voorliggende jaarverslag de laatste agentschapsparagraaf voor de ILT is opgenomen.

Verantwoording over beleid

In het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek van 26 oktober 2021 is door de minister van IenW toegezegd om in gesprek met de rapporteur dhr. De Groot te onderzoeken op welke manier een aantal beleidsdoelstellingen, die in de begroting van IenW zijn geformuleerd, kunnen worden gekoppeld aan hele specifieke indicatoren, waardoor de Kamer meer inzicht krijgt in de gerealiseerde prestaties.

In het voorjaar 2022 is door vertegenwoordigers vanuit lenW en de rapporteur gestart met het komen tot verbetervoorstellen voor de verantwoording van het beleid via de begrotingscyclus. De eerste resultaten van de verbetervoorstellen zijn naar verwachting zichtbaar in de begroting over het jaar 2023.

Motie Schouw c.s.

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad in 2021 geen specifieke aanbevelingen gedaan.

B. BELEIDSVERSLAG

3. Beleidsprioriteiten

Inleiding

Een veilig en bereikbaar Nederland met een gezonde en duurzame leefomgeving: dat stond voorop het afgelopen jaar bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De transities naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem, klimaatadaptatie en een circulaire economie waren hierbij belangrijke rode draden, in een jaar dat uiteraard voor een groot deel in het teken stond van de bestrijding van corona.

Ons dagelijks leven werd fors beïnvloed door corona. Door het thuiswerkadvies was het minder druk op de weg waardoor er over het hele jaar minder files waren dan voor de coronacrisis. Ook reisden we veel minder met het openbaar vervoer. Ook werd er voor het tweede jaar op rij een vuurwerkverbod afgekondigd om de ziekenhuizen rond de jaarwisseling niet verder te belasten.

Daarnaast waren de overstromingen in Limburg beeldbepalend voor het afgelopen jaar. Door hevige neerslag traden beken en rivieren in Limburg buiten hun oevers, met overstromingen en ernstige wateroverlast tot gevolg. Zowel de materiële als immateriële schade voor mensen en ondernemingen is groot.

Gelukkig waren er ook positieve hoogtepunten. Zo was Nederland gastland van de online Climate Adaptation Summit (CAS). Deze mondiale online klimaatop was gericht op het vinden van oplossingen om ons aan te passen aan de effecten van klimaatverandering, zoals extreme buien, droogte, hitte en een stijgende zeespiegel. Tijdens de CAS lanceerden wereldleiders als Angela Merkel, Ban Ki-Moon en VN-secretaris generaal Guterres een brede Adaptation Action Agenda met praktische klimaatoplossingen en plannen tot 2030.

Dit beleidsverslag van IenW geeft een overzicht van de mijlpalen die het ministerie het afgelopen jaar heeft bereikt. Ook stipt het beleidsverslag gebeurtenissen aan die het jaar 2021 voor de verschillende beleidsterreinen typeerden. Het kabinet was bijna heel 2021 demissionair. Ondanks corona, de demissionaire status van het kabinet en de beperkte capaciteit van mensen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2021 veel bereikt. In het vervolg van het beleidsverslag is aan de hand van vier hoofdstukken, terug te lezen wat de belangrijkste resultaten van het afgelopen jaar waren. De eerste twee hoofdstukken gaan over bereikbaarheid en veiligheid. Daarna volgt een hoofdstuk over duurzaamheid en transities. Het laatste hoofdstuk gaat over het beheer, onderhoud en toekomstbestendig maken van onze infrastructuur.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid op de weg

Door meer hybride te werken en gespreid te reizen kunnen we voorkomen dat onze wegen en het openbaar vervoer overbelast raken. Daarom is IenW in 2021 gestart met het traject spreiden en mijden. Hiermee willen we bijvoorbeeld het aantal werk- en onderwijsgerelateerde spitsverplaatsingen

verminderen en piekbelasting voorkomen. Dat kan de bereikbaarheid van Nederland verbeteren en bovendien worden er zo minder broeikasgassen uitgestoten.

lenW heeft onder andere gewerkt aan regionale afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen en regionale overheden over spreiden en mijden. Ook is een campagne gestart over hybride werken. Verder werkten we samen met andere departementen aan de thuiswerkvergoeding.

Stikstof in relatie tot de MIRT-projecten

In 2019 is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de stikstofproblematiek voor vertraging kan zorgen op onderdelen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In november van dat jaar is besloten het stikstofregistratiesysteem (SSRS) in te stellen om de bouw van meer woningen en een aantal specifieke MIRT-projecten te realiseren.

Het SSRS is in maart 2020 gevuld met stikstofruimte uit de landelijke snelheidsverlaging. Begin 2022 wordt het aangevuld met de eerste ruimte als gevolg van de Subsidieregeling sanering varkenshouderij.

In 2021 is besloten dat lenW geen gebruik zal maken van de eerder door snelheidsverlaging gecreëerde stikstofruimte in het SSRS. Hiervoor is gekozen, omdat het risico bestaat dat na elke jaarlijkse actualisatie en vanwege de effecten van COVID-19 op de mobiliteit de precieze opbrengst van de landelijke snelheidsverlaging niet op het vereiste detailniveau zeker is.

In juli 2021 heeft het kabinet besloten om voor alle emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 kilometer te hanteren. In afwachting van de uitkomsten van het onderzoek naar een maximale rekenafstand, is de Tweede Kamer in juni 2021 geïnformeerd dat er geen tracébesluiten worden genomen waarbij voor stikstofberekeningen een maximale rekenafstand van 5 kilometer werd gehanteerd. Projecten die al dicht tegen besluitvorming aan zaten, hebben moeten wachten op de besluitvorming over de maximale rekenafstand voor alle emissiebronnen.

Hierdoor hebben verschillende MIRT-projecten vertraging opgelopen. Het gaat om de projecten A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, A4 Haaglanden-N14, A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken, A6 Almere Oostvaarders-Lelystad, N35 Nijverdalen-Wierden en N50 Kampen-Kampen Zuid. Door de maximale rekenafstand van 25 kilometer moet er voor deze projecten nieuwe stikstofberekeningen worden gemaakt.

Omdat sprake is van een ruimere maximale rekenafstand gaat het om een grotere onderzoekslast. De beschikbare capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen uit te voeren en mogelijke stikstofeffecten te kunnen beoordelen, is met prioriteit gebruikt voor projecten waarvoor al een tracébesluit bij de Raad van State ligt. Denk aan de ViA15 dat in september 2021 naar de Raad van State is gestuurd. Sindsdien wordt de capaciteit ingezet voor de actualisatie van het stikstofonderzoek voor de A27/A12 Ring Utrecht.

Smart mobility

Met smart mobility benut lenW de kansen van digitalisering en automatisering om een zo flexibel mogelijk multimodaal mobiliteitssysteem te creëren. Op die manier willen we de verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming van Nederland verbeteren.

Het afgelopen jaar is er gewerkt om de pilots om te zetten naar meer structurele borging en inpassing in het beleid en in wet- en regelgeving. Ook zijn er belangrijke stappen gezet in het opschalen van smart mobility toepassingen. De reiziger merkt dit bijvoorbeeld door betere reisadviezen, zoals in-car waarschuwingen over naderende files. Nederland is internationaal een van de koplopers op het gebied van smart mobility.

Via vijf hoofdlijnen wordt ingezet op innovaties die vandaag al kunnen helpen:

1. *Toelating en gebruik van geautomatiseerde voertuigen*: internationaal, Europees en nationaal wordt gewerkt aan beter passende eisen voor voertuigen met automatisering, bijvoorbeeld door nieuwe (praktijk)inzichten te delen. Uitvoering van de adviezen uit het OvV-rapport '*Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer*' zijn een belangrijke leidraad.
2. *Digitaal stelsel mobiliteitsdata*: dit jaar is onder andere het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata gelanceerd, waarin multimodale mobiliteitsdata beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld voor verkeersmanagement en toepassingen zoals Mobility as a Service (MaaS).
3. *Mobility as a Service*: met zeven regionale pilots wordt MaaS gestimuleerd. Zo werkt lenW toe naar structurele inpassing van MaaS in beleid en regelgeving.
4. *Toekomstbestendige infrastructuur en beheer*: niet alleen voertuigen, maar ook de Nederlandse infrastructuur wordt slimmer. Zo zijn er bijvoorbeeld verdere stappen gezet met intelligente verkeersregelinstanties, intelligente wegwantsystemen en het *Road Monitor project*, waarmee we onderhoudstaken slimmer en gericht kunnen uitvoeren.
5. *Samenwerking met partners*: de krachtenbundeling staat centraal om de bestuurlijke samenwerking tussen overheden te verbeteren. In een aantal landsdelen is de regionale krachtenbundeling inmiddels bestuurlijk verankerd. Ook heeft smart mobility een plek gekregen in de bestuurlijke besluitvorming (BO MIRT). Daarnaast is de samenwerking met kennisinstellingen geïntensiveerd door middel van een landelijke klankbordgroep met toonaangevende experts van de Nederlandse kennisinstellingen.

Modal shift

Met het openstellen van een tijdelijke subsidieregeling is in het voorjaar de stimuleringsaanpak modal shift goederenvervoer van start gegaan. Deze aanpak moet in 2025 een blijvende modal shift realiseren van 2000 containers per dag naar de binnenvaart en 200 containers per dag naar het spoor. Op jaarbasis wordt daarmee structureel 550.000 containers van de weg gehaald. Als onderdeel van de modal shift worden daarnaast in het *hands on-programma* knelpunten van de modal shift aangepakt. Door de coronacrisis is dit *hands on-programma* vertraagd op gang gekomen. Inmiddels lopen er op vier thema's (marktstructuur, administratieve procedures, organisatie van het toezicht en imago binnenvaart) nadere verkenningen van de knelpunten.

Toekomstbeeld OV

Begin 2021 is de *Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV* gepresenteerd. Voor de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer werkt lenW samen met decentrale overheden en de OV-sector aan de uitwerking van het *Toekomstbeeld OV*. Om vanuit het openbaar vervoer een bijdrage te leveren

aan maatschappelijke opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving zijn in de *Contouren Toekomstbeeld OV* doelen en ontwikkelrichtingen opgenomen tot 2040. Op basis van grondig onderzoek en casestudies wordt met negen menukaarten een aantrekkelijk palet aan ingrediënten, bouwstenen en projecten geschetst. Vervolgens zijn stappen gezet in de verdere doorvertaling van deze agenda, bijvoorbeeld door het uitwerken van de *Actie-agenda OV-knooppunten*.

Mobiliteitsfonds en Integrale Mobiliteitsanalyse

Het Infrastructuurfonds is omgevormd tot het Mobiliteitsfonds om het mobiliteitsbeleid effectiever te maken. We maken zo de slag van denken in modaliteit naar mobiliteit. Uit het Mobiliteitsfonds kunnen ook maatregelen worden bekostigd die gericht zijn op het doelmatig en veilig gebruik van de infrastructuur. Door daarnaast de investeringsgelden niet meer volgens een verdeelsleutel op voorhand te verdelen over de modaliteiten wordt een integrale afweging bevorderd. De Wet Mobiliteitsfonds is per 1 juli 2021 in werking getreden.

In juni 2021 is de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA-2021) aan de Tweede Kamer aangeboden. Met de IMA-2021 heeft IenW potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven voor de lange termijn in beeld gebracht. Naast het binnenlandse vervoer is ook het grensoverschrijdend vervoer meegenomen. Hiernaast geeft de IMA-2021 ook inzicht in de verkeersveiligheid en effecten van mobiliteit op emissies. Tevens wordt de klimaatgevoeligheid van de netwerken in kaart gebracht.

Luchtruimherziening

Het programma luchtruimherziening werkt aan een nieuwe, toekomstbestendige en adaptieve indeling van het Nederlandse luchtruim. De Ontwerp-Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim is begin 2021 samen met het plan-MER en de Passende Beoordeling op Hoofdpijnen naar de Tweede Kamer gestuurd.

Vervolgens is gewerkt aan het voorbereiden van verdere besluitvorming door een nieuw kabinet. Dat betreft het voorbereiden van de reactienota op de ingediende zienswijzen, het aanvullen van het plan-MER en het verder verwerken van de reacties in de concept Voorkeursbeslissing. Daarnaast is in 2021 een civiel-militaire nationale afspraak tot stand gekomen om door flexibel gebruik van het luchtruim een significante oefening (*TaskForce 23*) in 2023 uit te voeren.

Schiphol

Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) bevat onder meer regels voor het gebruik van de luchthaven Schiphol. Het LVB moet worden gewijzigd om het zogeheten Nieuwe normen- en handavingsstelsel juridisch te verankeren, het maximumaantal vliegtuigbewegingen van 500.000 per jaar vast te leggen en het anticiperend handhaven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te beëindigen. De wijziging van het LVB biedt rechtszekerheid voor zowel Schiphol als voor de omwonenden van de luchthaven.

Begin 2021 is een ontwerpbesluit tot wijziging van het LVB aan het parlement gestuurd. In 2021 is geen voortgang geboekt in de wijziging van het LVB. De parlementaire behandeling van het LVB controversieel is verklaard toen het kabinet demissionair werd. Daarnaast heeft Schiphol vertraging opgelopen bij het verkrijgen van een vergunning op grond van

de Wet natuurbescherming. Zonder die vergunning, waarvoor het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het bevoegd gezag is, kan het LVB niet door lenW worden gewijzigd. De vertraging in het traject van de natuurvergunning wordt veroorzaakt door complexe vraagstukken rondom stikstof.

Lelystad

Lelystad Airport is op grond van de Wet luchtvaart een (regionale) luchthaven van nationale betekenis. Lelystad Airport moet fungeren als overloopvluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainport gebonden verkeer. Concrete stappen die moeten worden genomen om de opening van de luchthaven mogelijk te maken, zijn het wijzigen van het Luchthavenbesluit en het organiseren van een monitoringsprogramma. In de Kamerbrief van 31 maart 2020 is aangegeven dat de openstelling van Lelystad Airport met een jaar zou worden uitgesteld tot november 2021. De ontwerpwijziging van het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport is in het voorjaar van 2021 echter controversieel verklaard en is daarom gedurende 2021 niet behandeld in de Tweede Kamer.

Veiligheid

Beleidsstafel Wateroverlast en Hoogwater

In juli 2021 zijn grote delen van Limburg getroffen door hevige neerslag, met overstromingen en ernstige wateroverlast tot gevolg. Zowel de materiële als immateriële schade van deze ramp is enorm. Het KNMI concludeert in het Klimaatsignaal '21 dat dergelijke zware neerslag de komende jaren vaker zal voorkomen.

Naar aanleiding van de ramp heeft lenW een tijdelijke *Beleidsstafel Wateroverlast en Hoogwater* samengesteld. Op 6 oktober 2021 hebben de leden van de Stuurgroep Water de inrichting van de beleidsstafel bekrachtigd. Het doel van de beleidsstafel is om te leren van de opgetreden situatie in Limburg en om nu en in de toekomst beter gesteld te staan voor de gevolgen van een periode van extreme neerslag die naar verwachting steeds vaker voor gaat komen.

Klimaatadaptatie en Ruimtelijke adaptatie

Een van de werksporen van de *Beleidsstafel Wateroverlast en Hoogwater* is de evaluatie van de nationale aanpak van klimaatadaptatie. Rond het klimaatbestendig ontwikkelen van woningbouwlocaties is de samenwerking tussen lenW, BZK en de Unie van Waterschappen versterkt. De Deltacommissaris heeft een advies uitgebracht over klimaatadaptatieve woningbouw. Hij stelt dat er meer rekening moet worden gehouden met klimaatbestendigheid op de lange termijn. Partnerorganisaties hebben kostenstudies gedaan om meer gevoel te krijgen voor de benodigde investeringen.

Verder wordt er samen met andere departementen samengewerkt aan de ontwikkeling van klimaatadaptatiedoelen waaronder een norm voor voldoende groen in het stedelijk gebied. Binnen lenW is hard gewerkt aan de uitvoeringsagenda's voor het klimaatbestendig maken van de mobiliteitsnetwerken. Ook is er gewerkt aan de evaluatie van de nationale adaptatiestrategie.

Climate Adaptation Summit

Op 25 en 26 januari 2021 was Nederland gastland van de online Climate Adaptation Summit (CAS). Het doel van de CAS was om adaptatieactie wereldwijd te versnellen. Het in Nederland gevestigde Global Center on Adaptation (GCA) heeft een faciliterende rol gespeeld bij de monitoring van de acties voortkomend uit de CAS.

lenW continueerde haar internationale inzet op klimaatadaptatie door samenwerking binnen drie internationale coalities: de *Adaptation Action Coalition*, de *Water & Climate Coalition* en de *Coalition for Disaster Resilient Infrastructure*. Daarnaast is Nederland internationaal actief gebleven met het agenderen, opschalen en versnellen van klimaatadaptatie.

Ook was Nederland nauw betrokken bij de klimaatconferentie van Glasgow (COP26). De COP26 leidde onder andere tot de totstandkoming van het tweejarig *Glasgow – Sharm el-Sheikh werkprogramma* ter bevordering van adaptatieplanning en het bespoedigen van robuuste monitoringssystemen.

Kennisprogramma Zeespiegelstijging

In het Kennisprogramma Zeespiegelstijging wordt onderzoek gedaan naar de effecten van zeespiegelstijging en de handelingsperspectieven voor de korte en de lange termijn. Het KNMI voert onder andere modelstudies uit naar het verbeteren van de relatie tussen de waargenomen zeespiegelstijging en voorspellingen voor de toekomst.

In 2021 is een methode ontwikkeld die kan worden gebruikt voor het uitwerken van scenario's voor de zeespiegelstijging. Om te berekenen of de huidige aanpak voor waterveiligheid houdbaar is, zijn de eerdere modellen aangepast. Door deze aanpassing kan er nu met meerdere meters zeespiegelstijging worden gerekend. Voor het berekenen van effecten van de zeespiegelstijging op zoetwaterbeschikbaarheid is het afgelopen jaar een nieuw instrumentarium ontwikkeld. Ook hebben er regionale werksessies plaatsgevonden waarin werd gekeken naar de samenhang met de andere ruimtelijke opgaven.

Waterbeschikbaarheid en Deltaplan Zoetwater

In het Deltaprogramma werkt lenW samen met decentrale overheden aan het weerbaarder maken van ons land tegen watertekorten. Zo verbetert het uitvoeringsprogramma zoetwater de wateraanvoer naar West-Nederland en zorgt het voor een betere verdeling van het rivierwater.

Ook wordt water beter vastgehouden, zoals bij de Springendalse Beek in Twente. In lijn met de aanbevelingen van de Beleidstafel droogte wordt er bij de ruimtelijke inrichting beter rekening gehouden met de waterbeschikbaarheid. Ook wordt er sterker ingezet op zuinig zijn met water.

In 2021 zijn de maatregelen voor de periode van 2022 tot en met 2027 vastgesteld. Hiervoor wordt € 250 miljoen uit het Deltafonds besteed. Samen met de financiering vanuit de regio gaat het om een maatregel-pakket van €800 miljoen. Het maatregel-pakket is met Prinsjesdag 2021 gepresenteerd en alle voorbereidingen zijn gereed om begin 2022 met de uitvoering te starten.

Om doordachte keuzes te kunnen maken, ontwikkelt IenW een visie op het rivierengebied. In deze visie worden de verschillende opgaven in het rivierengebied in samenhang gezien. Voor het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) zijn in juli 2021 het *Beeld op de Rivieren* en de *Notitie Realistische Beleidsopties* opgeleverd. Hiermee zijn de belangrijkste bouwstenen voor het vervolg van het IRM beschikbaar gekomen.

Grondwater

Op verzoek van de Stuurgroep Water is begin 2021 het rapport *Overzicht Grondwateronttrekkingen* gepresenteerd aan de Tweede Kamer. Dit rapport geeft een goed overzicht van de beschikbare informatie over verschillende typen grondwateronttrekkingen.

Toch is er maar beperkt zicht op de (toegenomen) onttrekking van grondwater, vooral door landbouw en particulieren. Dit is voor de provincies en waterschappen aanleiding om hun grondwater- en beregeningsbeleid gedeeltelijk te herijken. De voortgang van de herijking zal in de Stuurgroep Water worden besproken.

Daarnaast is afgelopen jaar de Studiegroep Grondwater van start gegaan. Deze studiegroep gaat aan de hand van drie thema's (grondwaterkwantiteit hoog Nederland, grondwaterkwantiteit laag Nederland en grondwaterkwaliteit) de knelpunten en mogelijke handelingsperspectieven in beeld brengen. Het afgelopen jaar is daarom gestart met het vaststellen van de scope van de studiegroep. Vervolgens is een feitenrelaas per thema opgesteld. Dit rapport is eind december 2021 opgeleverd.

Emissies van zeer zorgwekkende stoffen en PFAS-restrictie

In 2021 is er hard gewerkt om de emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) in beeld te brengen. Hierdoor is er nu een eerste set gegevens beschikbaar voor een nationale database.

In de zomer van 2021 is gestart met een kwalitatieve evaluatie van het ZZS-emissiebeleid. In Europees verband heeft Nederland samen met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen gewerkt aan het opstellen van een Europees restrictievoorstel voor PFAS. PFAS staat voor alle soorten poly- en perfluoralkylstoffen. Dit zijn chemische stoffen die door de mens zijn gemaakt, diverse (zeer) schadelijke eigenschappen hebben en in het milieu niet afbreken. Conform de regels van de *REACH-verordening* wordt het voorstel uitvoerig onderbouwd met een beschrijving van de risico's van de stoffen. Daarnaast zijn er alternatieven voor deze stoffen in beeld gebracht en is er gekeken naar de economische impact van de voorgestelde maatregelen.

Vuurwerkverbod

Op 19 november 2021 heeft het kabinet voor de jaarwisseling 2021-2022 wederom een tijdelijk verbod afgekondigd op de verkoop en het afsteken van consumentenvuurwerk. Het vuurwerkverbod werd afgekondigd om de ziekenhuizen rond de jaarwisseling niet verder te belasten. Het vuurwerkverbod had een grote impact op de vuurwerkbranche en was een tegenschot voor veel vuurwerkliefhebbers. Net als vorig jaar komt er een tegemoetkoming voor de vuurwerkbranche. De tegemoetkoming is ten opzichte van vorig jaar op onderdelen verruimd. Door de internetconsultatie van beide subsidieregelingen nog voor de kerstdagen te starten, is beoogd de tegemoetkoming in 2022 zo snel mogelijk uit te keren. Daarnaast kan de vuurwerkbranche aanspraak maken op generieke steunmaatregelen.

Duurzaamheid en transities

Duurzame Mobiliteit

In 2021 is lenW samen met de mobiliteitssector, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties doorggegaan met de uitvoering van het Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.

Met Prinsjesdag is bekend gemaakt dat de aanschafsubsidie voor gebruikte en nieuwe elektrische auto's de komende jaren met €90 miljoen wordt verhoogd (€ 80 miljoen voor nieuwe elektrische auto's en €10 miljoen voor gebruikte elektrische auto's). Hierdoor kunnen meer mensen de komende jaren gebruik maken van de aanschafsubsidie voor een elektrische auto.

Daarnaast is de subsidieregeling voor particulieren geëvalueerd. Mede door deze evaluatie is, in lijn met de marktontwikkeling van elektrische voertuigen, het subsidiebedrag per auto verlaagd. Doordat het subsidiebedrag per auto wordt verlaagd kunnen nog meer mensen in aanmerking komen voor subsidie.

Ook het budget voor emissieloze bedrijfsauto's is in 2021 verhoogd met € 28 miljoen. Daarnaast heeft het Rijk met innovatie, financiering en regelgeving de uitbreiding van de benodigde laadinfrastructuur ondersteund. Een voorbeeld hiervan is de oplevering van slimme laadpleinen waarin met *smart charging* ervaring wordt opgedaan. Smart charging is nodig om het elektriciteitsnetwerk te stabiliseren.

In februari 2021 is de Uitvoeringsagenda Zero-emissie Stadslogistiek door een groot aantal gemeenten en branches ondertekend en is de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's gepubliceerd. Hiermee is een belangrijke stap gezet naar een schone en emissieloze bevoorrading van Nederlandse steden.

In 2021 hebben 26 gemeenten aangekondigd dat zij vanaf 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek zullen invoeren. Met de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's kunnen ondernemers de overstap naar een elektrische bestelauto maken.

Om de logistiek de komende jaren verder te verduurzamen hebben 15 landen en tal van bedrijven op de klimaatop in Glasgow hun handtekening gezet onder de ambitie dat vanaf 2040 alle nieuwe bussen en vrachtwagens geen uitlaatgassen meer zullen uitstoten. Op basis van dit Nederlandse initiatief gaan de betrokken partijen intensief samenwerken en kennis uitwisselen om de ambities waar te maken.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er in de Wet milieubeheer een verplichting wordt opgenomen over hernieuwbare energie in transport. Deze verplichting is gebaseerd op de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED2). Deze richtlijn is in 2021 geïmplementeerd en zal 1 januari 2022 in werking treden. Hiermee wordt tot 2 Megaton CO₂ gereduceerd. Deze reductie wordt gerealiseerd door brandstoffen voor een deel te mengen met hernieuwbare brandstoffen. Dit hernieuwbare deel kan ingevuld worden door biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen. Naast biobrandstoffen wordt er door lenW ingezet op zero-emissie oplossingen, bijvoorbeeld door waterstof in (zwaar) transport te stimuleren.

In juli 2021 heeft de Europese Commissie als onderdeel van de EU Green Deal het Fit for 55-pakket aangenomen. De EU Green Deal is een pakket met maatregelen om in 2030 in de gehele EU 55% minder CO₂ uit te stoten dan in 1990. Voor de mobiliteitssector zijn de meest relevante voorstellen de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's, de Verordening voor alternatieve laad- en tankinfrastructuur en de uitbreiding van het emissiehandelsstelsel naar wegtransport en gebouwde omgeving. IenW zal zich de komende tijd inzetten om de afspraken uit de EU Green Deal in lijn te brengen met de ambities uit het Nederlandse Klimaatakkoord.

Fietsbeleid

In 2021 heeft IenW ingezet op het behouden van de trend dat er meer wordt gefietst. Daarom is de Kies de fiets campagne ingezet om werknemers te stimuleren tijdens het thuiswerken vitaal te blijven en regelmatig de fiets te pakken.

Het landelijke programma *Doortrappen* is in 165 gemeenten ingezet om ouderen zo lang mogelijk, en op een veilige manier te laten fietsen. Daarnaast zijn in 2021 alle fietsmiddelen vanuit het Regeerakkoord van 2017 (€ 100 miljoen) en het Klimaatakkoord (€ 75 miljoen) voor snelfietsroutes en fietsenstallingen bestuurlijk verplicht. In maart 2021 zijn de hoofdlijnen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) naar de Kamer gestuurd. Samen met decentrale overheden heeft IenW gewerkt aan de verdere uitwerking van het NTF en de regionale fietsnetwerkplannen.

Duurzame luchtvaart

Op nationaal niveau is een effectstudie gestart voor een CO₂-plafond voor de luchtvaart. Ook wordt met sectorpartijen en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel gewerkt aan de transitie van de luchtvaartsector. Deze transitie biedt ook kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. In dit kader is er in 2021 een voorstel voor het Nationaal Groeifonds ingediend. De Europese Commissie heeft in het Fit For 55-pakket een aantal voorstellen gedaan die voor Duurzame Luchtvaart relevant zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een bijmengverplichting voor duurzame kerosine. Op mondiaal niveau maakt Nederland deel uit van de kopgroep van landen voor duurzame kerosine. Hierbij profileert Nederland zich specifiek op de inzet van synthetische kerosine.

Green Deal voor Zeevaart, Binnenvaart en Havens

In 2021 is de *Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025* opengesteld. Deze regeling, die schonere motoren subsidieert, is een succes. Daarom is het budget van de regeling verhoogd.

Daarnaast is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een onderzoek afgerond naar een robuuste financieringssysteem voor de verduurzaming van de Europese binnenvaart. Verder werd in november 2021 een emissielabel voor binnenvaartschepen geïntroduceerd, waarmee schippers op vrijwillige basis kunnen laten zien hoe hun schip presteert als het gaat om de uitstoot van broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen.

Ook vindt in het kader van de Europese hernieuwbare energierichtlijn (REDII) onderzoek plaats naar de effecten van het bijmengen van biobrandstof in scheepsmotoren. Doel is dat de toepassing daarvan op verantwoorde wijze gebeurt. De validatie van duurzame technieken voor de zeevaart is in uitvoering en de Tweede Kamer is geïnformeerd over het eerste validatieonderzoek.

Door de Green Deal geldt er per oktober 2021 een verlaagd tarief voor de energiebelasting op walstroom. Met deze vrijstelling van energiebelasting wordt het verschil verkleind in fiscale behandeling ten opzichte van elektriciteitsopwekking aan boord van het zeeschip. Schippers betalen over de mariene diesel waarmee ze zelf de elektriciteit opwekken, geen accijns. Door de verlaging van de energiebelasting op walstroom wordt walstroom financieel aantrekkelijker.

Subsidie voor walstroomvoorzieningen in zeehavens

In 2021 is € 19 miljoen extra beschikbaar gekomen voor walstroom op de begroting van IenW. Daarnaast heeft het vorige kabinet op Prinsjesdag 2021 bekend gemaakt dat er de komende jaren nog meer middelen beschikbaar worden gesteld voor meer walstroom in Nederlandse havens. Momenteel wordt een programma ingericht om met het extra budget voor walstroom een effectieve bijdrage te leveren aan de stikstof- en klimaatopgave. Met de sector is in 2021 samengewerkt in een *community of practice* om kennis en ervaringen uit te wisselen en de sector te consulteren.

Circulaire economie

De ambitie van het kabinet is dat Nederland in 2050 een volledig circulaire economie heeft. In 2021 is het Uitvoeringsprogramma Circulaire economie geactualiseerd en is de eerste *Integrale Circulaire Economie Rapportage* gepubliceerd. Deze rapportage geeft de voortgang weer van de transitie naar een circulaire economie.

Ook is in 2021 de Subsidieregeling Kennis- en Innovatieagenda CE (KIA CE) opengesteld voor onderzoeks- en innovatieprojecten. Deze regeling stimuleert de ontwikkeling van kennis en innovatie voor de circulaire economie. Daarnaast maakte de Subsidieregeling Circulaire ketenprojecten, waar eind 2021 nog eens €30 miljoen voor beschikbaar is gesteld, het voor 63 projecten (met in totaal 255 deelnemende MKB-bedrijven) mogelijk om samen in hun keten circulair te gaan werken.

Zowel in Europees als in mondiaal verband is Nederland actief op het gebied van circulaire economie. Zo steunde Nederland de ambitieuze implementatie van het EU-actieplan circulaire economie. In dit EU-actieplan gaat het onder meer over de batterijenverordening en wordt de verordening van overbrenging afvalstoffen herzien.

Het blijft nodig om de bewustwording over circulaire economie te verhogen. Om die reden was Nederland in april 2021 gastheer van het *World Circular Economy Forum + Climate* en werd het initiatief genomen om een *Group of Friends on Circular Economy* op te richten binnen de Verenigde Naties. Ook tijdens de klimaatop in Glasgow werd de boodschap dat een circulaire economie kan zorgen voor een grote reductie van broeikasgassen breed en vaak uitgedragen. Mede hierdoor werkt Nederland samen met internationale organisaties om de internationale inzichten voor circulaire economie beter te verankeren in de nationale klimaatplannen.

Textiel

In mei 2021 is de voortgangsrapportage circulair textielbeleid naar de Kamer gestuurd. In het najaar is een communicatiecampagne gevoerd om de aanschaf van tweedehands kleding te bevorderen. Eind november is de internetconsultatie gestart van de Algemene maatregel van bestuur waarmee een uitgebreide productenverantwoordelijk voor textiel wordt ingevoerd.

De EU komt dit voorjaar met een Textielstrategie. Nederland was de drijvende kracht achter de joint letter van twaalf lidstaten aan de Commissie waarin een ambitieus Europees textielbeleid wordt voorgesteld.

Statiegeld op kleine plastic flesjes en blikjes

In juli 2021 werd statiegeld op plastic flesjes verplicht. Met de invoering van statiegeld moet 90% van de plastic flessen worden ingezameld. Dit moet gaan leiden tot een vermindering van minstens 70% plastic flesjes in het zwerfafval. Signalen uit de praktijk geven nu al aan dat er een duidelijke afname van plastic flesjes in het zwerfafval te zien is. Het aantal blikjes in het milieu nam de afgelopen jaren toe. Daarom is in februari 2021 vervroegd de knoop doorgehakt om ook statiegeld in te voeren op blikjes. Hierdoor zal er vanaf eind 2022 statiegeld op blikjes worden ingevoerd.

Wegwerpplastics en verpakkingen

In juli 2021 ging de *Single Use Plastics-richtlijn* in. Hierdoor is er nu een verbod op bepaalde plastic wegwerpproducten zoals rietjes en bordjes. Ook zijn er nieuwe ontwerpisen en moeten bepaalde plastic producten verplicht een logo hebben. Tevens wordt er ingezet op een verschuiving van wegwerpartikelen naar herbruikbare alternatieven. Bovendien zijn er sinds 2021 nieuwe doelstellingen van kracht voor hergebruik en recycling van verpakkingen.

Luchtkwaliteit

Het Schone Lucht Akkoord (SLA) heeft als doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren. In 2021 waren er weer veel nieuwe toetreders. In december 2021 trad de 100^e deelnemer toe tot het SLA. In de SLA-uitvoeringsagenda wordt richting gegeven aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord tot 2023.

Uit de *Monitoringsrapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit* die in december aan de Tweede Kamer werd gestuurd, blijkt dat er geen binnenstedelijke knelpunten meer zijn en dat het aantal resterende fijnstofknelpunten is verminderd. Het budget van de *Specifieke Uitkering SLA* van € 12,7 miljoen is vrijwel volledig uitgeput. Met deze specifieke uitkering werden verschillende projecten om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren ondersteund.

Nationaal Milieuprogramma

In 2021 werd het Nationaal Milieuprogramma (NMP) opgezet. Het NMP is een uitwerking van het Nationaal Milieubeleidskader en zal een pad schetsen naar het gestelde doel van een schone, veilige en gezonde leefomgeving in 2050. Met het NMP wordt bijgehouden of de aangekondigde maatregelen ook daadwerkelijk zorgen voor de gewenste effecten. Mocht dit niet het geval zijn, dan zal hierop vroegtijdig worden geanticipeerd.

Milieuproblematiek Tata Steel Nederland

Op 1 december heeft de toenmalige staatssecretaris van IenW het plan *Naar een gezondere leefomgeving in de IJmond* aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit plan is opgesteld in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de IJmondgemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen. Aanleiding is het onderzoek van het RIVM over de stofdepositie in de omgeving van Tata Steel. Daarnaast maken omwonenden zich al langer zorgen over verhoogde gezondheidsrisico's die gepaard kunnen gaan met de emissies van Tata Steel. Het doel van het plan is om de gezondheidsrisico's in de IJmondregio versneld te verminderen. Het plan bevat een aantal acties die als resultaat hebben dat Tata Steel Nederland haar fabrieken en

productieprocessen moet aanpassen. Het streven is om de luchtverontreinigende uitstoot sneller en significant te verlagen en de leefomgeving in de regio IJmond gezonder te maken. Het plan van aanpak is aanvullend op de acties die Tata Steel Nederland heeft ingezet.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

Uit het rapport van de commissie Van Aartsen uit maart 2021 blijkt dat het VTH-stelsel voor het milieudomein niet goed functioneert. Het is te gefragmenteerd en vrijblijvend. In december 2021 heeft de staatssecretaris van IenW een Kamerbrief over de versterking van het VTH-stelsel aan de Tweede Kamer gestuurd. In deze Kamerbrief wordt ingegaan op de acties die nodig zijn om de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen op te volgen.

Programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid

Het doel van de *programmatische aanpak meten vliegtuiggeluid* is metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid beter op elkaar afstemmen. Het onderling versterken van beide methodes leidt tot betrouwbare en herkenbare gegevens. Op basis van deze gegevens kunnen weloverwogen beleidskeuzes worden gemaakt en kunnen burgers beter worden geïnformeerd. In 2021 is verder gewerkt aan de uitvoering van het programma. Daarnaast is in 2021 de *Rapportage Nationale Meetstrategie* gepubliceerd, is de website www.vliegtuiggeluid.nl gelanceerd en is er een begeleidingsgroep van experts ingesteld.

Waterkwaliteit

Met de *Delta-aanpak Waterkwaliteit* is de afgelopen jaren een impuls gegeven aan het realiseren van de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Deze aanpak is in 2021 afgerond. Het heeft geleid tot bestuurlijke afspraken om de waterkwaliteit de komende jaren te verbeteren.

De *Ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027* voor de Kaderrichtlijn Water hebben ter inzage gelegen bij het Nationaal Waterprogramma. Daarnaast is in samenhang met de milieueffectrapportage een analyse uitgevoerd over de waterkwaliteit in Nederland. Deze analyse geeft inzicht in de huidige toestand van de waterkwaliteit en het verwachte doelbereik in 2027. In de Kamerbrief hierover is IenW ingegaan op de juridische risico's bij het niet voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water in 2027. De beleidsnota drinkwater 2021-2026 is op 23 april naar de Tweede Kamer gestuurd. Het hoofddoel van de beleidsnota is het voorzien in voldoende drinkwater van goede kwaliteit, voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland, voor nu en in de toekomst.

De implementatie van de EU-drinkwaterrichtlijn is conform de planning gerealiseerd. IenW is samen met een aantal partners gestart met de uitvoering van de herziene Drinkwaterrichtlijn. Door een hogere vermogenskostenvoet, die in november 2021 is vastgesteld, is er meer ruimte voor de drinkwaterbedrijven om hun tarieven voor 2022 vast te stellen.

Voor de zomer van 2021 is de Kamer geïnformeerd over de blootstelling van mensen aan PFAS via voedsel, drinkwater en consumentenproducten. Dit naar aanleiding van een document van de Europese voedselveiligheidsautoriteit over PFAS uit september 2020. De tussenliggende tijd is gebruikt om op basis van de binnengekomen reacties het handelingskader op onderdelen te verduidelijken. Daarnaast is een aanzet gemaakt voor een algemene methodiek voor het omgaan met niet-genormeerde stoffen in de bodem. Ook is er een shortlist met stoffen opgesteld, waarmee in 2022 een monitoringspilot kan worden uitgevoerd.

Programma Noordzee

lenW coördineert het beleid op de Noordzee. Samen met de andere betrokken partijen werkt lenW aan de uitvoering van het Noordzeeakkoord dat in februari 2021 door de Tweede Kamer werd aangenomen. Met het Noordzeeakkoord willen we drie grote transities op de Noordzee realiseren: de duurzame voedseltransitie, de energietransitie en de natuurtransitie. Het maatschappelijk overleg hierover kreeg gestalte via de formele instelling van het Noordzee Overleg. In oktober 2021 werd het aanvullend ontwerp Programma Noordzee goedgekeurd in de Ministerraad. Het ontwerp wijst onder andere de windenergiegebieden aan die noodzakelijk zijn voor het behalen van de CO₂-reductiedoelstellingen. Het Noordzeeakkoord stelde in het laatste kwartaal van het jaar de governance en de inhoud van het programma *Monitoring-Onderzoek-Natuurversterking-Soortenbescherming* vast. Dit programma helpt kennis te ontwikkelen die noodzakelijk is voor verder uitvoeren van het Noordzeeakkoord.

Programmatische Aanpak Grote Wateren

In de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) wordt gewerkt aan het realiseren van toekomstbestendige grote wateren. Hierin gaat hoogwaardige natuur samen met een krachtige economie. In 2021 werd verder gewerkt aan de projecten van de eerste en tweede tranche. Deze projecten verkeren bijna allemaal in de verkennings- of planuitwerkingsfase. Over de voortgang van de verschillende PAGW-projecten is de Kamer geïnformeerd middels het MIRT-overzicht 2022 en de Kamerbrief van 15 december 2021.

Tijdens de Toogdag Wadden op 3 februari 2021 hebben ruim 50 partijen de instemmingsverklaring van de Agenda voor het Waddengebied 2050 ondertekend. Vervolgens hebben deze partijen, onder coördinatie van lenW, gewerkt aan het *Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026*. Het Bestuurlijk Overleg Waddengebied heeft in december 2021 ingestemd met het concept *Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026*. Het programmaplan Eems-Dollard 2050 periode 2021 – 2026 is in het Opdrachtgeversoverleg Eems-Dollard 2050 vastgesteld.

Bodemkwaliteit en bodemafspraken

Het uitvoeringsplan van het *programma versterking bodemstelsel* is eind december 2021 opgeleverd. Begin 2021 zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt met provincies en gemeenten over de bodemsaneringsopgave. Daarnaast is er veel politieke aandacht geweest voor verschillende gronden bouwstoffen die op de bodem worden toegepast. Hierover is op verschillende momenten aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

lenW en de Europese Unie

De inzet op Europees vlak is vooral gericht op het uitwerken van verschillende voorstellen voor de verduurzaming en digitalisering van Europa. Zo is er gewerkt aan beleidsbeïnvloeding voor het Fit for 55-pakket, de nulvervuilingsambitie, het actieplan circulaire economie en de Europese duurzame chemicaliënstrategie. Daarnaast is de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit verder uitgewerkt.

Met het Europese herstelfonds, de zogeheten faciliteit voor herstel en veerkracht, beoogt de Europese Raad het economisch herstel in lidstaten te bevorderen terwijl tegelijkertijd de digitale en groene transitie ondersteund wordt. Op basis van een nationaal plan is voor Nederland € 5,96 miljard aan subsidies beschikbaar. Hiervoor zijn door lenW verschillende beleidsmaatregelen uitgewerkt.

Duurzaam lenW

In 2021 heeft lenW voortgang geboekt met het uitvoeren van de strategie naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfrastructuurprojecten. Ook is er een strategie ontwikkeld voor de invulling van meervoudig ruimtegebruik op het areaal van Rijkswaterstaat. Hierbij ligt de focus op klimaatadaptatie, het opwekken van hernieuwbare energie en het herstel van biodiversiteit. Daarnaast brengt lenW ieder jaar een duurzaamheidsverslag uit, waarbij het ministerie inmiddels trede 5 op de CO2-Prestatieladder heeft bereikt.

Beheer, onderhoud en toekomstbestendig maken onze infrastructuur.

Instandhouding Rijksinfrastructuur

In 2021 heeft lenW opnieuw geconstateerd dat het behouden van de huidige kwaliteit van de infrastructuurnetwerken een steeds grotere opgave is. Dit komt door veroudering van de infrastructuur, intensievere en zwaardere belasting en nieuwe eisen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en digitalisering. Hierdoor is de infrastructuur eerder aan vervanging toe en stijgen de reguliere kosten voor beheer en onderhoud.

Het belang van een goede instandhouding van onze netwerken voor maatschappij en economie is evident. Onze infrastructuur is noodzakelijk voor bescherming tegen wateroverlast of droogte, draagt bij aan economische groei en zorgt ervoor dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, goederen en diensten kunnen worden vervoerd en ons land met de rest van de wereld wordt verbonden.

De dilemma's waar lenW in 2021 voor kwam te staan zijn toegelicht in de Kamerbrief. Een structureel besluit kon niet door een demissionair kabinet worden genomen. De situatie voor Rijkswaterstaat is voor de korte termijn beheersbaar gemaakt door ruim €1 miljard uit latere jaren naar voren te halen. Voor de langere termijn wordt invulling gegeven aan de motie Stoffer om tot een *meerjarenplan instandhouding* te komen. De voorbereidingen hiervoor zijn in 2021 in gang gezet, zodat het nieuwe kabinet in 2022 de noodzakelijke keuzes kan maken.

Onderhoud en vervanging van kunstwerken op de (vaar)wegen

Betrouwbare vaarwegen zijn van groot belang voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoer- en mobiliteitssysteem. Ook in 2021 heeft lenW gewerkt aan adequaat onderhoud en tijdige vervanging van kunstwerken op de (vaar)wegen. Zo is de realisatiefase gestart van het vervangings- en renovatieproject Spijkenisserbrug, waarbij de bediening en besturing wordt gerenoveerd. Daarnaast zijn aan de Merwedebij Gorinchem een aantal overnachtingsplaatsen gerealiseerd. De aanleg van overnachtingsplaatsen draagt bij aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaart.

Ook is er onderzoek gedaan naar de economische meerwaarde van een tweede sluiscolk bij Grave voor de gehele Maascorridor. In 2022 kijken we op welke manier we hiermee verder gaan. Voor het hoofdwegennet is onder andere de realisatiefase gestart van de Brug over de Noord, de Hooivaartbrug, de Van Brienoordbrug en de Haringvlietbrug. Daarnaast zijn er ook meerdere planfasen gestart, bijvoorbeeld de Giessenbrug. Desondanks is er sprake van uitgesteld onderhoud.

Overig

Vrachtwagenheffing

In september is het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing ingediend bij de Tweede Kamer. Daarnaast heeft lenW de Bestuursvereinkomst Terugsluis samen met de vervoerssector ondertekend. Hierin zijn afspraken gemaakt over hoe lenW samen met de vervoerssector gaat werken aan het meerjarenprogramma verduurzaming en innovatie.

Ook is het programma Vrachtwagenheffing bij het Adviescollege ICT-Toetsing aangemeld voor een BIT-toets. Door de demissionaire status van het kabinet is de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing deels doorgeschoven naar 2022. Op basis van de huidige inzichten zal de Vrachtwagenheffing circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel in werking kunnen treden.

Testen voor uitgaande reizigers

lenW heeft in 2021 een testtraject opgezet voor mensen die afgelopen zomer op reis gingen naar het buitenland. De gratis testen waren bedoeld voor reizigers die nog niet volledig waren gevaccineerd en/of zich moeten laten testen omdat hun bestemming dat vereist. Veel reizigers maakten tussen 1 juli en 30 september gebruik van deze gratis testmogelijkheid. In totaal zijn er ruim 3,3 miljoen afspraken gemaakt voor een gratis reistest. De totale kosten van de Antigeen- en PCR-testen bedroeg €135 miljoen.

Financiële steun CBR

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft haar dienstverlening tijdens beide lockdownperiodes in 2020 en 2021 grotendeels stopgezet om verspreiding van het virus te voorkomen. Het tijdelijk stopzetten van de dienstverlening heeft grote financiële gevolgen gehad voor het CBR die het CBR niet zelf kan opvangen. Aan het CBR is in 2021 een bijdrage beschikbaar gesteld voor de corona-gerelateerde tegenvallers in 2020 en 2021.

Beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer

Het kabinet heeft maatregelen genomen om het openbaar vervoer ook in 2021 als vitale sector voor reizigers beschikbaar te houden gedurende de corona pandemie. De beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) maakt het mogelijk dat het aanbod van openbaar vervoer aan de reizigers voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid.

Omdat de BVOV-regeling geen 100% kostendekking geeft, heeft de regeling ruimte gelaten om binnen de gestelde doelstelling het OV-aanbod te optimaliseren en mee te laten ademen met het aantal reizigers. Daarnaast hebben overheden en vervoerders medio 2021 afgesproken om per concessie een transitieprogramma te maken. Doel is dat het openbaar vervoer weer snel op eigen benen kan staan als de beperkende maatregelen worden beëindigd. De vervoerplannen worden per concessie, na decentrale besluitvorming, openbaar gemaakt door de decentrale overheden. Hierin staan de afspraken over het aanbod van het openbaar vervoer maar ook initiatieven om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Denk aan het invoeren van betalen met je bankpas. Alle BVOV aanvragen van 2021 zijn geschikt en voorschotten uitgekeerd. Op basis van realisaties, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring, wordt in 2023 de eindafrekening opgemaakt.

1 Realisatie Beleidsdoorlichtingen

Tabel 2 Overzicht gerealiseerder beleidsdoorlichtingen

Art.	Naam artikel	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Geheel artikel?	Vindplaats
11	Integraal Waterbeleid - Waterkwantiteit							X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.blg-1007211
13	Bodem en Ondergrond							X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-64.html
14	Wegen en verkeersveiligheid			X					Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-27.html
15	OV-keten								Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.blg-442259
16	Openbaar Vervoer en Spoor				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-41
17	Luchtvaart			X					Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-28.html
18	Scheepvaart en Havens		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-68.html https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-22.html
19	Uitvoering milieubeleid en internationaal				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-30991-34.html
20	Lucht en geluid - Geluid		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-67.html
20	Lucht en geluid - Lucht					X			Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-30175-338.html
21	Duurzaamheid							X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-71.html
22	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-42.html
23	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie					X			Nee	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-56.html
24	Handhaving en toezicht					X			Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.kst-32861-46.html
	Evaluatie artikel III Deltawet							X	Ja	https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=f3b0e157-6489-4f03-a25a-70237f40ec6e&title=Eind%20Evaluatie%20artikel%20III%20Deltawet.pdf

Toelichting

In 2021 is de beleidsdoorlichting op artikel 11 conform planning afgerond en aangeboden aan de Tweede Kamer, inclusief een reactie op de aanbevelingen uit de doorlichtingen.

De beleidsdoorlichting op artikel 13 Bodem en Ondergrond is door vertraging niet meer in 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden, maar begin 2021 afgerond.

Ook zijn afgelopen jaar ook de uitkomsten van de beleidsdoorlichting van de uitgaven van het onderdeel stalsystemen gepresenteerd aan het parlement. Dit is een resterend onderdeel van begrotingsartikel 21 Duurzaamheid. Over het grootste deel van dit artikel, betreffende circulaire economie, is in 2020 in de vorm van een Publieke Waarde Scan (PWS) gerapporteerd.

Het meest recente overzicht van de programmering van beleidsdoorlichtingen is te vinden op www.rijksfinanciën.nl. Voor de realisatie van overige onderzoeken zie bijlage 2 bij dit jaarverslag «Afgeronde evaluaties en overig onderzoek»

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 IenW 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 2021 is het uitstaande risico voor IenW afgenomen.

Tabel 3 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2020	Verleend 2021	Vervallen 2021	Uitstaande garanties 2021	Garantie-plafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoorziening
Artikel 13, Bodem en Ondergrond	MKB Kredit	264	0	34	230	0	0	0
Totaal		264	0	34	230	0	0	0

Toelichting

Invulling aangescherpte garantiëkader

Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is in 2016 beëindigd. 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. Het vervallen bedrag betreft de verlaging voor 2021 van het openstaande garantiebedrag.

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	Hypothcaire lening Winair	3.773	18 maanden	2.700	1.073
Totaal		3.773		2.700	1.073

Toelichting

Lening Winair

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).

3 Openbaarheidsparagraaf

De uitkomsten van de Parlementaire Ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag hebben grote effecten, ook voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het kabinet heeft daarvoor het programma 'Open op Orde' geïnitieerd en alle onderdelen van het rijk opdracht gegeven om de noodzakelijke verbeteringen te realiseren en daarvoor een actieplan op te stellen.

lenW heeft een centraal programma ingericht om het actieplan op te stellen en te gaan uitvoeren. De verschillende dienstonderdelen en de ZBO's bouwen, samen met het centrale programma, in de komende jaren aan de actieve openbaarmaking, passieve openbaarmaking en verbeteringen in de informatiehuishouding. Daarvoor zijn in 2021 de organisaties gevormd en/of uitgebreid en medewerkers geworven die uitvoering van de actieplannen gaan realiseren.

De verbeteringen richten zich in hoofdlijnen op het bewustzijn van medewerkers, de processen en ondersteuning van die processen, (ICT) systemen en de sturing en naleving van de afspraken. Tevens wordt gewerkt aan nieuwe wettelijke verplichtingen zoals de wet open overheid, wet elektronische publicaties en de archiefwet.

In 2021 heeft lenW – naast het opstellen van de actieplannen, werving van medewerkers voor de ondersteunende organisaties, uitvoeren van de nulmeting en uitvoeringstoetsen op de actieplannen in het kader van Open op Orde – gewerkt aan:

- *Actieve openbaarmaking* door uitbreiding van de parlementaire stukkenstroom, de publicatie van externe onderzoeken, het verkennen van een verbeterde aanpak voor actieve openbaarmaking, doorontwikkeling van de processen en de uitbreiding van de ondersteuning;
- *Passieve openbaarmaking* door verbetering van de ondersteuning bij de WOB-verzoeken. Hierdoor is te verwachten dat de afhandeling van de verzoeken op termijn versneld kan worden;
- *Verbetering van de informatiehuishouding* door een bewustwordingscampagne in de organisatie, uitbreiding van de ondersteunende organisatie, voorbereidingen voor de implementatie van de nieuwe

wetten, optimalisatie van de processen, versterken van de duurzame toegankelijkheid van de informatie, vernieuwing in het ontwerp van het ICT-landschap en diverse nieuwe ICT-systemen.

4 Overzicht Coronasteunmaatregelen

Deze paragraaf geeft een overzicht van de maatregelen die in 2021 op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn genomen om de coronacrisis het hoofd te bieden. Een uitgebreid overzicht is te vinden op <https://www.rijksfinancien.nl/corona-visual>.

Tabel 5 Coronamaatregelen op de IenW-begroting (bedragen x € 1 miljoen)

Artikel	Omschrijving maatregel	Verplichtingen 2021	Uitgaven 2021	Relevante Kamerstukken
13	Aftrekpost voor drinkwater kosten Caribisch NL	3,4	3,4	Kamerstuk II, 35 420, nr. 25 ; 35 460, nr. 1
14	CBR	27,6	27,6	Kamerstuk II, 29 398, nr. 858
16+98	Beschikbaarheidsvergoeding OV	1.361,9	1.118,7	Kamerstuk II, 35 748, nr. 1 ; 35 804, nr. 1 ; 23 645, nr. 755 ; 35 925, nr. 14
17	Lening Winair	1,1	3,8	Kamerstuk II, 35 705, nr. 1 en 31 936, nr. 896
19+22	Tegemoetkoming vuurwerkbranche	26,0	19,7	Kamerstuk II, 35 781, nr. 1 ; 35 925, nr. 14
26+17	COVID-gerelateerde meerkosten RWS	54,3	54,3	Kamerstuk II, 35 925A, nr. 24
97+98	COVID-testen reizigers	175,1	100,7	Kamerstuk II, 35 864, nr. 1

Toelichting

Drinkwater Caribisch Nederland

Door het wegblijven van toeristen lopen de eilanden veel inkomsten mis. Om de inwoners te steunen is besloten tot compensatie van vaste lasten van nutsdiensten. Deze zijn op de eilanden relatief hoog. Voor water is het vaste aansluittarief op 0 euro gebracht van 1 mei 2020 tot eind 2021. Deze maatregel heeft in 2021 geleid tot een totaaluitgave van € 3,4 miljoen.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

De COVID-19 problematiek trekt een zware wissel op de exploitatie van het CBR. Naast de gevolgen voor de reserveringstermijnen heeft het tijdelijk stilleggen van de dienstverlening in 2020 en 2021 vanwege COVID-19 grote financiële gevolgen, waardoor de vermogenspositie is verslechterd. Ten behoeve van de aanzuivering van het eigen vermogen van het CBR is daarom het kasbudget in 2021 met € 27,6 miljoen verhoogd.

Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector

Om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer tijdens de coronapandemie te kunnen borgen is de beschikbaarheidsvergoeding OV opgezet. De vergoeding is bestemd voor al het openbaar vervoer onder een concessie (gebiedsconcessie, lijnconcessie en lijnovereenkomst) in Nederland. De bijdrage vanuit het Rijk was in 2021 (net als in 2020) afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten. De uitgaven in 2021 van € 1,1 miljard betreffen het eerste voorschot over 2021 op basis van de huidige aanvragen. Het 2e voorschot danwel de afrekening over 2020 was voorzien in het jaar 2021. De afrekening van de NS HRN-concessie (€ 190,9 miljoen) zal in 2022 plaatsvinden.

Lening Winair

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. De verplichting hiervoor was reeds in 2020 aangegaan. Vanwege de voortdurende COVID-19 situatie is in december 2021 de lening eenmalig verhoogd met € 1,3 miljoen (USD 1,5 miljoen). Het lagere verplichtingenbedrag 2021 wordt verklaard door het gunstige koersverschil dat zich bij de verplichting in 2020 heeft voorgedaan.

Tegemoetkoming vuurwerkbranche

Dit betreft de tijdelijke subsidieregeling (TSVC-19) die als doel heeft om de vuurwerkbranche tegemoet te komen in de kosten die zij maakt voor zowel opslag als transport voor het F2-vuurwerk dat voor de jaarwisseling 2020 – 2021 niet verkocht mocht worden om de ziekenhuizen te ontlasten te midden van de coronacrisis. De uitgaven hieraan in 2021 zijn uitgekomen op € 20 miljoen, waar aanvankelijk een bedrag van € 27,5 miljoen was geraamd. Enerzijds zijn de subsidieplafonds voor deze regelingen lager vastgesteld dan de beschikbaar gestelde generale middelen. Anderzijds zijn er binnen de gepubliceerde subsidieplafonds voor deze regelingen voor een lager bedrag aanvragen gedaan en is er bovendien vertraging opgetreden bij de vaststelling van de uitgekeerde subsidies. De overlopende verplichtingen worden in 2022 alsnog worden uitgekeerd (€ 3,9 miljoen).

COVID-gerelateerde meerkosten RWS

De COVID-19 crisis en de aanpak ervan hebben invloed gehad op projecten van Rijkswaterstaat. COVID-19 heeft geleid tot extra kosten door problemen met leveranties uit het buitenland, tekort aan personeel bij de aannemer door reisbeperkingen naar Nederland en inefficiënt werken ten gevolge van RIVM-richtlijnen. In 2021 is € 54,3 miljoen gecompenseerd.

COVID-testen reizigers

Dit betreft middelen voor de vergoeding van testen voor uitgaande reizigers voor de periode 1 juli tot en met 30 september 2021. De uitgaven zijn voor de COVID-testen die vergoed worden in de Open House en de subsidieregeling voor de reisbranche om de afgenomen testen te vergoeden. Daarnaast betreft dit ook middelen voor de uitvoeringskosten. Hiervoor is in de vijfde ISB 2021 een bedrag van € 249 miljoen toegevoegd aan de lenW-begroting. Omdat het aantal afgenomen testen lager is uitgevallen dan de eerste ramingen waren, is er in 2021 uiteindelijk een bedrag van € 101 miljoen uitgegeven. Een bedrag van circa € 32 miljoen zal in 2022 tot betaling komen. De reden hiervoor is dat de controle van de facturen van de testaanbieders meer tijd kost dan verwacht. Dit is nodig om er voor te zorgen dat de rechtmatigheid van de betaalde kosten gewaarborgd blijft. De resterende middelen worden teruggeboekt naar het Ministerie van Financiën.

4. Beleidsartikelen

4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) uitvoeren

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

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

Regisseren

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

- Waterveiligheid. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van waterveiligheidsbeleid gericht op alle primaire waterkeringen in Nederland. Tevens het zorgdragen voor de waterveiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk.
- Het zorgen voor wettelijke kaders en instrumentarium voor het beoordelen en ontwerpen van primaire waterkeringen. Ontwikkelen van kaders voor het toetsen op veiligheid van de regionale waterkeringen in het beheer van het Rijk. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–20214.
- Waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening. Het zorgen voor het ontwikkelen en implementeren van integraal waterbeleid in een aanpak gericht op de gebieden met grote Rijkswateren. Het realiseren van een maatschappelijk afgewogen verdeling van water en het daartoe zo te beheren hoofdwatersysteem dat wateroverlast en -tekort worden voorkomen. Het zorgen voor kaders en instrumentarium voor regionale afwegingen om het regionale watersysteem op orde te brengen en te houden. Deze aanpak is onder andere terug te vinden in het Nationaal Waterplan 2016–2021 (Kamerstukken II 2014–2015, [31 710, nr. 35](#)) en het Beheer- en Ontwikkelprogramma voor de Rijkswateren 2016–2021. Hierbij worden maatregelpakketten geregisseerd voor waterbeschikbaarheid op de korte en lange termijn in het Deltaprogramma Zoetwater. Het betreft maatregelen voor het robuuster maken van het watersysteem (nationaal en regionaal) en om de gevolgen van langdurige droogte en lage rivierafvoeren ten gevolge van klimaatverandering zoveel mogelijk te beperken.
- Waterkwaliteit. Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde, Eems. De uitvoering gericht op het behalen van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden conform de voorschriften zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Water (KRW), om in drie planperiodes uiterlijk in 2027 aan de Europese verplichtingen te voldoen.
- Nederlands deel van de Noordzee. Het gaat hier om het ontwikkelen van beleid en het nemen van maatregelen voor het bereiken van een gezonde zee met een duurzaam gebruik in het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit gebeurt in samenwerking en samenhang met de andere Noordzeelanden, conform de vereisten zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en de Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MSP). De coördinerende verantwoordelijkheid voor de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MSP) ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Ministers van LNV, EZK en BZK voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot hun verantwoordelijkheid behoren.
- Innovatie en exportbevordering. Het ontwikkelen van beleid, onder andere ten behoeve van de Topsector Water, gericht op het ontwikkelen van kennis, het bevorderen van innovatie en het versterken van de samenwerking tussen het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheid (de gouden driehoek) om de internationale concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven te versterken. Hierbij wordt een sterke thuismarkt (kennis en innovatie) gekoppeld aan een concurrerend Nederland in het buitenland. Voor dit laatste gaat het daarbij onder meer om het ontvangen van buitenlandse delegaties en het organiseren en uitvoeren van bilaterale handelsmissies. Daarnaast regisseert de Minister de afstemming van het waterbeheer met de landen rondom

- de Noordzee en met de buurlanden bovenstrooms gelegen in de stroomgebieden van Rijn, Maas, Schelde en Eems. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op de beleidsterreinen waterkwantiteit en waterkwaliteit (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
- Conform de Waterschapswet stelt de Minister de vergoeding vast die de waterschappen verschuldigd zijn voor het organiseren van de waterschapsverkiezingen door de gemeenten. De vergoedingen worden jaarlijks rechtstreeks door BZK ontvangen en in het Gemeentefonds opgenomen.

C. Indicatoren en Kengetallen

Hoogwaterbescherming

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

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

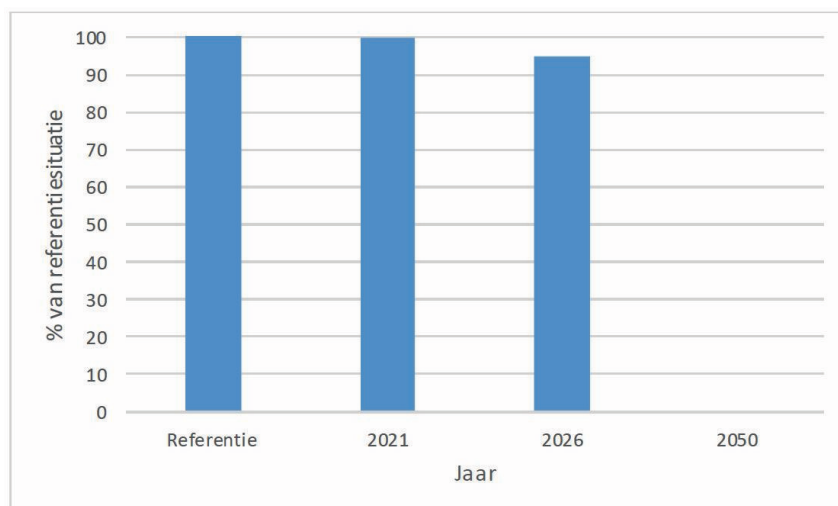
Doel van het waterveiligheidsbeleid is:

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

Als basis voor het bereiken van de doelen van het waterveiligheidsbeleid geldt sinds 1 januari 2017 een nieuwe normering voor de primaire waterkeringen. In 2050 moeten al deze keringen aan de wettelijke normen voldoen. Primaire keringen die niet aan norm voldoen worden versterkt via het HWBP.

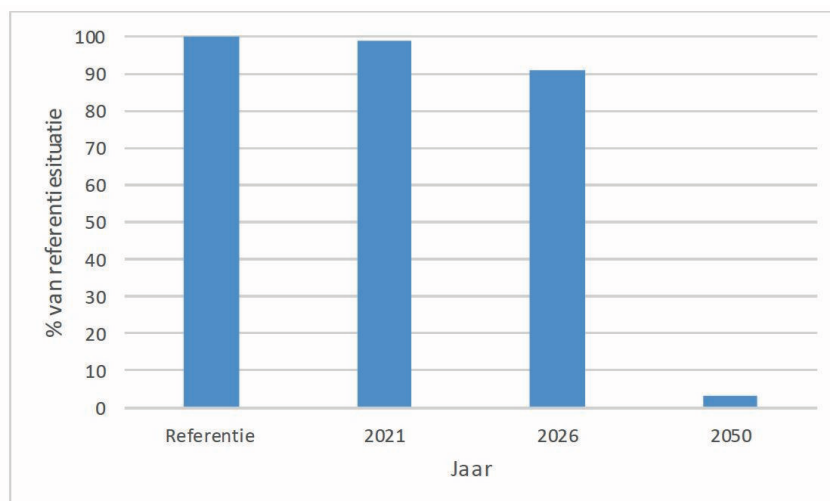
In 2021 zijn twee nieuwe indicatoren voor de bescherming tegen overstroming in de begroting opgenomen (zie figuur 3 en 4). Deze nieuwe indicatoren sluiten beter aan bij het doel van het waterveiligheidsbeleid.

Figuur 3 Ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v. de referentiesituatie



Bron: RWS

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



Bron: RWS

Toelichting

Het waterveiligheidsbeleid heeft als doel om het risico van overstromingen naar het aanvaard risiconiveau te krijgen in 2050. Dit betekent een basisbeschermingsniveau voor iedereen in 2050 en een economisch risico waarbij de kosten en baten tegen elkaar opwegen.

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

afgezet. Doordat keringen versterkt gaan worden, zal het aantal mensen waarvoor het basisbeschermingsniveau nog niet is gehaald en het economisch risico de komende 30 jaar afnemen tot het niveau dat volgens het beleid in 2050 bereikt moet zijn.

Het (actuele) risico in 2021 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking t/m 2020 in het HWBP; tot en met 2020 is ca. 23km dijk versterkt. De afname van het risico tot 2026 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen t/m 2025, zoals is opgenomen in het HWBP. Aangezien er tot 2021 nog maar weinig keringen in het HWBP zijn versterkt, is het economisch risico met circa 1% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen t/m 2025 zal het economische dan met ca. 9% t.o.v. de uopdaste referentiesituatie zijn afgenomen. Het aantal mensen dat woont in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet is bereikt, is in 2026 naar verwachting 5% lager.

De indicator laat een minder positief beeld in de ontwikkeling van het risico zien dan die in de begroting van 2021. Vorige jaar werd verwacht dat het economisch risico tot 2025 met ca. 30% zou zijn verminderd. Dit verschil wordt veroorzaakt door vertraagde oplevering van geplande maatregelen, in onder andere de Betuwe. Als die gerealiseerd zijn, leidt dat tot een grote daling van het risico. Deze maatregelen worden naar verwachting pas in 2026 opgeleverd en vallen nu buiten de tijdshorizon van de indicator.

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

Waterkwaliteit (schoon (drink)water)

Het ontwikkelen van beleid ten behoeve van het bereiken van een goede ecologische en chemische waterkwaliteit van de oppervlaktewateren en een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems. Uitvoering richt zich op het uiterlijk in 2027 voldoen aan de voorschriften van de Kaderrichtlijn Water (KRW). De coördinerende verantwoordelijkheid voor de KRW ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Minister van LNV voor zover de Nitraat Actie Richtlijn betreft die mede tot zijn verantwoordelijkheid behoort.

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

Over de ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems, en het bereiken van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden, wordt de Tweede Kamer jaarlijks geïnformeerd via De Staat van Ons Water. Het PBL rapporteert op verzoek van de Minister van IenW in het Compendium voor de Leefomgeving jaarlijks op basis van de beschikbare gegevens over de waterkwaliteit. In de motie Schonis heeft de Kamer verzocht om indicatoren te testen waarmee een beter beeld van de voortgang van onder meer waterkwaliteit kan worden gegeven

(Kamerstukken II, 2019-2020, [35 300 XII, nr. 11](#)). Zie hiervoor de indicatoren die een beeld geven van de maatregelen die in Nederland worden genomen in de jaarlijkse rapportage «De Staat van Ons Water» (Kamerstukken 2018-2019, [27625 nr. 470](#)).

Integraal Waterbeleid

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

D. Beleidsconclusies

Impulsregeling Klimaatadaptatie:

Eind 2020 is de Impulsregeling klimaatadaptatie afgerond, deze is per 1 januari 2021 in werking getreden. Via deze regeling kunnen gemeenten, provincies en waterschappen een bijdrage van het Rijk krijgen voor de uitvoering van maatregelen tegen wateroverlast, droogte of ter beperking van gevolgen van overstromingen. In 2021 zijn de eerste 13 aanvragen voor de Impulsregeling ruimtelijke klimaatadaptatie afgehandeld.

Beoordeling primaire keringen

Waterschappen en Rijkswaterstaat hebben in 2021 hard gewerkt aan de beoordeling van de primaire keringen in relatie tot de nieuwe waterveiligheidsnormen. Eind 2021 is 55% van de beoordelingen geheel afgerond, 18% is ingediend bij de ILT voor een afrondende conformiteitstoets en 27% is nog in uitvoering en/of moet nog worden ingediend. In afstemming met beheerders wordt gestuurd op tijdige afronding van de overige beoordelingen medio 2022 conform huidige planning en landelijke rapportage in 2023 aan de Tweede Kamer. Daar waar nodig zijn waterkeringen versterkt via het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Integraal Riviermanagement en Beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater

In het programma Integraal Riviermanagement is in 2021 in samenwerking met betrokken overheden verder gewerkt aan het ontwikkelen van beleid voor de omgang met de rivieren tot 2050. Het hoogwater en de wateroverlast in Limburg afgelopen zomer hebben nogmaals duidelijk aangetoond dat gedegen waterveiligheidsbeleid, met oog voor verschillende opgaven noodzakelijk is. Naar aanleiding van het hoogwater en de wateroverlast is in oktober 2021 een beleidstafel ingesteld. De beleidstafel evalueert en beziet wat de gebeurtenissen betekenen voor het beleid.

Nationaal Groeifonds:

Met indiening van de twee proposities 'NL2120 - Het groene verdienvermogen van Nederland' en 'Groeiplan Watertechnologie' is de voorstelontwikkelingsfase voor deze proposities door veldpartijen en lenW met goed resultaat afgerond.

Nationaal Water Programma

In 2021 is het Ontwerp Nationaal Water Programma 2022-2027 gepubliceerd en ter inzage gelegd van 22 maart 2021 tot en met 21 september 2021 (Kamerstukken II 2020/21, [35325, nr. 2](#)). Het PlanMER is in deze periode getoetst door de Commissie m.e.r. In 2022 wordt het Nationaal Water Programma vastgesteld.

Wadden

Ruim 50 partijen hebben de instemmingsverklaring van de Agenda voor het Waddengebied 2050 ondertekend (Kamerstukken II 2020/21, 29684, nr.210). Het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BO Waddengebied) heeft in december 2021 ingestemd met het concept Uitvoeringsprogramma (Kamerstukken II 2020/21, [29684, nr. 221](#)). Daarnaast is er gewerkt aan een methodiek voor een impactanalyse van het Uitvoeringsprogramma (Kamerstukken II, 2020/21, 29684, nr.217). De governance van het Waddengebied (Bestuurlijk Overleg, Omgevingsberaad en Beheerautoriteit Waddenzee) is (en wordt) doorontwikkeld. Het Omgevingsberaad heeft zijn secretariaat versterkt en ten aanzien van de Beheerautoriteit wordt er gewerkt aan een aangescherpte opdracht (Kamerstukken II 2020/21, [29684, nr. 221](#)).

OSPAR

In oktober 2021 hebben de partijen van OSPAR-verdrag ter bescherming van het mariene milieu van de noordoost Atlantische Oceaan, waaronder Nederland, de North East Atlantic Environment Strategy (NEAES) tot en met 2030 vastgesteld ([North-East Atlantic Environment Strategy 2030 | OSPAR Commission](#)). Besluiten in OSPAR over de uitwerking van de NEAES zullen de komende jaren waar nodig doorwerken in het bijstellen of aanvullen van (de implementatie van) het beleid van het Programma Noordzee en de implementatie van de KRM als onderdeel daarvan.

Programma Noordzee

In maart 2021 is het ontwerp Programma Noordzee 2022-2027, inclusief het programma van maatregelen Mariene Strategie, als onderdeel van het ontwerp Nationaal Waterprogramma 2022-2027 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2020/21, [35325, nr. 2](#)) en vervolgens 6 maanden ter inzage gelegd. Het Programma Noordzee 2022-2027 integreert verplichtingen uit diverse richtlijnen en geeft nadere invulling aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het Noordzeeakkoord dat de ministers van IenW, LNV en EZK in juni 2020 hebben gesloten met de meest betrokken stakeholderpartijen legt hieronder de bestuurlijke basis. In november is bovendien het aanvullend ontwerp Programma Noordzee aan de Tweede kamer aangeboden. Dit aanvullend ontwerp geeft invulling aan de ruimtelijke ordening op de Noordzee inclusief de aanwijzing van windenergiegebieden noodzakelijk voor het behalen van de reductiedoelstelling voor 2030 van de EU (Kamerstukken II 2020/21, [35325, nr. 4](#)) Dit aanvullend ontwerp heeft tot 21 december ter inzage gelegen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 6 Budgettaire gevolgen van beleid art.11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	89.248	36.485	41.220	30.283	30.650	43.517	- 12.867	1
Uitgaven	50.701	44.251	48.421	49.982	45.678	62.065	- 16.387	
1 Algemeen waterbeleid	38.330	33.035	37.546	39.450	34.836	40.382	- 5.546	
<i>Opdrachten</i>	8.624	5.022	3.648	2.232	2.625	5.787	- 3.162	2
Opdrachten CORA (HGIS)	0	244	992	212	272	609	- 337	
Overige Opdrachten	8.624	4.778	2.656	2.020	2.353	5.178	- 2.825	
<i>Subsidies</i>	9.545	12.700	14.329	14.677	11.445	15.133	- 3.688	3
Incidentele Subsidie WKB	200	1.180	1.567	1.286	16	66	- 50	
Blue Deal (HGIS)	0	700	1.200	2.900	1.090	1.400	- 310	
Partners voor Water (HGIS)	9.251	10.760	11.476	10.297	10.213	13.602	- 3.389	
Overige Subsidies	94	60	86	194	126	65	61	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	19.374	15.263	15.978	15.343	16.160	14.751	1.409	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	18.874	14.541	14.707	14.731	14.534	14.365	169	
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	500	722	1271	612	1.626	386	1.240	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	787	50	3591	6.568	4.506	4711	- 205	
Bijdragen medeoverheden WKB	0	0	0	0	4.506	4711	- 205	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	0	0	0	630	0	0	0	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	0	0	0	0	100	0	100	
2 Waterveiligheid	3.057	2.584	3.019	2.704	2.905	3.348	- 443	
<i>Opdrachten</i>	3.057	2.584	3.019	2.704	2.905	3.348	- 443	
RWS waterveiligheid	2.792	2.250	2.546	1.989	2.395	2.456	- 61	
Overige opdrachten	265	334	473	715	510	892	- 382	
3 Grote oppervlaktewateren	2.390	2.303	1.211	1.473	1.296	1.665	- 369	
<i>Opdrachten</i>	2.390	2.303	1.211	1.273	1.196	1.665	- 469	
RWS Waterdossier WOM	2.084	363	67	107	106	220	- 114	
RWS - ZW - Delta	0	1.205	1.025	1.052	934	1.050	- 116	
Overige opdrachten	306	735	119	114	156	395	- 239	
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	0	0	0	200	100	0	100	
4 Waterkwaliteit	6.924	6.329	6.645	6.355	6.641	16.170	- 9.529	
<i>Opdrachten</i>	3.638	3.997	3.659	3.692	3.963	14.025	- 10.062	4
Noordzee akkoord	0	0	0	0	294	9.962	- 9.668	
RWS WKK opdrachten	2.951	2.949	2.873	3.069	2.852	2.861	- 9	
Overige opdrachten	687	1.048	786	623	817	1.202	- 385	
<i>Subsidies</i>	436	436	400	400	400	400	0	
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	350	325	500	500	0	0	0	
<i>Bijdrage aan internationale organisaties</i>	2.500	1.571	2.086	1.763	2.278	1.745	533	
WKK contributies	393	503	689	837	531	455	76	
WKK mondiaal	1.097	552	678	396	1.063	640	423	
Overige bijdrage (inter)nat.org	1.010	516	719	530	684	650	34	
Ontvangsten	1.226	580	12.050	258	408	0	408	

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 van € 12,9 miljoen hangt met name samen met de lagere realisatie op de uitgaven. Het verschil van € 3,5 miljoen ten opzichte van de uitgaven wordt voornamelijk veroorzaakt door in het verleden aangegane en nog lopende meerjarenverplichtingen voor de HGIS-programma's: Partners voor Water, Blue Deal en Claim Operationalisering Resultaatgerichte Aanpak .
2. De lagere realisatie op de overige opdrachten van € 3,2 miljoen betreft met name de overheveling van € 1,7 miljoen aan BZK voor de bijdrage in 2021 aan het Serviceteam Rijk voor de digitalisering van de regelgeving onder de Omgevingswet. Departementen dragen naar gebruik bij aan de kosten voor het Serviceteam Rijk. Daarnaast heeft financiering van € 1,2 miljoen plaatsgevonden voor de capaciteit van Bodem Ondergrond en Wadden (BOW) en Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en overige diverse bijstellingen van € 0,3 miljoen.
3. De lagere realisatie op de subsidies van € 3,7 miljoen betreft met name het programma HGIS Partners voor Water dat ten einde loopt. De activiteiten zijn door COVID vertraagd. De inzet in de deltalanden evenals subsidies zijn achtergebleven door reisbeperkingen. In 2022 wordt het programma verlengd met 1 jaar om tot afronding te komen.
4. De lagere realisatie van € 10,3 miljoen heeft met name betrekking op het Noordzee Akkoord. De maatregelen voor het onderdeel medegebruik en doorvaart windparken op de Noordzee werd ondergebracht van de Rijksbegroting HXII artikel 11 naar het Infrastructuurfonds ten behoeve van een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Daarnaast was er sprake van vertraging in het uitvoeringsprogramma naar toekomstige jaren binnen het programma.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Algemeen waterbeleid

Opdrachten

De Staat van Ons Water

Jaarlijks worden er uitgaven gedaan voor de voortgangsrapportage «De Staat van Ons Water», waarin over de uitvoering van het waterbeleid in het voorafgaande kalender jaar wordt gerapporteerd. De Tweede Kamer heeft het rapport over 2020 in ontvangst mogen nemen op 26 mei 2021. Zie Kamerstuk [27625](#), nr. 538, vergaderjaar 2020-2021.

Stroomgebiedbeheerplannen KRW

De toestand, doelen en maatregelen worden iedere 6 jaar vastgelegd en aan de Europese Commissie gerapporteerd middels stroomgebiedbeheerplannen onder de Kaderrichtlijn Water. De derde stroomgebiedbeheerplannen voor Rijn, Maas, Schelde en Eems voor de periode 2021-2027 worden maart 2022 vastgesteld. De uitvoering van de derde tranche maatregelen in het hoofdwatersysteem loopt via artikel 7 van het Deltafonds.

Topsector Water en Maritiem

Het Human Capital programma van de Topsector Water en Maritiem richt zich op het vinden, opleiden en vasthouden van gekwalificeerd personeel voor de watersector. Om dit te bewerkstelligen worden er op verschillende manieren activiteiten en kennismakingen georganiseerd tussen studenten en het werkveld. Onder meer door het studiebeurzenprogramma, dat dit jaar met 15 studenten is uitgebreid. Het Stroomversnellers netwerk is gegroeid van 300 naar 400 studenten en jong professionals. Daarnaast zijn er diverse activiteiten georganiseerd om studenten en professionals bij elkaar te brengen en kennis te delen, onder andere op het thema droogte.

Ten behoeve van het verbeteren van de organisatie van kennis en innovatie in de watersector is in 2021 een verkenning uitgevoerd¹. De aanbevelingen uit deze verkenning worden meegenomen in de vervolgstappen om tot een verbeterde inrichting van kennis en innovatie in het water- en bodemdomein te komen.

Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat

Er is een bijdrage geleverd aan het Nationaal Kennisprogramma voor Water en Klimaat. In 2021 is de website aangepast conform besluit digitale toegankelijkheid overheid www.waterenklimaat.nl. Voor het stimuleren van innovatie heeft lenW onder meer een bijdrage geleverd aan nadere analyses voor de ontwikkeling van projectvoorstellen die in aanmerking kunnen komen voor financiering in het kader van het Horizon Europe Programme.

Nationaal Groeifonds

Samen met veldpartijen is aan de ontwikkeling van drie proposities voor het Nationaal Groeifonds gewerkt. Twee van de drie proposities zijn in oktober 2021 voor de tweede ronde bij het Nationaal Groeifonds ingediend, namelijk de proposities 'NL2120 - Het groene verdienvermogen van Nederland' en 'Groeiplan Watertechnologie'. De proposities dragen bij aan de lenW doelstellingen met betrekking tot waterveiligheid, waterbeheer en de waterketen. Voor deze twee proposities zijn een aantal opdrachten verstrekt onder andere voor een Maatschappelijke Kosten en Baten- en BBP-effectanalyse en advisering over staatssteunaspecten.

Watereducatie

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

Helpdesk Water

Aan de Helpdesk Water, onderdeel van RWS, wordt jaarlijks een bijdrage geleverd. In 2021 zijn voorbereidingen getroffen om de Helpdesk Water te integreren in het Informatiepunt Omgevingswet. Afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet zal de Helpdesk Water niet meer worden bijgehouden. De actuele informatie is dan te vinden via de website van het Informatiepunt Omgevingswet.

OLO

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

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/03/31/verkenning-naar-de-organisatie-van-kennis-en-innovatie-in-de-watersector>

Aanpassingen en modernisering van de zuiveringsheffing, de verontreinigingsheffing en de watersysteemheffing

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

Klimaatadaptatie

Er zijn middelen ingezet voor het programma Klimaatadaptatie voor het bevorderen van een transitie naar meer klimaatbestendig handelen door personen en organisaties. Daartoe zijn uitgaven voorzien voor de implementatie van de Nationale Adaptatie Strategie (NAS). De middelen voor de uitvoering van de NAS op dit artikel en die voor het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie op het Deltafonds zijn complementair aan elkaar. IenW heeft de coördinatie over het Nederlandse klimaatadaptatiebeleid, maar doet dit in nauwe samenwerking met de andere betrokken departementen, decentrale overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. In 2020 en 2021 zijn stresstesten en risicodialogen met de regio's uitgevoerd, gevolgd door het opstellen van de Uitvoeringsagenda (2021). De stresstesten identificeren kwetsbare deelsystemen en objecten per (klimaat)dreiging: droogte en hitte, wateroverlast en waterveiligheid. Met de regio's zijn deze dreigingen inhoudelijk besproken om zicht te krijgen op de maatregelen die nu al worden genomen, welke maatregelen zijn geprogrammeerd en wat er nog zou moeten gebeuren. De uitkomsten zijn in de Uitvoeringsagenda opgenomen (en volgt hiermee de 6-jaarlijkse Delta Programma Ruimtelijke Adaptatie-cyclus).

Mondiaal waterbeleid

Via het multilaterale spoor was Nederland actief betrokken in het organiseren van een VN-conferentie en actief met de voorbereidingen van de VN Water Conferentie in 2023. De inzet richt zich op het aanjagen van de uitvoeringsagenda voor waterveiligheid en waterzekerheid in de wereld. IenW heeft nauw samengewerkt met het Ministerie van Buitenlandse Zaken en UN-WATER aan de voorbereidingen. De werkzaamheden van de Watergezant zijn voortgezet om zichtbaarheid van Nederland te stimuleren en samenwerking te stimuleren. Verlenging van de aanstelling van de watergezant wordt voorgelegd aan het nieuwe kabinet. De beschikbare HGIS-middelen zijn ingezet om zijn werkzaamheden te ondersteunen evenals in een aantal activiteiten te voorzien, waaronder Water as Leverage 2.0. Verder werd in 2021 vanuit Nederland bijgedragen aan het vergroten van klimaatweerbaarheid in de wereld via het Global Centre on Adaptation (GCA) gericht op versnellen, opschalen en oplossingen voor de financiering. Hiervoor werd onder andere in 2021 het secretariaat van de Deltacoalitie gesteund.

Verkennde meting MarkerWadden

Dit jaar is bijgedragen aan een verkennende meting naar broeikasgasemissies uit organisch materiaal bij de aanleg van de laatste eilanden in het project MarkerWadden. De meting bij MarkerWadden I is de eerste in een geplande reeks van metingen bij baggerprojecten. Het betreft een gezamenlijk initiatief van partijen vanuit de Topsector Water en Maritiem.

Subsidies

Partners voor Water

Ook in 2021 werd uitvoering gegeven aan de in 2016 gestarte subsidieregeling van het programma Partners voor Water (PvW) 2016–2021. Dit betreft het centrale uitvoeringsprogramma van de (interdepartementale) Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA). Het programma werd

aangestuurd vanuit het Interdepartementale Water Cluster, waarin de vier Ministeries BZ, EZK, LNV en IenW samenwerken. Voor de uitvoering van het programma PvW 2016–2021 werd mandaat verleend aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het budget werd onderverdeeld in een deel voor lange termijn samenwerking met zeven Deltalanden, een subsidiedeel ten behoeve van marktbetrokkenheid en een deel voor samenwerking met kansrijke nieuwe landen en Holland promotie. Ondanks dat het gehele budget verplicht is, is door de covid-situatie in de wereld is het programma iets vertraagd met een uitloop van een half jaar. Verder is in 2021 het vervolgprogramma Partners voor Water 5 (looptijd 2022-2027) uitgewerkt en gaat per 1 januari 2022 van start.

Blue Deal

Het Blue Deal programma betreft een internationaal programma van 21 waterschappen die wordt aangestuurd door de Unie van Waterschappen. De Ministeries van Buitenlandse Zaken en IenW zijn gezamenlijk subsidieverstrekker. In 2018 is de subsidieregeling van start gegaan van de Blue Deal (2018-2021). Het programma was in 2021 succesvol maar heeft enige vertraging opgelopen door de mondiale Covid maatregelen (beperkt reizen en geen grote conferenties) en zal daarom worden verlengd met een half jaar (medio 2022). De eerste fase kende 16 partnerschappen in 14 landen en is een mix van bestaande en nieuwe partnerschappen. In de tweede fase wordt dit verder uitgebouwd.. De Blue Deal is een programma tot en met 2030 met één duidelijk doel: 20 miljoen mensen in 40 stroomgebieden wereldwijd helpen aan schoon, voldoende en veilig water. De focus ligt op het bieden van hulp, maar ook op het creëren van kansen voor het bedrijfsleven en leren van andere landen om het eigen werk in Nederland te blijven verbeteren.

WAVE2020

Het programma WAVE 2020 dat zich richt op het ontwikkelen van (boven)regionale strategieën met handelingsperspectieven en het ontwikkelen van een landelijk plan voor de beheersing van watercrises is afgelopen jaar vertraagd. Het programma is afgerond in 2021. Veiligheidsregio's komen in Q1-2022 met een voorstel voor een structurele aanpak voor de voortzetting van voorbereiding op watercrises en overstromingen.

Omgevingsberaad Waddengebied

Ook in 2021 werd er een jaarlijkse bijdrage van € 69.000 verstrekt aan de provincie Friesland ten behoeve van het Omgevingsberaad Waddengebied. Het Omgevingsberaad Waddengebied is het adviesorgaan voor het Waddenbeleid en het platform waar gestructureerde discussies over het Waddengebied worden geïnitieerd en informatie over het Waddengebied wordt uitgewisseld door Waddenvertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties.

Herziening van het belastingstelsel waterschappen

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

Green Deal Aquathermie

In het najaar van 2021 heeft Deltares de bouw van een nieuwe Geocentrifuge afgerond, die onder meer gebruikt wordt voor onderzoek aan dijken, kustbescherming, offshore, aardbevingen en natte en droge infrastructuur. De subsidie van in totaal € 3,1 miljoen is in 2017 afgegeven en is gelijkmatig verdeeld over de jaren 2018, 2019 en 2020. De oplevering was vertraagd,

vanwege het tijdelijk sluiten van landsgrenzen in het voorjaar 2020 vanwege Covid-19, waardoor specifieke onderdelen niet op tijd konden worden geleverd. De subsidievaststelling voor de bouw van een nieuwe Geocentrifuge aan Deltares zal in de eerste helft van 2022 plaatsvinden.

Bijdrage aan agentschappen

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsadvisering, vertegenwoordiging in internationale werkgroepen, opstelling van rapportages en evaluaties en begeleiding van opdrachten aan de markt en aan Deltares. Hiervoor is een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid, zeespiegelstijging, integraal riviermanagement (IRM), zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

Het KNMI heeft in opdracht van het ministerie van IenW gewerkt aan diverse onderzoeken en analyses die betrekking hebben op Kennisontwikkeling Windklimaat, de afvoerstatistiek rivieren, klimaatadaptatie, transnationale samenwerking Rijn en Maas en ook zeespiegelstijging. De uitkomsten hiervan worden benut voor beleidsadvisering en -ontwikkeling, onder andere op het gebied van de ontwikkeling van het beoordelings- en ontwerpinstrumentarium (BOI) van de primaire waterkeringen, kennisprogramma zeespiegelstijging en internationaal overleg.

Bijdrage aan medeoverheden

Restopgave Vooroeverbestedingen

Ten behoeve van het project Restopgave Vooroeverbestedingen is in 2021 de 3^e en laatste betaling voldaan aan het Waterschap Scheldestromen. In totaal is een bedrag van € 10,6 miljoen betaald in de jaren 2019-2021 voor de aanpak van tien locaties waar de vooroevers moeten worden versterkt.

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

2 Waterveiligheid

Opdrachten

Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR)

Conform de verplichtingen van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) is in 2021 het in 2020 in ontwerp vastgestelde Overstromingsrisicobeheerplan 2022-2027, in de inspraak gekomen en in december 2021 vastgesteld. Dit als onderdeel van het Nationale Water Programma 2022-2027 en in afstemming met de internationale delen van de overstromingsrisicobeheerplannen voor de vier stroomgebieden Rijn, Schelde, Maas en Eems, alsmede in afstemming met de stroomgebiedsbeheerplannen (Kaderrichtlijn Water). Met de rapportage aan de Europese Commissie in maart 2022 eindigt de tweede zesjaarlijkse cyclus van de ROR.

Beoordelen van de primaire waterkeringen

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

Kennisontwikkeling kust

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

Kennis- en modelontwikkeling rivieren

Voor verdere kennisontwikkeling met betrekking tot rivieren zijn in 2021 opdrachten verstrekt. Deze opdrachten hadden betrekking op effecten van klimaatverandering en op de afvoerverdeling. Daarnaast is in 2021 kennisontwikkeling ondersteund met betrekking tot het voorbereiden van de maatregelpakketten op grond van een nulalternatief voor Integraal Riviermanagement en de bijdragen aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied voor zowel de Rijn, als de Maas.

3 Grote oppervlaktewateren

Opdrachten

Ecologische verbetering van de Eems-Dollard

In 2021 is invulling gegeven aan de toekomstvisies 2050 voor het Waddengebied en voor de Eems-Dollard, alsmede aan de pilot Waddenslib. De beheerautoriteit Wadden heeft gewerkt aan een verdere ontwikkeling van het integraal beheerplan voor de Waddenzee.

Rijk en regio werken sinds 2015 structureel samen aan ecologische verbetering van de Eems-Dollard, door samenhangende inzet van middelen, maatregelen en onderzoeken op basis van een meerjarig adaptief programma. De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld dat is geformuleerd. Hier wordt stapsgewijs, ook in 2021, naar toegewerkt door adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Trilaterale samenwerking Waddenzee

De drie landen die grenzen aan de Waddenzee, Nederland, Duitsland en Denemarken, vormen samen de Trilaterale samenwerkingslanden. In 2021 is regelmatig overlegd over het vormen of aanpassen van het beschermingsbeleid van werelderfgoed Waddenzee.

Ontwikkelperspectief van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta

Regio, stakeholders en Rijk hebben in 2021 eerste stappen gezet voor de invulling van hun ambitie voor Zuidwestelijke Delta om in 2050 de eerste delta te zijn die is voorbereid op de uitdagingen van klimaatverandering en duurzaamheid. Dat gebeurt onder meer door de handelingsperspectieven van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta te verbinden met de prioritaire opgaven van de Omgevingsagenda Zuidwest. Voor de Zandsuppletie Galgeplaat Oosterschelde is samen met de regio en Natuurmonumenten een samenwerkingsovereenkomst opgesteld, inclusief een plan van aanpak. Voor het Volkerak-Zoommeer is een stoffenbalans opgesteld en voor het Veerse Meer een stoffen- en waterbalans en een watersysteemanalyse. Samen met het Vlaams Gewest en de stakeholders (Schelderaad) is voor de uitvoering van de Scheldeverdragen verder gewerkt aan de Agenda voor de Toekomst voor het Schelde-estuarium: het Onderzoekprogramma 2019-2023 en de langtermijnperspectieven voor een klimaatbestendig veilig, economisch vitaal en ecologisch veerkrachtig estuarium.

4 Waterkwaliteit

Opdrachten

Kaderrichtlijn Water

Met de Delta-aanpak Waterkwaliteit is de afgelopen jaren een impuls gegeven aan de realisatie van de doelen van de Kaderrichtlijn Water en nieuwe opgaven, zoals medicijnresten en opkomende stoffen in water. In 2021 is de impuls afgerond, dit heeft geleid tot bestuurlijke afspraken voor de komende jaren om de waterkwaliteit verder te verbeteren (Kamerstuk 27625-532). De ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water hebben ter inzage gelegen als bijlage bij het Nationaal Waterprogramma. Er is een Ex ante analyse waterkwaliteit uitgevoerd, in samenhang met de MER van het 7e Nitraat Actieprogramma. De analyse geeft inzicht in de huidige toestand van de waterkwaliteit en het verwachte doelbereik in 2027, op basis van de meest recente informatie en plannen. In de Kamerbrief hierover (Kamerstuk 27625-555) is tevens ingegaan op de juridische risico's bij het niet voldoen aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water in 2027.

Drinkwater

De beleidsnota drinkwater 2021-2026 is op 23 april naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 27625-530). Hoofddoel is voldoende drinkwater van goede kwaliteit, voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland, en voor nu en in de toekomst. De Implementatie EU drinkwaterrichtlijn (Implementatieplan, startnota) is conform de planning gerealiseerd. De uitvoering van de implementatie van de herziene Drinkwaterrichtlijn is gestart, samen met de partners onder regie van IenW.

Voor de problemen bij een aantal drinkwaterbedrijven met de financiering van noodzakelijke investeringen is voor de komende 2-3 jaar een oplossing gerealiseerd. Door een hogere vermogenskostenvoet (WACC) die in november 2021 is vastgesteld is er meer ruimte voor de drinkwaterbedrijven om hun tarieven voor 2022 vast te stellen. Voor de langere termijn streven we naar een duurzaam financieel kader.

Chemische stoffen PFAS

Voor de zomer is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 28089-190) over de blootstelling van mensen aan PFAS via voedsel, drinkwater en consumptieproducten. Aanleiding was de opinie van de Europese voedselveiligheidsautoriteit (EFSA) over PFAS uit september 2020.

De tussenliggende tijd is gebruikt om op basis van de binnengekomen reacties het handelingskader op onderdelen te verduidelijken. De algemene methodiek voor niet-genormeerde stoffen in de bodem is in de steigers gezet. Er is een shortlist met stoffen opgesteld, waarmee in 2022 een monitoringspilot kan worden uitgevoerd. Er ligt een eerste aanzet voor een wegwijzer opkomende stoffen bodem, die begin 2022 voor advies met de koepels van medeoverheden gedeeld kan worden.

Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)

De Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) kent, net als de KRW, een zesjarige plancyclus. In 2021 is verder invulling gegeven aan de verdere ontwikkeling van indicatoren en parameters om milieutoestand te kunnen monitoren en de goede milieutoestand te bepalen: ter uitwerking van de geactualiseerde Mariene Strategie deel 1 en 2 uit respectievelijk 2018 en 2020. In 2021 is het programma van maatregelen (Mariene Strategie deel 3) geactualiseerd als bijlage bij het ontwerp Programma Noordzee 2022-2027 (onderdeel van het Nationaal Waterprogramma 2022-2027). In oktober 2021 hebben de Verdragspartijen van OSPAR, waaronder Nederland, North East Atlantic Environment Strategy (NEAES) 2030 vastgesteld. Besluiten in OSPAR over de uitwerking van de NEAES zullen de komende jaren waar

nodig doorwerken in het bijstellen of aanvullen van (de implementatie) het beleid van het Programma Noordzee en de implementatie van de KRM als onderdeel daarvan. Voorts is samen met het Ministerie van LNV een partnerschapscontract met de Europese Commissie opgesteld over het nieuwe Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds 2021-2027 (EMVAF, opvolger van EFMZV).

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

Noordzeeakkoord

In februari 2021 is het Noordzeeakkoord (NZA) aangenomen in de Tweede Kamer. Het instellingsbesluit voor het Noordzeeoverleg waarin het Rijk op consensus gericht overleg voert over de uitvoering van het NZA werd 30 juni in de Staatscourant gepubliceerd. Het kabinet stelde voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord een transitiebedrag van € 200 miljoen euro tot en met 2030 beschikbaar, bedoeld voor sanering en verduurzaming van de visserij, voor het kennisprogramma monitoring, onderzoek natuurherstel en soortenbescherming (MONS), voor de veilige doorvaart binnen de aan te leggen windparken en voor extra handhaving door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). In 2021 was hiervan € 500.000 beschikbaar voor fase 1 van MONS. Op dit budget heeft echter onderuitputting plaatsgevonden. Om een snellere uitbesteding en daarmee tijdige afronding van de no regret projecten te realiseren zijn deze gemaximeerd op € 33.000 euro, in totaal € 375.000 euro, dus € 125.000 euro minder dan het beschikbare budget MONS 2021. Hiervan kon uiteindelijk slechts € 294.000 euro (incl BTW) tijdig worden gefactureerd. Alternatieve bestedingen konden niet meer worden uitgevoerd.

De overige uitgaven van het Noordzeeakkoord worden begroot en verantwoord op andere departementale begrotingen. Door middel van een extracomptabele tabel op de begroting van lenW als coördinerend departement worden de totaal uitgaven voor het Noordzeeakkoord inzichtelijk gemaakt. Dit totaaloverzicht is te vinden in de extracomptabele tabel 12.

Subsidies

International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC)

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

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties

Internationale riviercommissies

Voor een benedenstrooms land als Nederland is internationale samenwerking in de stroomgebieden voor Rijn, Maas, Schelde en Eems cruciaal. Voor Rijn, Maas en Schelde is er een juridische basis op basis van verdragen voor de samenwerking in de internationale riviercommissies. Voor het Eemsstroomgebied hebben ministers onderling afspraken gemaakt voor de internationale afstemming en coördinatie voor de EU richtlijnen

Kaderrichtlijn water (KRW) en de Richtlijn overstromingsrisico's (ROR). In alle commissies stond 2021 in het teken van de internationale plannen voor de KRW en ROR. In alle commissies is het overstromingsrisicobeheerplan op basis van de ROR in december 2021 gereed gekomen. Het stroomgebiedbeheerplan voor de KRW zal 22 maart 2022 gereed zijn. Dit zal in zonder de bijdrage van Wallonië zijn waar grote vertraging is met het plan vanwege de extreme wateroverlast van juli 2021. In alle riviercommissies is teruggeblikt op de overstromingen van 2021. In de ICBR is het werkprogramma, inclusief mandaten voor de werk- en expertgroepen voor de komende 6 jaar op basis van de resultaten van de Rijnministersconferentie 2020 zo goed als gereed. Daarnaast zijn er diverse rapporten gepubliceerd <https://www.iksr.org/nl/publieksvoorlichting/documenten/archief/rapporten>. In de Internationale Maascommissie (IMC) is het plan van aanpak extreem laag water gepubliceerd en wordt nagedacht over vervolgaanpak. Het IMC-droogtebericht is aangepast voor verzending aan een groter publiek en publicatie op de website. In de Internationale Scheldecommissie staat de PFAS-problematiek op de agenda en is afgesproken in 2022 een brede internationale workshop te houden met aansluiting van de relevante werkgroepen uit IMC en ICBR.

Oslo-Parijs (OSPAR)-verdrag

Nederland heeft in 2021 de jaarlijkse contributie betaald voor de uitvoering van het Oslo-Parijs (OSPAR)-verdrag, waarmee wordt ingezet op internationale samenwerking en afstemming over vraagstukken op het gebied van mariene milieu, ecologie en biodiversiteit in het noordoostelijk deel van de Atlantische Oceaan, inclusief de Noordzee, mede in relatie tot uitvoering van de KRM.

Memoranda of Understanding

Ook in 2021 heeft Nederland gewerkt aan het internationale profiel van Nederland als centrum voor watervraagstukken. Dit is verwoord in de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet. Het streven van Nederland als Centre of Excellence werd gedeeltelijk ingevuld door middel van memoranda of Understanding (MOU) met twee internationale UNESCO-watercentra, namelijk ondersteuning capacity building door IHE-Delft en grondwater monitoring en assessment door IGRAC te Delft (IGRAC-verdrag). Water speelde een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's).

Valuing Water Initiatief

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

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 7 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	254.264
	Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	174.597
	Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	428.861
<i>Waarvan</i>		
01.01	<i>Grote projecten waterveiligheid</i>	38.164
01.02	<i>Overige aanlegprojecten waterveiligheid</i>	381.903
01.03	<i>Studiekosten</i>	8.794

Tabel 8 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	35.082
	Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	91
	Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	35.173
<i>Waarvan</i>		
02.02	<i>Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening</i>	33.224
02.03	<i>Studiekosten</i>	1.949

Tabel 9 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	229.411
	Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	
	Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	229.411
<i>Waarvan</i>		
03.01	<i>Watermanagement</i>	7.809
03.02	<i>Beheer onderhoud en vervanging</i>	221.602

Tabel 10 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 4 Experimenteren cf. art III Deltawet van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	50.883
	Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	
	Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	50.883
<i>Waarvan</i>		
04.01	<i>Experimenteerprojecten</i>	0
04.02	<i>GIV/PPS</i>	50.883

Tabel 11 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 7 Investeren in Waterkwaliteit van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	43.982
	Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	729
	Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	44.711
<i>Waarvan</i>		
07.01	<i>Real. progr. Kaderrichtlijn water</i>	29.061
07.02	<i>Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit</i>	7.832
07.03	<i>Studiekosten waterkwaliteit</i>	7.818

Tabel 12 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord (bedragen x € 1.000)

		2021
	Visserij: sanering, LNV	921
	Visserij: innovatie LNV	0
	Onderzoek, monitoring en natuurherstel, IenW	294
	Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP vanaf 2024, EZK	0
	Versterking toezicht NVWA, LNV	0
	Veilige doorvaart windparken	0
	Totaal:	1.215

4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

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

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

Stimuleren

Voor het onderdeel Bodem en Ondergrond is de algemene doelstelling om te komen tot een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. De (Rijks)structuurvisie Ondergrond vormt een belangrijke basis voor het ordenen van activiteiten met betrekking tot bodem en ondergrond. Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van:

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

Regisseren

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

- Het ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet.
- Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen.
- De verdere ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid in relatie tot maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS.
- De verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht.

- Het programma Bodem en Ondergrond. In de NOVI is het programma Bodem en Ondergrond aangekondigd. In 2021 is gestart met een verkenning om na te gaan welke beleidsopgaven moeten worden opgepakt. Uitwerking (kwartiermaken) van het programma vindt plaats in 2022.
- Het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
- Het beleid (beleidsnota drinkwater), de regelgeving (drinkwaterwet) en het uitvoeren van toezicht/handhaving (via de ILT) op de levering van deugdelijk drinkwater.
- De zorg – samen met andere bestuursorganen – voor de duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening (zorgplicht).
- De drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland, middels het wijzigen van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (reparatie capaciteitstarief) om zo de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van drinkwater in Caribisch Nederland te garanderen. Door het insulaire karakter, de geringe bevolkingsomvang en het ontbreken van grote zoetwatervoorraden zal de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland nooit kostendekkend zijn. Het Ministerie van IenW stelt daarom een subsidie op de transportkosten voor drinkwater beschikbaar.

C. Indicatoren en Kengetallen

In 2021 is gewerkt aan afspraken voor de periode tot 2030. Naar verwachting verschuift in deze periode de focus naar de afronding van de aanpak bodemverontreiniging en de aanpak van nieuwe bodem bedreigende stoffen. De budgetten voor de afspraken over Bodem en Ondergrond zijn in 2021 verdeeld via Specifieke Uitkeringen en het Provincie- en Gemeentefonds. Naar verwachting zullen dat ook in de periode tot 2030 de routes van financiering zijn. Gedurende de looptijd van de afsprakenperiode wordt gerapporteerd over de bereikte resultaten. Rijkswaterstaat publiceert hierover op de website van Rijkswaterstaat Bodemplus.

D. Beleidsconclusies

Caribisch Nederland

Doel van het beleid op Caribisch Nederland ten aanzien van drinkwater ligt bij de toegankelijkheid van betrouwbaar drinkwater voor eenieder. Gelet op de grote sociaaleconomische effecten in verband met COVID-19, zijn er, in aanvulling op de structurele subsidies, extra subsidies afgegeven die de drinkwatertarieven voor de gebruikers tijdelijk verlagen (Kamerstukken II, 2020/2021, [35420, nr. 25](#)). De subsidies zijn in 2021 verstrekt op basis van een wettelijke gepubliceerde grondslag, te weten Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire. De subsidie is ter beschikking gesteld op basis van gestelde subsidievoorwaarden die overeengekomen in de subsidiebeschikking. Het doel, bijdrage aan de betrouwbaarheid en betaalbaarheid, is gerealiseerd.

Bodem en Ondergrond

Het doel van het beleidsartikel Bodem en Ondergrond is een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond. Verschillende overheden hebben op het gebied van nazorg, diffuse verontreinigingen, gebiedsgericht grondwaterbeheer, waterbodems en nieuwe verontreinigingen nog een opgave. In 2021 zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt met provincies en gemeente over de bodemsaneringsopgave in 2021. Door

middel van een Specifieke Uitkering zijn er vervolgens verschillende bodemsaneringen, onderzoeken en monitoring gefinancierd. Er is gewerkt aan de totstandkoming van nieuwe bestuurlijke afspraken voor de periode vanaf 2022 en verder. Aan het eind van 2021 was nog niet op alle onderdelen van de financieringsstructuur overeenstemming bereikt, waardoor het afsprakenpakket niet bekrachtigd konden worden.

Het uitvoeringsplan van de Taskforce programma versterking bodemstelsel is eind december 2021 opgeleverd. Er is veel politieke aandacht geweest voor verschillende grond- en bouwstoffen die op de (water)bodem worden toegepast. Hierover is op verschillende momenten aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Denk hierbij aan bodemas met batterijen, thermisch gereinigde grond en menggranulaat met plastic en granuliet. Er is een bestuurlijke dialoog gevoerd over het diepe plassenbeleid.

In 2021 is gewerkt aan een actualisatie van het handelingskader PFAS. Dit is na een consultatieronde gedurende de zomer op 13 december gepubliceerd. De tussenliggende tijd is gebruikt om op basis van de binnengekomen reacties het handelingskader op onderdelen te verduidelijken. De wijzigingen ten opzichte van de vorige versie zijn beperkt. De belangrijkste aanpassing is dat het verschil in toepassen boven en onder grondwater-niveau nu vervallen is. De algemene methodiek voor niet-genormeerde stoffen in de bodem is in de steigers gezet. Er is een shortlist met stoffen opgesteld, waarmee in 2022 een monitoringspilot kan worden uitgevoerd. Er ligt een eerste aanzet voor een wegwijzer opkomende stoffen bodem, die begin 2022 voor advies met de koepels van medeoverheden gedeeld kan worden. Samen met medeoverheden wordt daarnaast in beeld gebracht waar zich PFAS-aandachtslocaties bevinden.

In januari 2021 is de beleidsdoorlichting Artikel 13 Bodem en Ondergrond gepubliceerd. De onderzoekers concluderen dat in de periode 2014 – 2019 alle convenanten met medeoverheden en met het bedrijfsleven doeltreffend zijn geweest. De bij de convenanten geformuleerde kwantitatieve doelen zijn vrijwel volledig bereikt. Dit betekent dat vele spoedlocaties zijn aangepakt. Voor de meer kwalitatief geformuleerde doelen, zoals op het vlak van kennisontwikkeling en kennisdoorwerking, geldt dat deze deels zijn bereikt. Vooral de kennisdoorwerking naar decentrale overheden vergt volgens de onderzoekers nog aandacht.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 13 Budgettaire gevolgen van beleid art.13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Vershil 2021	
Verplichtingen	160.868	30.388	25.560	35.953	73.935	132.326	- 58.391	1
Uitgaven	136.527	22.459	34.025	35.188	79.900	142.656	- 62.756	
1 Ruimtelijk Instrumentarium	10.786	8	0	0	0	0	0	
<i>Opdrachten</i>	9.220	8	0	0	0	0	0	
Architectonisch Beleid	2.285	0	0	0	0	0	0	
Overige opdrachten	6.935	8	0	0	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	1.376	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	190	0	0	0	0	0	0	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
2 Geo-informatie	33.717	0	0	0	0	0	0	
<i>Opdrachten</i>	5.329	0	0	0	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	1.967	0	0	0	0	0	0	
Basisregistraties	1.967	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	26.421	0	0	0	0	0	0	
Kadaster	26.421	0	0	0	0	0	0	
3 Gebiedsontwikkeling	9.473	0	0	0	0	0	0	
<i>Opdrachten</i>	1.296	0	0	0	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	48	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	2.402	0	0	0	0	0	0	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.402	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	5.727	0	0	0	0	0	0	
Projecten BIRK	3.177	0	0	0	0	0	0	
Projecten Bestaand Rotterdams Gebied	2.550	0	0	0	0	0	0	
4 Ruimtegebruik bodem	18.723	18.220	30.608	31.841	77.902	140.696	- 62.794	
<i>Opdrachten</i>	5.727	6.000	10.804	10.703	7.754	13.710	- 5.956	
Bodem en STRONG	1.617	1.688	6.360	5.329	4.645	11.100	- 6.455	
RWS Leefomgeving	3.843	4.269	4.444	5.374	3.109	2.610	499	
Overige Opdrachten	267	43	0	0	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	7.499	7.303	15.769	10.202	14.087	23.194	- 9.107	2
Bedrijvenregeling	1.385	2.311	9.428	2.088	3.943	13.656	- 9.713	
Subsidies Caribisch Nederland	4.114	4.992	6.341	8.114	10.144	9.538	606	
Programma Commissie MER	2.000	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	5.497	3.569	3.795	3.736	3.825	3.736	89	3
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	5.497	3.569	3.795	3.736	3.825	3.736	89	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	0	1.348	240	7.200	52.176	100.056	- 47.880	
Meerjarenprogramma Bodem	0	1.348	0	7.200	52.032	100.056	- 48.024	
Bijdragen aan Caribisch Nederland	0	0	240	0	0	0	0	
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	0	144	0	144	
<i>Bijdrage aan (inter)nationale organisaties</i>	0	0	0	0	60	0	60	4
5 Eenvoudig Beter	63.828	4.231	3.417	3.347	1.998	1.960	38	
<i>Opdrachten</i>	38.108	743	1.057	202	0	0	0	
Eenvoudig Beter	38.108	2	0	0	0	0	0	
Omgevingswetgeving	0	0	0	0	0	0	0	
Overige Opdrachten	0	741	1.057	202	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	9.000	0	0	0	0	0	0	
<i>Stimuleringsregeling Impl Omgevingswet</i>	9.000	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	16.720	3.488	2.360	3.145	1.998	1.960	38	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	16.720	3.488	2.360	3.145	1.998	1.960	38	
Ontvangsten	12.248	809	3.202	234	0	2000	- 2000	

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 van € -58,4 miljoen hangt samen met de lagere realisatie op de uitgaven zoals toegelicht bij 2,3 en 4 (€ -62,8 miljoen). Daarnaast is er sprake van een hogere realisatie vanwege de aangegane meerjarenverplichting voor de sanering van het EMK Stormpolderdijkterrein te Krimpen aan den IJssel (€ 4,4 miljoen).
2. De lagere realisatie van € - 6 miljoen heeft met name betrekking op Bodem en Strong, dat veroorzaakt werd door een vertraging als gevolg van uitwerking, afstemming en besluitvorming met bestuurlijke partners over een voorkeursvariant voor de verdere uitvoering van de bodemsanering van het project Stormpolderdijk te Krimpen aan den IJssel voor € - 6,5 miljoen en het onderbrengen van taken bij Rijkswaterstaat voor Kennis en informatievoorziening, regelgeving en wettelijke taken voor € 0,5 miljoen in 2021.
3. De lagere realisatie van € - 9,1 miljoen op subsidies is met name toe te schrijven aan de Bedrijvenregeling door minder ontvangen aanvragen tot subsidievaststelling door provincies en gemeenten voor €-9,7 miljoen, alsmede door meer ontvangen aanvragen vanuit Caribisch Nederland voor de financiering van waterzuiveringsinstallatie op Bonaire en voor een efficiënte en betrouwbare drinkwatervoorziening op Sint Eustatius voor € 0,6 miljoen.
4. De lagere realisatie van € - 47,9 miljoen op bijdrage mede overheden heeft met name betrekking op het Meerjaren Programma Bodem. Het saldo wordt veroorzaakt door een afboeking van € 26,6 miljoen bij het Ministerie van IenW via een interdepartementale budgetoverboeking naar het Ministerie van BZK ten behoeve van uitkeringen via het Gemeente- en Provinciefonds voor lokale bodemsaneringen. De betaling is dus niet als realisatie maar als budgetafboeking uitgevoerd. Alsmede door vertraging bij de nieuwe op te stellen meerjarige bodemafspraken en de uitfinanciering hiervan in de toekomstige jaren voor € -21,2 miljoen.
5. De lagere ontvangst van € -2 miljoen betreft het niet realiseren van de geraamde verhaalopbrengsten van het door het Rijk voorgefinancierde bodemsaneringen die verhaalt worden op de vervuiler.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

4 Ruimtegebruik bodem

1 Opdrachten

De opdrachtverlening heeft betrekking op uitbesteding van diverse beleidsinhoudelijke onderzoeksopdrachten en evaluaties aan derden op het gebied van: Bodem, Drinkwater en Waterketen, Caribisch Nederland, Commissie van deskundigen Drinkwaterbesluit, Structuurvisie Ondergrond (STRONG), Bodemenergie, Milieueffectrapportage, PFAS en NEN-regelgeving (drinkwater, bodem, zwemwater). Ook uitgaven voor de hersanering van het EMK-terrein in Krimpen aan de IJssel vallen onder dit budget.

2 Subsidies

Bedrijvenregeling

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering, zijn subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven vastgelegd en uitgekeerd in 2021. Jaarlijks kunnen bedrijven via lokale overheden en Stichting Bodembeheer NL verzoeken tot subsidievaststelling indienen van uit te voeren saneringen. Daarnaast kan een beroep worden gedaan op cofinanciering. In de periode tot 2008 hebben circa 10.000 bedrijven zich hiervoor aangemeld. Bedrijven hebben tot 2024 de tijd om een onderbouwde aanvraag tot subsidieverlening in te dienen. Het verzoek tot subsidievaststelling dient vervolgens vóór 2030 ingediend te worden.

Caribisch Nederland

De subsidies voor Caribisch Nederland zijn bedoeld om bij te dragen aan de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de drinkwater- en afvalwatervoorzieningen in Caribisch Nederland. Een goede drinkwatervoorziening is van groot belang voor de volksgezondheid, het welzijn en de welvaart van Caribisch Nederland. Vanwege de geringe bevolkingsomvang, het ontbreken van grote zoetwatervoorraden en het insulaire karakter is de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland niet kostendekkend. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat stelt daarom jaarlijks subsidie beschikbaar om een deel van de kosten te dekken zodat de tarieven voor de inwoners lager zijn dan de kostendekkende tarieven. Hiermee wordt de toegankelijkheid tot schoon en veilig drinkwater in Caribisch Nederland bereikt. De betreffende subsidies bedroegen in 2021 € 6,34 mln. Bovendien is in 2021 € 0,45 miljoen verleend aan het waterbedrijf op Bonaire voor investeringen in de drinkwaterproductiefabriek aldaar. En is eind 2021 € 1,35 miljoen verleend aan het drinkwaterbedrijf op Sint Eustatius voor het robuuster maken en uitbreiden van hun drinkwaternet, waardoor er in de toekomst meer inwoners een drinkwateraansluiting zullen hebben.

Als onderdeel van het Covid-noodpakket heeft het Kabinet besloten om drinkwater in heel 2021 extra te subsidiëren, voor een bedrag van €3,45 miljoen (Kamerstukken II, 2019-2020, [35 420, nr. 25](#) & [35420, nr. 105](#)). Daarmee kon op Sint Eustatius en Bonaire het vaste tarief voor alle inwoners tijdelijk op 0 dollar worden gebracht. Op Saba wordt de subsidie gebruikt om de prijzen van gebotteld drinkwater tijdelijk te verlagen. De COVID-19 middelen kunnen hiervoor tot juli 2022 gebruikt worden, vanwege de vertraagde opening van de drinkwaterbottelfabriek.

Afvalwatervoorziening is van belang voor de bescherming van het (marien) milieu. Voor de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) op Bonaire is in 2021 € 2 miljoen aan subsidie verleend. De RWZI is een essentieel onderdeel van de afvalwaterzuivering op het eiland. De subsidie is, naast de verkoop van irrigatiewater en een nog in te voeren afvalwaterheffing, nodig voor een sluitende exploitatie van de RWZI.

3 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft een opdracht aan het agentschap RWS. Concreet gaat het hierbij om het verrichten van uitvoerende wettelijke taken op grond van de Wet bodembescherming en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond.

4 Bijdrage aan medeoverheden

Er zijn bestuurlijke afspraken voor 2021 gemaakt over de bodemsaneringsopgave. Deze afspraken vormen de basis voor het verstrekken van een bijdrage aan de andere overheden voor de financiering van de uitvoering van de afspraken, inclusief de aanpak van verontreinigingen. Het gaat hierbij om zowel de bestaande spoedopgave, historische verontreinigingen als nieuwere opgaven omtrent PFAS en diffuus lood die als buitenproportioneel zijn aangemerkt.

5 Eenvoudig Beter

Bijdragen aan agentschappen

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

Ontvangsten

Betreft de verhaalopbrengsten van door het Rijk voorgefinancierde bodemsaneringen die verhaald zijn op de vervuiler. In 2021 zijn dergelijke ontvangsten er niet geweest.

4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) Uitvoeren

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

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

Regisseren

De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid, waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Via wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het wegennet en afspraken met medeoverheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt IenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. Deze regierol wordt concreet ingevuld door:

- Het invoeren van vrachtwagenheffing in navolging van omringende landen. De netto-opbrengsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggestuurd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden aan te wenden voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.
- Met stakeholders en gebruikers ontwikkelen van doelen en een heldere rol van de overheid bij de transitie naar nieuwe, 'slimme', vormen van mobiliteit. Waar innovaties kunnen bijdragen aan de beleidsdoelen, wordt onderzocht of eventuele belemmeringen kunnen worden weggenomen en kansen kunnen worden verzilverd.
- Met betrekking tot slimme mobiliteit invulling geven aan de ambities in het regeerakkoord met betrekking tot het streven naar «Een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de onderdelen naadloos op elkaar aansluiten». Hierbij ligt de focus op de volgende prioriteiten: infrastructuur die toekomstvast is door bij ontwerp, ontwikkeling/aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening te houden met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg; (wettelijke) ruimte voor een nieuwe generatie voertuigen; het (veilig) gebruik van slimme technologieën en diensten; nieuwe mobiliteitsconcepten & Mobility as a service (MaaS); en het gebruik van data onder goede randvoorwaarden zoals privacy en security. Een voorbeeld van deze randvoorwaarden is het streven om overheidsinformatie over verkeer zoveel mogelijk via open data beschikbaar te stellen voor voertuigen, apps en reisplanners.
- Voor Intelligente Transport Systemen ligt de focus op digitalisering overheden (dataproductie en gebruik), tweede tranche intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) in het kader van Talking Traffic, Connected Transport Corridors (vraag een aanbod van digitale diensten en uitwisseling organiseren structureren in het logistieke veld), samenwerking overheden in Smart (krachtenbundeling in uiteenlopende thema's in het kader van stedelijke problematiek en plattelandsproblematiek en landelijk gecoördineerde Minder Hinder Aanpak.
- In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt samen met de medeoverheden en maatschappelijke organisaties ingezet op een risico gestuurde aanpak. Op basis van een analyse van de belangrijkste risico's worden op het niveau van het Rijk en regio (provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen) uitvoeringsagenda's opgesteld met effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Samen met (internationale) overheden en marktpartijen werken aan de marktcondities ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie in het wegvervoer. Denk daarbij aan regelgeving over opleidingseisen, cabotage en maten en gewichten van het vrachtverkeer in Europa.
- Inzetten op het gebruik van (nieuwe) data voor de risico gestuurde aanpak en het verbeteren van de data van verkeersongevallen.
- De kennis en ervaring die is opgedaan met het programma Beter Benutten breed toe te passen binnen diverse beleidsterreinen van artikel 14, waar het gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid in samenwerking met regionale partners en het daaraan koppelen van bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit. In de periodieke BO MIRT gesprekken wordt hierover met de regio's afspraken gemaakt. Van het programma Beter Benutten liep het onderdeel Decentraal Spoor en Intelligente Transportsystemen (ITS) door tot en met 2020.
- De programma-ambitie voor het programma Fiets. Meewerken met de Tour de Force aan de doelstelling van 20% meer fietskilometers in 2027. Deze ambitie is weergegeven in de Nationale Fiets agenda die in 2017 naar de Kamer is gestuurd (Kamerstukken II 2016-2017, [34 681, nr. 1](#)).

- Uitvoering geven aan de afspraken en ambities op gebied van CO₂-reductie in de sector mobiliteit na sluiten van het Klimaatakkoord. Uitvoering vindt plaats langs vier lijnen: hernieuwbare energiedragers, elektrisch rijden, verduurzaming van de logistiek en verduurzaming van personenmobiliteit. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd om de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% ten opzichte van 1990 te beperken. Hierbij zijn investeringen, kennis en kunde van meerdere partijen in de maatschappij nodig, waarbij de Minister een regierol vervult.
- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda's vormen de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn nodig én mogelijk. Voortbouwend op de ervaringen van het programma Meer Bereiken wordt deze andere aanpak in de praktijk vormgegeven. Uitgangspunten hierbij zijn een gelijkwaardige samenwerking tussen het Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, het in samenhang bezien van bereikbaarheid met andere ruimtelijke opgaven (bijvoorbeeld wonen, natuur, leefbaarheid, veiligheid) en het onderzoeken van een brede set oplossingsrichtingen (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en investeren).
- Aan de NEa wordt opdracht gegeven voor de registratie van hernieuwbare energie voor het verkeer. De rapportage over de duurzaamheid en de CO₂-prestatie vormen onderdeel van de opdracht.
- Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de Inspectie Leefomgeving en Transport op dit beleidsterrein (zie artikel 24 Handhaving en Toezicht).

Stimuleren

Om invulling te geven aan het klimaatbeleid wordt ingezet op de reductie van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer. In dat kader stimuleert de Minister van IenW:

- Schonere, zuinigere en stillere voertuigen. Dit gebeurt onder andere door de reeds in gang gezette transitie naar nul-emissie voertuigen verder voort te zetten, samen met de decentrale overheden en sectorpartijen slimme logistieke concepten te ontwikkelen voor (stedelijke) distributie en de voorlopers in de sector te stimuleren, ook waar het gaat om werkgerelateerd verkeer.
- Productontwikkeling in de transportsector van klimaattechnologieën en -innovaties die bijdragen aan een lage of zero emissie CO₂-uitstoot. Middels de Demonstratieregeling klimaat technologieën en -innovaties in transport (DKTI) 2017-2021 konden ondernemers projectvoorstellen voor innovatieve transportoplossingen indienen, waarvoor subsidie kon worden verleend. Doel daarbij is om die productontwikkeling in de transportsector te ondersteunen en te versnellen.

C. Indicatoren en Kengetallen

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

Aanleg

Met de hoofdwegennet-indicator worden de economische verlieskosten van (toekomstige) knelpunten in beeld gebracht, met als doel om die nieuwe projecten te prioriteren, die de meeste economische verlieskosten oplossen.

Rijkswaterstaat zal in haar Publieksrapportage (die jaarlijks in het laatste tertaal verschijnt) een file top 50 kaart en tabel opnemen met de hoogste economische verlieskosten. In het MIRT projectenboek zal dezelfde kaart opgenomen worden en per MIRT-project de bijdrage aan het oplossen van de file top 50 worden weergegeven.

Verkeersmanagement

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.01.

Beheer en Onderhoud

Verwezen wordt naar het Infrastructuurfonds artikel 12.02.

Geluid en luchtkwaliteit

Tabel 14 Indicator: Lokale luchtkwaliteit NO₂ en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld.

	2017	2018	2019	2020	2021	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO ₂	0	0	0	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	5.550	5.500	5.450	5.400	2.350	0 knelpunten in 2023

Bron: NSL-Brief IIK, 2021-2022, [30175, nr 393](#).

Toelichting

Luchtkwaliteit

De door het RIVM opgestelde monitoringsrapportages van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geven al sinds 2016 aan dat zich langs het Hoofdwegenet geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen meer voordoen. Dit is dan ook de bron van onderstaande vermelding. Tot voor kort waren er evenwel nog wel overschrijdingen op binnenwegen. Met de 12^e monitoringsrapportage NSL, die bij brief van 15 december 2021 aan de Tweede Kamer is aangeboden (IIK, 2021-2022, [30175, nr 393](#)) is hierin dus verandering gekomen.

Uit de 12e monitoringsrapportage NSL² van het RIVM blijkt dat de grenswaarde voor NO₂, conform de verwachting van vorig jaar, in 2020 nergens in Nederland meer is overschreden. Daarmee wordt voor het eerst in heel Nederland voldaan aan de Europese grenswaarden voor NO₂. Voor het Hoofdwegenet, waar de tabel op ziet, gold dit al langer. In 2019 was er nog sprake van enkele overschrijdingen op binnenwegen in Amsterdam en Arnhem. Voor de berekende PM_{2,5} concentraties langs wegen geldt net als voor 2019 dat in 2020 overall aan de grenswaarde is voldaan.

Geluid

In 2021 zijn 3062 objecten met een geluidbelasting hoger dan 65 dB gesaneerd. Het aantal nog te saneren objecten (voornamelijk woningen) komt daarmee eind 2021 op 2350. In de tabel is afgerond op 50-tallen om recht te doen aan de onzekerheden in de raming. In de begroting 2023 zal opnieuw een geactualiseerde raming worden opgenomen.

² [Monitoringsrapportage NSL 2021 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Het genoemde getal voor nog op te lossen geluidknel punten betreft het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65 dB; waarvoor nog een geluidsaneringsplan, of een hiermee te vergelijken besluit, bijvoorbeeld Tracébesluit, moet worden genomen. De peildatum van 2023 hangt samen met de hiervoor in de Wet milieubeheer opgenomen einddatum voor het opstellen van een saneringsplan. Nul knelpunten wil zeggen dat voor alle saneringsobjecten met een geluidbelasting hoger dan 65 dB een saneringsplan, of een hiermee te vergelijken besluit, is genomen.

Een deel van de sanering is onderdeel van wegprojecten. Vanwege vertraging in de besluitvorming van wegprojecten als gevolg van de stikstofproblematiek wordt momenteel het risico onderzocht van het niet afronden van de gehele sanering voor 2023.

De termijn voor de uitvoering van de saneringsplannen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel als mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en andere wegaanpassingen. De feitelijke uitvoering zal grotendeels na 2023 plaatsvinden.

Regelgeving en afspraken

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

Verkeersveiligheid

Tabel 15 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde					Realisatie
	2002	2017	2018	2019	2020	2021
Aantal verkeersdoden	1.066	613	678	661	610	n.n.b.
Ernstig verkeersgewonden	16.100	20.800	21.700	21.400	19.700	n.n.b.

Bron: De Staat van de Verkeersveiligheid, 2021

Toelichting

Op 14 april 2021 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er in 2020 610 mensen in het verkeer om het leven waren gekomen. Dat zijn 51 verkeersdoden minder dan in 2019. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers daalde het sterkst onder inzittenden van personenauto's en nam alleen toe onder fietsers.

In de Staat van de Verkeersveiligheid³ heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het aantal ernstige verkeersgewonden voor 2020 vastgesteld op 19.700. Dit is significant lager dan het aantal ernstige verkeersgewonden in 2019. SWOV geeft aan dat een belangrijke factor die waarschijnlijk invloed heeft gehad op de lagere slachtoffercijfers kan worden gevonden in de beperkende coronamaatregelen die in 2020 golden.

Het aantal verkeersdoden onder fietsers laat de afgelopen tien jaar een significante stijging zien van gemiddeld 2% per jaar. Verder blijft het aandeel 60plussers onder de ernstige verkeersgewonden stijgen.

³ De Staat van de Verkeersveiligheid 2021 | SWOV

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Hernieuwbare energie in het vervoer

Tabel 16 Kengetal: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen (in %)

	2017	2018	2019	2020	2021
Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer	7,75	8,5	12,5	16,4	17,5
Realisatie	7,75	8,9	12,7	16,5	n.n.b.
Limiet conventionele biobrandstoffen		3,0	4,0	5,0	5,0
Realisatie		1,5	1,2	1,7	n.n.b.
Subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen		0,6	0,8	1,0	1,2
Realisatie		0,8	1,9	2,6	n.n.b.

Bron: Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland, 2020

Toelichting

Eind 2020 is het Besluit energie vervoer aangepast om in een jaarverplichting voor 2021 te voorzien. Vanaf 1 januari 2022 treedt het nieuwe stelsel in werking dat rekening houdt met de RED II, het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen. Het kader geldt dan voor de periode 2022 tot en met 2030 via wederom jaarlijkse verplichtingen.

Het percentage voor 2021 betreft 17,5% hernieuwbare energie ten opzichte van de brandstoffenplafonds benzine en diesel voor met name wegvervoer. De verplichting rust op brandstofleveranciers die benzine en diesel leveren aan met name wegvervoer. De inzet van grondstoffen wordt binnen de verplichting gestuurd door een limiet op conventionele grondstoffen (voedsel- en voedergewassen) en een subdoel op geavanceerde grondstoffen (zie bijlage IX lijst A van de RED II). De realisatie is exact conform de verwachtingen. De verplichting wordt tot nu toe jaarlijks gehaald binnen de gestelde kaders.

De gegevens⁴ over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Tabel 17 Ontwikkeling CO₂-emissie nieuwe personenauto's in gram CO₂ per kilometer

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Streefwaarde 2022
EU	162,6	140,3	119,6	118,1	118,5	120,8	122,4	130,3	n.n.b.	(95,0)
Nederland	169,9	135,8	101,2	105,9	108,3	105,5	100	100,3	n.n.b.	

¹ Norm

Bron: Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland, 2020

Toelichting

De CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen in Nederland wordt jaarlijks gemonitord. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland is in de periode tussen 2010 en 2016 sterk gedaald, veel sterker dan in de rest van Europa. In 2016 en 2017 nam de uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in Nederland als enige lidstaat in de EU licht toe.

⁴ [Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Op 29 juni 2021 heeft het Europees Milieu Agentschap de voorlopige gegevens gepubliceerd voor de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's die in 2020 in de EU, IJsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk (VK) zijn geregistreerd⁵. In de EU, IJsland, Noorwegen en het VK is de CO₂-uitstoot van het nieuwe personenautopark tussen 2017 en 2019 gestegen van 118,5 gram CO₂-/km naar 122,4 gram CO₂-/km. In Nederland was de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in 2020 met 100,3 gram CO₂-/km het laagste binnen de gehele EU. Nederland blijft daarmee ruim onder het Europese gemiddelde en kan nog steeds tot de kopgroep worden gerekend. Ook blijft het aantal elektrische voertuigen groeien. De lichte stijging in de voorbije jaren van de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in Nederland heeft meerdere oorzaken. Ten eerste worden er de laatste jaren grotere, zwaardere en minder zuinige voertuigen aangeschaft. Ten tweede zijn alle fiscale stimuleringsmaatregelen voor plug-ins afgeschaft waardoor de verkoop van deze zeer zuinige voertuigen is gedaald. Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2021 een gemiddeld CO₂-uitstoot te realiseren van 95g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgenomen, in 2030 met 37,5%. De Commissie heeft, als onderdeel van het fit-for-55 pakket voorgesteld om de doelstelling voor 2030⁶ aan te scherpen tot 55%.

De gegevens⁷ over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Tabel 18 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas door verkeer en vervoer. Betreft mobiele bronnen in totaal, dus transportmiddelen en mobiele werktuigen, exclusief zeevaart, in kton/jr

	Realisatie 2000	Realisatie 2005	Realisatie 2010	Realisatie 2015	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Raming 2021	Raming 2025	Raming 2030
NO _x	281	242	203	161	147	144	137	n.n.b.	n.n.b.	124	107	91
SO ₂	14,7	9,3	2,7	0,7	0,6	0,6	0,6	n.n.b.	n.n.b.	0,4	0,6	0,5
PM _{2,5}	15,6	11,9	7,7	4,7	4,0	3,7	3,6	n.n.b.	n.n.b.	3,3	2,6	2,2
NH ₃	4,4	5,1	4,6	3,9	4,1	4,1	4,3	n.n.b.	n.n.b.	4,0	5,1	5,5
NMVOS ¹	85	55	46	35	35	34	33	n.n.b.	n.n.b.	30	26	24

¹ Vluchtige Organische Stoffen, exclusief Methaan.

Toelichting

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld voor de periodes 2020 – 2029 en de periode 2030 en verder. Het betreft aanpassing van de oude Europese richtlijn voor National Emission Ceilings (NEC) voor 2010-2019, in een nieuwe NEC-richtlijn (EU2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren. Voor de sector mobiliteit wilde het kabinet dat vanaf 2030 alleen personenauto's worden verkocht die volledig emissieloos zijn. Dat zijn auto's met een elektrische aandrijving of auto's die op waterstof rijden. Om dit doel te bereiken, wordt samengewerkt met het Formule E-Team (FET) en is een stuurgroep Nationale Agenda Laadinfrastructuur actief

⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/co2-cars-emission-20>

⁶ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/delivering-european-green-deal/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en

⁷ Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl

waaraan het ministerie deelneemt. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) publiceert maandelijks de voortgang ten aanzien van het aantal emissieloze personenauto's en de daarvoor benodigde uitrol van laadinfrastructuur.

De gegevens over 2020 en 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

D. Beleidsconclusies

Impuls verbeteren Verkeersveiligheid

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) vormt de basis voor het verkeersveiligheidsbeleid. Het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid 2019 – 2021 (LAP) bevat de rijksmaatregelen voor de uitvoering van het SPV. In 2021 is hier verder uitvoering aan gegeven. Over de voortgang van het SPV en LAP is de Tweede Kamer in mei en november 2021 geïnformeerd (Kamerstukken, vergaderjaar 2020–2021, [29 398 nr. 936](#) en [29 398 Nr. 975](#)).

Het kennisnetwerk SPV heeft in 2021 medeoverheden ondersteund bij het risicogestuurd werken. Daarnaast heeft het kennisnetwerk SPV samengewerkt met de Taskforce Verkeersveiligheidsdata om de juiste data beschikbaar te krijgen voor invulling van verschillende risico-indicatoren. Zo zijn voor de risico-indicatoren 'Veilige wegen en fietspaden' en 'Veilige Snelheid' de databehoeften in kaart gebracht.

In 2021 is de kentekenplicht voor (land)bouwovertuigen ingevoerd. Verder is in juli 2021 een nieuw beleidskader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs), zoals e-(bak)fietsen, e-steps en de BSO-Bus, verstuurd naar de Tweede Kamer. Het doel van dit kader is zeker te stellen dat LEVs die zijn toegelaten, technisch veilig zijn en veilig gebruikt worden binnen het bestaande verkeer. Nadere uitwerking volgt in 2022. In 2021 is regelgeving voor een helmplicht voor snorfietsers aan de Eerste en Tweede Kamer voorgelegd. Inwerkingtreding is voorzien in 2022. Verder zijn, samen met gemeenten, pilots 'Veilig fietsen naar school' rondom onder meer de inrichting van schoolstraten, verkeerseducatie en veilige schoolroutes uitgevoerd. Daarnaast is een pilot uitgevoerd met een aantal serviceproviders van navigatiediensten om bestuurders op schoolzones te attenderen. Tot slot zijn in 2021 diverse campagnes uitgevoerd waaronder «Rij Ballonvrij» met als doel om het lachgasgebruik achter het stuur onder jongeren tegen te gaan.

Slimme en duurzame mobiliteit

Met smart mobility benutten we de kansen van digitalisering en automatisering om een zo flexibel mogelijk multimodaal mobiliteitssysteem te creëren, dat bijdraagt aan verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming. Op vijf hoofdlijnen wordt ingezet op innovaties die vandaag al kunnen helpen om het verkeer veiliger te laten doorstromen én bijdragen aan de transitie naar een nieuw, slim en duurzaam mobiliteitssysteem:

1. Toelating en gebruik van geautomatiseerde voertuigen: internationaal, Europees en nationaal wordt gewerkt aan beter passende eisen voor voertuigen met automatisering. Nieuwe aandachtsgebieden zoals gedrag van het voertuig, interactie tussen bestuurder en voertuig, cybersecurity en privacy worden daarin meegenomen. Op nationaal niveau werken RDW, CBR en IenW daarnaast aan een beschrijving van de procedure waarmee het gedrag van een voertuig met automatisering beoordeeld kan worden, onder de noemer Vehicle Driving License

- Framework (VLDF). Ook wordt met shuttles en bezorgrobots getest binnen de Boev (Besluit ontheffing exceptioneel vervoer) en Experimenteerwet. Dit jaar zijn er concrete stappen gezet om RDW voor te bereiden op (internationale) regelgeving die keuring van cybersecurity en software-updates regelt. De uitvoeringstoetsen worden in 2022 uitgevoerd.
2. Digitaal stelsel mobiliteitsdata: dit jaar is het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) gelanceerd, waarin informatie over weginrichting, actuele verkeersdrukte, geplande werkzaamheden en omleidingen samen wordt gebracht. Zo kan deze informatie gemakkelijker gedeeld worden met service providers van navigatieapps en wegbeheerders, en zo bij de weggebruiker terechtkomen. Het NTM is het meest uitgebreide National Access Point in Europa voor multimodale mobiliteitsdata;
 3. Mobility as a Service: met Mobility as a Service (MaaS) kan de reiziger met geïntegreerde apps alle beschikbare vervoersopties plannen, boeken en betalen. Met zeven regionale pilots, en in totaal acht ontwikkelde apps, wordt MaaS gestimuleerd. In 2022 worden de pilots afgerond en geëvalueerd. Op basis van de evaluatie wordt gezien welke aspecten structureel aangepast moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan data-standaarden;
 4. Toekomstbestendige infrastructuur en beheer: de uitrol van slimme infrastructuur gaat gestaag door. Op dit moment is ongeveer 20% van de verkeersregelinstallaties in Nederland omgebouwd naar intelligente verkeersregelinstallatie (iVRI). Nood- en hulpdiensten kunnen dan bijvoorbeeld prioriteit krijgen op een kruispunt. Daarnaast is het Road Monitor project van start gegaan, waarmee onderhoudstaken slimmer en gericht uit kunnen worden gevoerd;

Deze resultaten zijn behaald in samenwerking met partners. Een belangrijk samenwerkingsverband is de Krachtenbundeling. In een aantal landsdelen is de regionale krachtenbundeling inmiddels bestuurlijk verankerd. Ook heeft smart mobility een plek gekregen in de bestuurlijke besluitvorming (BO MIRT).

Structurele aanpak stikstof

In 2021 is met de inwerkingtreding van het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering de partiële vrijstelling van kracht gegaan, waarmee projecten vrijgesteld zijn van de vergunningplicht voor tijdelijke stikstofeffecten gedurende de aanlegfase van het project. Deze partiële vrijstelling biedt uitkomst voor aanlegprojecten die niet leiden tot permanente stikstofeffecten, zoals dijkversterkingen en projecten ter verbetering van de waterkwaliteit. Voor aanlegprojecten die ook stikstofeffecten in de gebruiksfase kennen, blijft de stikstofproblematiek een grote impact hebben: alle MIRT-projecten hebben in 2021 ernstige vertraging opgelopen. Dit is het gevolg geweest van onder meer het onderzoek naar maximale rekenafstanden en de beperkte beschikbare capaciteit om de benodigde onderzoeken en berekeningen uit te voeren. De Kamer is daar in juni 2021 over geïnformeerd. Voor wat betreft de rekenafstanden heeft het kabinet heeft op 9 juli 2021 besloten om bij depositieberekeningen in het kader van de toestemmingverlening voor alle typen emissiebronnen uit te gaan van een maximale rekenafstand van 25 km, omdat berekende bijdragen op grotere afstanden niet meer redelijkerwijs toerekenbaar zijn aan een project. Met deze maximale rekenafstand, die bijdraagt aan een meer gelijkwaardige behandeling van sectoren en de schijnzekerheid in berekeningen verkleind, wordt tegemoet gekomen aan de bezwaren van het Adviescollege Meten en Berekenen onder leiding van de heer Hordijk. Deze rekenafstand is ook

gebruikt bij de aanpassing van het tracébesluit voor de ViA15 naar aanleiding van vragen van de Raad van State. De Raad van State verwacht in 2022 een uitspraak te kunnen doen over deze zaak.

Duurzame Mobiliteit

In 2021 was het beleid om de mobiliteitssector te verduurzamen succesvol. Door middel van een mix van normering en stimulering van voertuigen en hernieuwbare energiedragers is de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector verder teruggedrongen.

Zo ligt de groei van het aantal elektrische personenauto's hoger dan in het Klimaatakkoord werd becijferd. In 2021 is besloten om niet de Hand aan de kraan procedure toe te passen waardoor cumulatief tot en met 2030 1,3 Mton CO₂ extra kan worden gereduceerd. Daarnaast is besloten om particulieren ten opzichte van de Klimaatakkoordafspraken extra te stimuleren door de aanschafsubsidie met € 90 miljoen te verhogen en de stimulering van zakelijke rijders nog sneller af te bouwen door de cap verder te verlagen.

Veel bedrijven hebben in 2021 een subsidie aangevraagd voor een elektrische bestelauto. Ten opzichte van 2020 is de verkoop van nieuwe elektrische bestelauto's met 89% gestegen. Door de coronapandemie en het wereldwijde chiptekort lag het aantal iets lager dan waarop was gerekend. Ook het beleid om gemeenten te ondersteunen bij de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek werpt zijn vruchten af. In 2021 hebben maar liefst 26 gemeenten aangekondigd dat ze in 2025 een dergelijke zone gaan invoeren.

Om tijdig de afgesproken emissiereducties te bereiken heeft het kabinet verder ingezet op hernieuwbare (bio)brandstoffen en synthetische brandstoffen (Europese RED; via een bijmengverplichting) en op het stimuleren van o.a. waterstofinfrastructuur. Er zijn eind 2021 12 publieke waterstofstations gerealiseerd en er is een actieprogramma in ontwikkeling om het in het Klimaatakkoord geplande aantal van 50 in 2025 te halen. De richtlijn over hernieuwbare energie in transport (RED2) is in 2021 geïmplementeerd en per 1 januari 2022 in werking getreden. Hiermee wordt tot 2 Mton CO₂ gereduceerd.

In 2021 heeft actieve mobiliteit (fietsen en lopen) bijgedragen aan het verduurzamen van mobiliteit. Dit is gedaan door middel van investeringen in fietsinfrastructuur (fietsroutes en fietsenstallingen) en gedragsstimulering. Voor fietsinfrastructuur is in 2021 gestart met de aanleg van 5 hoogwaardige regionale fietsroutes. Voor gedragsstimulering is eind 2021 de «Kies de Fiets» campagne geïntroduceerd passend bij de coronasituatie. In 2021 zijn voor het eerst alle provincies aangesloten bij het stimuleringsprogramma «Doortrappen» en is het aantal betrokken gemeenten gegroeid naar 165 gemeenten en is de Vervoerregio Amsterdam aangesloten.

In de Monitor Klimaatbeleid, een bijlage bij de Klimaatnota van het kabinet, staat de voortgang van het beleid en de afspraken in het Klimaatakkoord beschreven.

In juli 2021 heeft de Europese Commissie wetgevingsvoorstellen gepresenteerd om tenminste 55% CO₂-reductie te bereiken; het 'Fit-for-55'-pakket. Het is teleurstellend dat de Commissie niet 2030 heeft voorgesteld als uitfaasedatum voor auto's met een fossiele verbrandingsmotor, zoals het streven is van het Nederlandse kabinet. De AFIR- en RED-voorstellen komen

goed overeen met de ambities uit het Nederlandse Klimaatakkoord en we hebben een open kritische houding aangenomen tegenover de uitbreiding van het Emission Trading System (ETS) naar wegvervoer.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 19 Budgettaire gevolgen van beleid art.14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021
Verplichtingen	33.639	40.211	126.324	281.913	341.514	157.393	184.121 1
Uitgaven	46.179	46.558	98.715	190.983	236.170	153.789	82.381
1 Netwerk	30.705	30.370	79.949	131.707	59.438	11.996	47.442
<i>Opdrachten</i>	<i>24.066</i>	<i>18.271</i>	<i>24.500</i>	<i>27.088</i>	<i>5.878</i>	<i>6.406</i>	<i>- 528</i>
Beter Benutten	20.106	12.731	12.634	11.020	35	0	35
Reservering Klimaatakkoord	0	0	0	0	0	0	0
Wegverkeersbeleid	3.324	3.994	2.151	2.108	3.530	5.217	- 1.687
Duurzame Mobiliteit	0	699	5.444	5.377	- 3	0	- 3
Verkeersemissies	0	0	1.760	1.220	0	0	0
Smart Mobility	0	0	1.116	1.743	1.390	0	1.390
Elektrisch vervoer	0	0	501	1.744	0	0	0
Duurzame Logistiek	0	0	-	3.121	0	0	0
Overige Opdrachten	636	847	894	755	926	1.189	- 263
<i>Subsidies</i>	<i>1.077</i>	<i>1.328</i>	<i>17.748</i>	<i>18.026</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Duurzame Mobiliteit	0	0	15.982	16.587	0	0	0
Overige subsidies	1.077	1.328	1.766	1.439	0	0	0
Bijdragen aan agentschappen	5.562	7.217	19.041	22.238	9.791	5.590	4.201
Waarvan bijdrage aan RWS	5.562	7.217	11.025	11.241	9.352	5.160	4.192
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	4.313	6.966	0	0	0
Waarvan bijdrage NEa	0	0	3.703	3.601	0	0	0
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	0	430	439	430	9
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>0</i>	<i>3.554</i>	<i>18.460</i>	<i>63.316</i>	<i>42.600</i>	<i>0</i>	<i>42.600</i> 3
Bijdrage aan medeoverheden DuMo	0	0	3.175	28.638	0	0	0
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	0	3.554	15.285	13.500	11.038	0	11.038
Regionale bijdrage	0	0	0	21.178	31.562	0	31.562
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>200</i>	<i>745</i>	<i>500</i>	<i>0</i>	<i>500</i>
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>294</i>	<i>669</i>	<i>0</i>	<i>669</i>
2 Veiligheid	15.474	16.188	18.766	25.089	51.575	19.051	32.524
<i>Opdrachten</i>	<i>5.251</i>	<i>4.686</i>	<i>5.181</i>	<i>5.506</i>	<i>6.629</i>	<i>5.957</i>	<i>672</i>
Verkeersveiligheid	0	4.686	5.181	5.506	6.629	5.957	672
<i>Subsidies</i>	<i>8.181</i>	<i>8.663</i>	<i>9.145</i>	<i>9.697</i>	<i>10.404</i>	<i>9.438</i>	<i>966</i>
Waarvan Veilig Verkeer Nederland	3.523	3.936	3.849	3.868	3.844	3.862	- 18
Waarvan Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid	3.878	3.952	4.186	4.034	4.121	4.046	75
Waarvan Alert	750	750	750	1.002	1.029	790	239
Overige Subsidies	30	25	360	793	1.410	740	670
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>596</i>	<i>595</i>	<i>669</i>	<i>831</i>	<i>879</i>	<i>618</i>	<i>261</i>
Waarvan bijdrage RWS	596	595	669	831	879	618	261

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	30	30	30	30	30	–	30
Waarvan Euro NCAP	30	30	30	30	30	–	30
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	1.416	2.214	3.741	9.025	33.633	3.038	30.595
Waarvan bijdrage aan het CBR	1.416	2.214	2.396	7.320	32.058	3.038	29.020
Waarvan bijdrage aan het RDW	0	0	1.345	1.677	1.575	0	1.575
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	0	0	28	0	0	0
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	0	0	0	34.187	125.157	122.742	2.415
<i>Opdrachten</i>	0	0	0	71	23.694	70.844	– 47.150
Beter Benutten	0	0	0	71	9.278	7.719	1.559
Duurzame Logistiek	0	0	0	0	6.079	0	6.079
Elektrisch vervoer	0	0	0	0	1.820	0	1.820
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	0	6.247	12.307	– 6.060
Overige opdrachten	0	0	0	0	270	50.818	– 50.548
<i>Subsidies</i>	0	0	0	11.809	51.722	40.381	11.341
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	0	23.693	11.250	12.443
Elektrisch Vervoer	0	0	0	11.809	26.620	27.900	– 1.280
Overige subsidies	0	0	0	0	1.409	1.231	178
<i>Bijdragen aan Agentschappen</i>	0	0	0	0	17.251	4.511	12.740
Bijdrage aan Agentschap RWS	0	0	0	0	2.994	1.686	1.308
Bijdrage aan Agentschap Nea	0	0	0	0	3.905	2.489	1.416
Bijdrage aan Agentschap RVO	0	0	0	0	10.352	336	10.016
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	0	0	0	22.307	30.520	6.806	23.714
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	0	6.030	6.806	– 776
Regionale bijdrage	0	0	0	22.307	24.490	0	24.490
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	0	0	0	0	954	200	754
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	0	0	0	0	1.016	0	1.016
Ontvangsten	5.279	3.658	4.041	5.012	2.672	6.782	– 4.110

Tabel 20 Uitsplitsing verplichtingen art. 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2017	2018	2019	2020	2021	2021
Verplichtingen					341.514	157.393
Waarvan garantieverplichtingen	0	0	0	31.000	68.800	0
Waarvan overige verplichtingen	33.639	40.211	126.324	250.913	272.714	157.393

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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. Er is per saldo voor € 184,1 miljoen meer aan verplichtingen gerealiseerd. Dit is veroorzaakt door:

- Vanwege het verstrekken van de opdracht aan RVO voor de uitvoering van de subsidieregeling Bestelauto's (€ 22 miljoen).
- Het garant staan van lenW voor de RDW (€ 68,8 miljoen) voor de uitbreiding van het rekening courantkrediet en diverse leningen onder andere voor de verkoop en verplaatsing van het testcentrum

- RDW Lelystad. Bij de 1^e suppletoire begroting is onterecht tweemaal een garantstelling van € 37,8 miljoen verwerkt, dat is gecorrigeerd in dit jaarverslag.
- Voor het aanzuiveren van het eigen vermogen van het CBR om deze te herstellen naar het niveau van voor de coronacrisis (€ 27,6 miljoen).
 - Diverse overboekingen van het Infrastructuurfonds voor de bijdragen aan de BES-eilanden (€ 11 miljoen), voor de projecten randweg Eindhoven (€ 22,6 miljoen) en knooppunt Deil-Vught (€ 2,8 miljoen), voor de opdrachtverlening aan Connect (€ 12,5 miljoen) en voor diverse specifieke uitkeringen op het terrein van Beter Benutten, Maas, GoedOpWeg en Veilig Doelmatig en Duurzaam (€ 26,7 miljoen).
 - De lagere realisatie van de verplichtingen is als gevolg van overboekingen naar andere ministeries (€ -6,5 miljoen) voor het compensatiepakket Zeeland (BZK) € 5,5 miljoen en € 1,5 miljoen voor de afdracht aan het BTW-compensatie fonds.
 - Tot slot verklaren diverse kleinere mutaties het resterend saldo (€ -3,4 miljoen).
2. De bijdragen aan agentschappen zijn € 4,2 miljoen hoger uitgevallen. De hogere bijdrage aan RWS wordt verklaard door een grotere capaciteitsinzet vanwege de uitwerking van de beleidsdoelstellingen uit het Regeerakkoord voor de uitvoering van het MIRT.
 3. De bijdragen aan medeoverheden liggen op HXII € 42,6 miljoen hoger dan de stand uit de Ontwerpbegroting 2021. Dit komt met name door het volgende. Ten eerste doordat aan de BES eilanden € 11 miljoen is betaald voor wegenprojecten aldaar. De dekking hiervoor is afkomstig van het Mobiliteitsfonds. Ten tweede is vanuit het Mobiliteitsfonds budget overgeboekt voor de specifieke uitkering t.b.v. de randweg Eindhoven (€ 22,6 miljoen) en voor Deil-Vught (€ 2,8 miljoen). Tot slot heeft in 2021 de betaling voor Smartwayz (€ 6 miljoen) plaatsgevonden. Tot slot verklaren resterende kleine mutaties het verschil van € 0,2 miljoen.
 4. De hogere bijdragen (€ 30,6 miljoen) aan ZBO's/RWT's bestaat voornamelijk uit de aanzuivering exploitatie CBR (€ 27,6 miljoen). Als gevolg van de coronacrisis zakte de exploitatie van CBR weg en is deze weer met de aanzuivering weer op het niveau van voor de crisis gebracht. Daarnaast is aan CBR voor € 1,4 miljoen betaald voor onder meer verderingonderzoeken medische Rijvaardigheid. Aan de RDW is € 1,5 miljoen betaald voor o.a. uitvoeringstoetsen en de implementatie van de uitvoeringsverordening (EU) 2017/2205 betreffende nadere maatregelen rondom kennisgeving bij technische controles langs de weg. De afronding van bedragen verklaart het resterend verschil (€ 0,1 miljoen).
 5. De lagere realisatie van € - 47,1 miljoen wordt veroorzaakt door diverse overboekingen. De middelen vanuit het Klimaatakkoord worden na het operationaliseren van de plannen naar het juiste financieel instrument overgeboekt. In 2021 zijn de volgende overboekingen gedaan:
 - € 8,6 miljoen voor de subsidieregeling DKT13 en € 16,5 miljoen voor de subsidieregeling bestelauto's.
 - € 9,5 miljoen naar latere jaren om de middelen voor onder andere elektrisch vervoer in de juiste periode beschikbaar te stellen.
 - € 6,8 miljoen voor diverse overige subsidies.
 - € 2,3 miljoen naar andere ministeries.
 - tot slot zijn er diverse kleinere mutaties van € 3,4 miljoen.

6. De hogere realisatie op het subsidiebudget van € 11,3 miljoen wordt veroorzaakt doordat het toevoegen van de middelen voor subsidieregeling DKTI3 (€ 8,6 miljoen) en voor de 2^{de} tender, die is opengesteld aan LNG tankstation (€ 2,8 miljoen). De afronding van bedragen verklaart het resterend verschil (- € 0,1 miljoen).
7. De hogere bijdrage aan agentschappen (€ 12,7 miljoen) is veroorzaakt door de overboeking uit de reservering klimaatakkoordmiddelen (opdrachten) naar de RVO voor de uitvoering van de subsidieregelingen (€ 10 mln.). Daarnaast is er € 1,3 miljoen meer overgeboekt naar RWS voor de inzet van capaciteit conform het BOA protocol en aan de NEa (€ 1,4 miljoen) conform de aanvullende offerte 2021 t.b.v. uitbreiding taken.
8. De hogere realisatie van € 23,7 miljoen wordt met name veroorzaakt door een overboeking van het Mobiliteitsfonds naar HXII voor specifieke uiterkingen aan medeoverheden voor slimme duurzame mobiliteit (€ 24,5 miljoen). Daarnaast is er € 0,3 miljoen toegevoegd voor de loon- en prijscompensatie. Daartegenover is € 1,1 miljoen overgeboekt naar het BTW-compensatie fonds.
9. De lagere realisatie van € 4,1 miljoen wordt met name veroorzaakt door minder ontvangsten uit bestuurlijke boets ILT. Daarnaast zijn de gerealiseerde ontvangsten vanuit de Stichting Buisleidingstraat lager dan geraamd. Om deze lagere ontvangsten op te vangen is de reservering die hiervoor op het Infrastructuurfonds stond bij Najaarsnota aangesproken (€ 2 miljoen).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Netwerk

Algemeen

Tot en met 2020 zijn ook de uitgaven voor Intelligente Transport Systemen (ITS), Mobiliteit en Gebieden en Duurzame Mobiliteit op artikelonderdeel 14.01 verantwoord. Vanaf 2021 vindt de verantwoording hiervan plaats op artikelonderdeel 14.03.

Opdrachten

Het ministerie van IenW heeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten verstrekt in het kader van Smart Mobility (bijvoorbeeld voor toekomstbestendige infrastructuur), het kennisplatform tunnelveiligheid, het Programma Aanpak Stikstof en taken met betrekking tot de wet 'Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid' (SWUNG). Ook zijn er uitgaven gedaan voor communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT.

Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advies, die RWS heeft uitgevoerd in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage was capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

Bijdragen aan medeoverheden

De bijdragen aan Caribisch Nederland zijn hier verantwoord en hebben betrekking op beheer en onderhoud van de infrastructuur aldaar. Ook zijn twee specifieke uitkeringen hier verantwoord (Deil-Vught en Randweg Eindhoven).

Bijdragen aan internationale organisaties

De uitgaven (Action Track Resilient Infrastructure) van het ministerie van IenW met betrekking tot (inter-)nationale organisaties op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken zijn hier verantwoord.

Bijdrage aan ZBO's en RWT's

Uitgaven voor incidentele werkzaamheden voor ZBO en RWT's komen ten laste van deze post. Het gaat met name om RDW uitgaven in het kader van een Europese verordening over aerodynamische voorzieningen.

2 Veiligheid

Opdrachten

Onder opdrachten vallen brede verkeersveiligheidsonderwerpen op het gebied van gedrag en voertuig. Gedurende het jaar 2021 zijn onder andere opdrachten verstrekt in het kader van beleidsuitwerking voor kwetsbare en onervaren bestuurders, zoals beginners, ouderen en fietsers. Verder zijn voorlichtingscampagnes uitgevoerd op het gebied van afleiding, drankgebruik achter het stuur en fietsverlichting. Daarnaast is een aantal structurele bijdragen op dit artikelonderdeel verantwoord, bijvoorbeeld de betaling aan de gezondheidsraad voor geschiktheidseisen aan bestuurders.

Subsidies

In 2021 zijn subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN), Team Alert, kennisnetwerk Startakkoord Strategisch Plan (SPV) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en ten behoeve van ambulancedata.

Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uit heeft uitgevoerd in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage is capaciteit hiervoor bij RWS ingezet.

Bijdragen aan internationale organisaties

In 2021 is de contributiebijdrage aan de Europese NCAP (New Car Assessment Programme) voldaan. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken, wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd.

Bijdrage aan ZBO's en RWT's

Ingevolge de Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) ontvangt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), een RWT die per 1 januari 2017 is herzien. Vanaf 2017 vindt voor de vorderingenonderzoeken (medisch en rijvaardigheid) nog een gedeeltelijke vergoeding plaats (Kamerstukken II 2016–2017, [29 398, nr. 529](#)). Het resterende bedrag wordt doorberekend aan de burger waarbij het vorderingenonderzoek moet plaatsvinden. Incidentele werkzaamheden voor ZBO en RWT's komen eveneens ten laste van deze post.

3 Slimme en Duurzame mobiliteit

Algemeen

Dit artikelonderdeel is geïntroduceerd bij de Ontwerpbegroting 2021 (en verwerkt in tweede supplettoire begroting 2020) en bevat voornamelijk de budgetten voor duurzame mobiliteit (met name Klimaatakkoord-middelen) en de activiteiten voor intelligente transportsystemen. Hiertoe zijn

budgetten op 14.01 die betrekking hebben op slimme en duurzame mobiliteit overgeheveld naar het nieuwe artikelonderdeel 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit.

Opdrachten

Het ministerie van IenW heeft uitvoerings- en onderzoeksopdrachten gegeven in het kader van de beleidsterreinen duurzame mobiliteit en opdrachten betreffende diverse onderzoeken. De uitgaven voor de diverse programma's bestonden o.a. uit onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie, gedrag- en vraagbeïnvloeding, meerjarenprogramma MIRT, Intelligente Transport Systemen (ITS) en uitgaven voor Smart Mobility en voor innovatie.

Subsidies

De uitgaven hadden betrekking op subsidies verstrekt voor het fietsbeleid, waaronder de subsidie Fietsersbond en een incidentele subsidie aan Stichting Wandelnet, het Fietsplatform en de Dutch Cycling Embassy, Coalitie Anders Reizen (CAR) en Liquefied Natural Gas (LNG) subsidieregeling.

Ook hadden de uitgaven betrekking op subsidies voor aanschaf elektrisch vervoer voor nieuwe en gebruikte auto's en emissieloze bedrijfsauto's, alsmede in het kader van subsidieregeling voor projecten die gericht zijn op technologie- en innovatieontwikkeling in de pre-commerciële fase (DKTI). De projecten moeten bijdragen aan minder uitstoot van CO₂, NO_x, fijnstof en geluid in de sector mobiliteit en transport.

Bijdragen aan agentschappen

Het betreft hier werkzaamheden die door RWS zijn uitgevoerd. Het gaat met name om de uitvoering Infomil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) en om de uitvoering van werkzaamheden en het leveren van expertise op het beleidsterrein duurzame mobiliteit. Een deel van de beleidsuitvoering is uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de RVO (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden). Ook zijn opdrachten verstrekt in het kader van het register voor biobrandstoffen.

Bijdragen aan medeoverheden

Op dit onderdeel zijn specifieke uitkeringen verantwoord aan provincies en gemeenten voor o.a. Mobility as a Service (MaaS), Slim Duurzaam Veilig (SDV), en Beter Benutten.

Bijdragen aan internationale organisaties

De uitgaven op het gebied van duurzame mobiliteit van het ministerie van IenW met betrekking tot (inter-)nationale organisaties op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken zijn hier verantwoord.

9 Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten verantwoord die IenW ontvangt van de Stichting Buisleidingstraat en de bestuurlijke boetes van de ILT.

H. Extracomptabele verwijzingen

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

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Infrastructuurfonds	2.821.378
	Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	130.875
	Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	2.952.253
<i>Waarvan</i>		
12.01	Verkeersmanagement	4.589
12.02	Beheer onderhoud en vervanging	844.645
12.03	Aanleg	634.467
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	733.664
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	734.888
12.07	Investeringsruimte	0

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

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.08 ZuidasDok van het Infrastructuurfonds	60.312
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	
	Totale uitgaven op artikel 17.08 ZuidasDok	60.312
<i>Waarvan</i>		
17.08.01	ZuidasDok	60.312

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

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	
	Totale uitgaven op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
<i>Waarvan</i>		
20.05.01	Investeringsruimte Hoofdwegennet	0

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 ontwikkelt, beheert en stuurt lenW de benutting van de hoofdspoorweginfrastructuur aan en stelt zij decentrale overheden in staat het Openbaar Vervoer buiten de hoofdspoorweginfrastructuur hiertoe te ontwikkelen, te beheren en te benutten. Daarbij zorgt lenW tegelijkertijd dat verladers van goederen over het spoor de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie beschouwen.

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

(Doen) Uitvoeren

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

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

Regisseren

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

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

Deze regierol wordt ingevuld door:

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

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

C. Indicatoren en Kengetallen

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

Tabel 24 Indicator: spoorveiligheid (naar risicodragers)

Indicator	2016	2017	2018	2019	2020 ¹	2021
Aantal STS-passages	100	105	137	142	95	n.n.b.
<i>Waarvan gevaarpunt bereikt</i>	39	36	26	34	20	n.n.b.
Aanrijding op overwegen ²	37	34	35	46	28	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	4	6	14	9	5	n.n.b.
Aantal spoor-suicides	221	215	194	194	198	n.n.b.
Totaal aantal treinkm's	158 mln.	160 mln.	164 mln.	165 mln.	152 mln.	n.n.b.

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

² De gerealiseerde cijfers in 2016 t/m 2020 zijn gecorrigeerd t.o.v. de gepubliceerde cijfers in de Begroting 2021 om overeen te komen met het ILT Jaarverslag Spoorveiligheid 2020.

Toelichting

Hierboven staat een aantal indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport

(ILT) in functie als National Railway Safety Authority. Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht.

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

De ILT benoemt het Nederlandse spoor als één van de veiligste in Europa. Het aantal aanrijdingen op overwegen is in 2020 sterk gedaald. Ook het aantal dodelijke slachtoffers op overwegen nam af. Daaruit kan niet rechtsreeks geconcludeerd worden dat het spoor veiliger geworden is, omdat ook het aantal treinkilometers afnam vanwege de afgenomen vervoersvraag door de coronamaatregelen.

Het aantal stoptonend seinpassages (STS) daalde duidelijk in 2020 ten opzichte van 2019 met 33%. Deze daling hangt samen met een afname van STS-passages op rangeerterreinen. De in 2018 ingevoerde werkwijze om rangeerterreinen op afstand te leiden, lijkt zijn vruchten af te werpen. Uit een analyse van NS blijkt dat het nieuwe systeem 'Oogst Remcurve Bewaking In Trein (ORBIT)' ook invloed heeft op de daling van STS-passages.

Het aantal suïcides op het spoor nam sinds 2015 af, maar is de afgelopen drie jaar ongeveer gelijk gebleven. Het aantal suïcides op het spoor daalde daarmee eerder en relatief meer dan het totale aantal suïcides in Nederland. Onder regie van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport wordt gewerkt aan een verdere afname van het aantal suïcides. Dit jaar wordt het programma Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021 afgerond. Uit recent wetenschappelijk onderzoek blijkt dat maatregelen zoals die uit het programma effectief zijn, en dat deze ertoe leiden dat in Nederland jaarlijks ongeveer 85 suïcides op het spoor worden voorkomen.

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Een deel van deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2023 en het jaarverslag 2022.

Tabel 25 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer

Indicator	2018	2019	2020	2021
<i>Totaaloordeel</i>	7,7	7,8	n.b.	n.n.b.
Veiligheid	8,1	8,2	n.b.	n.n.b.
Snelheid	7,4	7,6	n.b.	n.n.b.
Gemak	7,4	7,6	n.b.	n.n.b.
Comfort	7,9	8	n.b.	n.n.b.
Beleving	7,2	7,4	n.b.	n.n.b.
Personeelsmonitor ¹	7,0	n.b.	6,7	n.b.

1 De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.

Toelichting

De ov-klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer. De ov-klantenbarometer is in 2019 geheel vernieuwd ten opzichte van de eerdere edities. Omdat de meetmethodiek is aangepast, zijn er geen vergelijkbare gegevens van voor 2018 bekend.

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

1. Veiligheid: veiligheid rit, algemeen, halte/station;
2. Snelheid: frequentie, overstaptijd, reissnelheid, punctualiteit;

3. Gemak: gebruiksgemak ov-kaart, vervoersbewijs kopen, info halte, informatie rit, info vertragingen;
4. Comfort: klimaat, instappen, zitplaats, overlast, rijstijl;
5. Beleving: inrichting, netheid, klantvriendelijkheid, geluid;
6. Personeelsmonitor: sociale veiligheid medewerkers. De personeelsmonitor wordt tweejaarlijks onderzocht en gepubliceerd.

In verband met de coronacrisis is het enquêteren voor de OV-Klantenbarometer 2020 op 12 maart 2020 stilgelegd. Dit in verband met de veiligheid van reizigers en enquêteurs en de oproep van de overheid om het openbaar vervoer alleen voor noodzakelijke reizen te gebruiken. Daarmee zijn er voor 2020 geen statistisch representatieve cijfers beschikbaar op het niveau van de afzonderlijke onderzoeksgebieden.

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Een deel van deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2023 en het jaarverslag 2022.

Tabel 26 Indicator: Punctualiteit en goederenvervoer						
Indicator	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	89,40%	90,50%	91,50%	91,90%	93,50%	93,50%
Treinpunctualiteit goederenvervoer	73,70%	74,70%	69,30%	69,70%	70,10%	66,30%
Impactvolle storingen op de infrastructuur	n.b.	628	542	435	361	406
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton) ¹	42,62	41,19	41,58	42,65	40,02	n.n.b.
Aantal ov-chipkaart transacties	2,5 mld.	2,5 mld.	2,7 mld.	2,8 mld.	1,47 mld.	n.n.b.
Aantal instappers regionale treinen ²	48,9 mln.	52,1 mln.	51,7 mln.	50,9 mln.	27,2 mln.	n.n.b.
Aantal instappers NS ³	1,24 mln.	1,26 mln.	1,28 mln.	1,34 mln.	0,59 mln.	0,62 mln.

1 Op basis van de meest actuele rapportages zijn de gegevens in onderstaande tabel geactualiseerd (voor het jaar 2019 en 2020).

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 nu gecorrigeerd.

Toelichting

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

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

Een deel van de gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Een deel van deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2023 en het jaarverslag 2022.

D. Beleidsconclusies

De Coronapandemie heeft ook dit jaar impact gehad op onderdelen van het beleid en de begroting van dit beleidsartikel. Desondanks waren het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten grotendeels volgens verwachting en zoals vermeld in de begroting 2021.

Het kabinet heeft maatregelen genomen om het openbaar vervoer ook in 2021 als vitale sector voor reizigers beschikbaar te houden gedurende de Coronapandemie. De beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) waartoe het kabinet heeft besloten maakt het mogelijk dat het OV-aanbod aan de reizigers voldoet aan de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en opschaalbaarheid. Alle aanvragen BVOV 2021 zijn beschikt en voorschotten uitgekeerd.

In januari 2021 heeft de Tweede Kamer de plenaire behandeling van het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail ingepland. Deze heeft echter geen doorgang gevonden, omdat het wetsvoorstel na het aftreden van het kabinet controversieel is verklaard. Voor zover mogelijk zijn ProRail en lenW zich in de demissionaire periode blijven voorbereiden op een zorgvuldige implementatie.

Voor de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met decentrale overheden en de OV-sector aan de uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Begin 2021 is de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV gepresenteerd (Bijlage bij Kamerstuk II, 2020/21, [23645, nr. 746](#)). Vervolgens zijn stappen gezet in de verdere doorvertaling van deze agenda.

Verder zijn de hoofdlijnen van het integrale besluit voor de marktordening op het spoor na 2024 nader uitgewerkt en uitgevoerd. Ook is het beleidsvoornemen aan de Tweede Kamer gestuurd tot concessieverlening voor de hoofdrailnetconcessie (Kamerstukken II 2020/21, [29984, nr. 930](#)). De marktverkenning naar de mogelijkheden voor internationale verbindingen in open toegang is in 2021 afgerond (Kamerstukken II, 2021/22, [29984, nr. 955](#)) en zal betrokken worden bij de verdere besluitvorming over dat programma van eisen voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

Ook is in dit 'Europees Jaar van het Spoor' volop aandacht geweest voor de rol van spoorvervoer bij de klimaatdoelstellingen. Op 29 maart 2021 presenteerde Staatssecretaris Van Veldhoven bij de start van het Europees jaar van het spoor in Lissabon de eerste conclusies van het platform International Rail Passengers transport. Van 1 september tot en met 7 oktober reed de Connecting Europe Express door Europa om gesprekken te faciliteren tussen Europese Commissie, spoorsector en bredere groep bij spoor betrokken stakeholders. In oktober deed de Connecting Europe Express ook Nederland aan en waren er bijeenkomsten over internationaal personenvervoer en spoorgoederenvervoer. Op 30 oktober vertrok de Rail to the Cop trein vanuit Amsterdam naar de klimaatop in Glasgow. Hierbij was onder andere de Nederlandse ambassadeur Year of Rail aanwezig.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 27 Budgettaire gevolgen van beleid art.16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde Begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	- 7.372	4.801	30.714	1.250.288	1.476.750	29.606	1.447.144	1
Uitgaven	18.804	15.728	31.659	1.000.175	1.226.262	28.309	1.197.953	
1 OV en Spoor	18.804	15.728	31.659	33.413	107.423	28.309	79.114	
Opdrachten	4.462	4.397	5.953	4.524	5.295	5.426	- 131	
- <i>OV & Stations</i>	1.374	1.213	1.781	1.535	1.632	1.426	206	
- <i>Overige Opdrachten</i>	3.088	3.184	4.172	2.989	3.663	4.000	- 337	
Subsidies	11.053	7.975	21.951	17.922	23.881	19.483	4.398	2
- <i>Maatregelen Spoorgoederenvervoer</i>	0	0	14.521	14.329	18.469	15.161	3.308	
- <i>NS IC Dordrecht-Brabant</i>	1.380	2.000	760	1.440	1.460	0	1.460	
- <i>GSM-R</i>	3.572	0	0	0	0	0	0	
- <i>Bodemsanering NS percelen</i>	0	0	0	0	0	0	0	
- <i>Overige Subsidies</i>	6.101	5.975	6.670	2.153	3.952	4.322	- 370	
Bijdragen aan agentschappen	912	936	964	921	899	869	30	
- <i>Waarvan bijdrage aan KNMI</i>	44	45	45	46	47	46	1	
- <i>Waarvan bijdrage aan RWS</i>	868	891	919	832	823	823	0	
- <i>Waarvan bijdrage RVO OVS ERTMS</i>	0	0	0	43	29	0	29	
Bijdragen aan medeoverheden	2.297	2.349	2.719	9.973	77.275	2.429	74.846	3
- <i>CLU Betuweroute en HSL</i>	2.297	2.349	2.719	2.485	2.450	2.429	21	
- <i>Bijdrage medeoverheden OVS</i>	0	0	0	7.488	74.735	0	74.735	
Bijdragen aan internationale organisaties	80	71	72	73	73	102	- 29	
2 Maatregelenpakket OVS	0	0	0	966.762	1.118.839	0	1.118.839	
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	0	0	0	966.762	1.118.839	0	1.118.839	4
- <i>Subsidies</i>	0	0	0	966.762	1.118.839	0	1.118.839	
Ontvangsten	3.497	375	249	597	885	0	885	

NB de stand zoals gepresenteerd onder de stand vastgestelde begroting wijkt af van de stand vastgestelde begroting bij de eerste suppletoire begroting, tweede suppletoire begroting, incidentele suppletoire begroting(en) en de slotwet. De reden hiervoor is dat in het jaarverslag de ISB(s) die zijn ingediend tussen de vaststelling van de ontwerp-begroting en de vaststelling van de eerste suppletoire begroting zijn opgeteld bij realisatie.'

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 op het verplichtingenbudget (€ 1.477,1 miljoen) wordt veroorzaakt door de verstrekking van de beschikbaarheidsvergoeding OV 2021 (€ 1.361,9 miljoen), het verstrekken van verschillende specifieke uitkeringen (€ 79,1 miljoen) waarvoor kasuitgaven ook in latere jaren gepland staan, de subsidie aan NS voor het exploitatietekort op de nachttrein Amsterdam – Wenen/Innsbruck voor de periode 2021

- 2023 (€6,7 miljoen), de terugboeking naar het MF conform middele-nafsprak met Financiën van de middelen voor de subsidieregeling derde spoor Duitsland (- € 2,9 miljoen), de ophoging van de verplichting voor de subsidie aan NS voor het exploitatietekort op de intercity verbinding Dordrecht Eindhoven (€ 1,5 miljoen) en het ophogen van de verplichting voor de tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar spoor (€ 0,4 miljoen). Het resterende saldo van € 0,4 miljoen is het gevolg van meerdere kleine interne herschikkingen.
2. De hogere realisatie op het instrument Subsidies (€ 4,4 miljoen) wordt veroorzaakt door de ophoging en uitkering van het budget voor de subsidie aan NS voor de nachttrein Amsterdam – Wenen/Innsbruck (€ 2,2 miljoen), de terugboeking naar het MF conform middele-nafsprak met Financiën van de middelen voor de subsidieregeling derde spoor Duitsland (- € 2,9 miljoen), de ophoging en uitkering van het budget voor de subsidie aan NS voor het exploitatietekort op de intercity verbinding Dordrecht Eindhoven (€ 1,5 miljoen), de hogere realisatie op de tijdelijke subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer als gevolg van het ophogen van het subsidieplafond (€ 3,3 miljoen) en het ophogen en uitkeren van het budget voor de tijdelijke subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar spoor (€ 0,4 miljoen).
 3. De oorzaak van de hogere realisatie op het financiële instrument bijdragen aan medeoverheden (€ 74,8 miljoen) wordt veroorzaakt door de verstrekking van specifieke uitkeringen, uitgekeerd aan de provincie Groningen voor de rijksbijdrage Wunderline (€ 4,4 miljoen), aan de gemeente Almere (€ 0,8 miljoen) voor de fietsbereikbaarheid van het station Almere Centrum, de provincie Limburg ten behoeve van Heerlen-Landgraaf (€ 11,7 miljoen), aan de provincie Brabant ten behoeve van HOV Eindhoven (€ 10,7 miljoen), spoor aansluiting Rail Terminal Gelderland te Valburg (€ 12,0 miljoen), de gemeente Nijmegen Heyendaal conform de BO MIRT afspraak (€ 6,5 miljoen), de provincie Utrecht ten behoeve van de fietsbrug over de A12 (€ 5,3 miljoen), provincie Overijssel ten behoeve van het traject Zwolle Enschede (€ 0,4 miljoen) en diverse specifieke uitkeringen aan provincies (€ 22,8 miljoen), welke in 2021 terug gestort waren omdat ze niet meer voldeden aan de voorwaarden van een decentrale uitkering. Het resterende saldo (€ 0,3 miljoen) betreft de uitgaven van het Schadeschap HSL-Zuid/A16/A4.
 4. Dit betreft de realisatie van de middelen die beschikbaar zijn gesteld voor de verstrekking van de Beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer (BVOV).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 OV en Spoor

Opdrachten

Dit betreffen voornamelijk contracten voor de implementatie van de OV-chipkaart, monitoring sociale veiligheid, het stimuleren van het beschikbaar stellen van (actuele) brongegevens voor reisinformatiediensten in het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), de beheer- en vervoerconcessie, de uitbesteding van SWUNG1-taken, het onderzoek naar verbetermogelijkheden voor het rekenmodel trillingen spoorwegen, het onderzoek naar verplaatsingen in Nederland (OVIN) en aanpassingen in de spoorwegwetgeving. Ook wordt bijgedragen aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en aan uitgaven voor onderzoek naar de markt-ordering van het openbaar vervoer. Daarnaast maakt de jaarlijkse vergoeding aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) onderdeel uit van

deze middelen, wat een vergoeding is voor haar werk op het gebied van spoor zoals de Vervoerkamer. De Vervoerkamer reguleert de relatie tussen de beheerders en de gebruikers van het spoor.

Subsidies

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 18,5 miljoen gerealiseerd op de tijdelijke subsidieregeling stimulering spoorgoederenvervoer. Doel van deze tijdelijke subsidieregeling is het verbeteren van de positie van goederenvervoerders door het transport van goederen over het spoor goedkoper te maken door de spoorgoederenvervoerders een gedeeltelijke compensatie van de gebruiksvergoeding te verlenen. Deze subsidies worden verstrekt aan de goederenvervoerders.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 2,2 miljoen gerealiseerd door de subsidie aan de NS voor het exploiteren van de nachttrein Amsterdam - Wenen/Insbruck.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 1,5 miljoen gerealiseerd door de subsidie aan de NS voor het exploiteren van de intercity tussen Dordrecht en Eindhoven.

Bijdrage aan agentschappen

Rijkswaterstaat (RWS) heeft in 2021 in opdracht van IenW werkzaamheden in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA) uitgevoerd. Door middel van de agentschapsbijdrage is hiervoor capaciteit bij RWS gereserveerd.

Bijdrage medeoverheden

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

Daarnaast werden er in 2021 verschillende specifieke uitkeringen verstrekt. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar hetgeen beschreven staat bijonder F. financiële toelichting.

Bijdragen aan internationale organisaties

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

2 Maatregelenpakket OVS

Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector

Dit betreffen de middelen die beschikbaar zijn gesteld voor de verstrekking van de Beschikbaarheidsvergoeding voor het Openbaar Vervoer.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 28 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Infrastructuurfonds	2.156.464
	Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	
	Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	2.156.464
<i>Waarvan</i>		
13.02	Beheer onderhoud en vervanging	1.595.770
13.03	Aanleg	370.296
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	190.398
13.07	Rente en aflossing	0
13.08	Investeringsruimte	0

Tabel 29 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Infrastructuurfonds	77.532
	Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	
	Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	77.532
<i>Waarvan</i>		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	77.532
14.02	Regionale Mob. Fondsen	0
14.03	RSP-ZZL: Pakket Bereikbaarheid	0

Tabel 30 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid en 17.10 PHS van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van het Infrastructuurfonds	289.079
	Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	
	Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	289.079
<i>Waarvan</i>		
17.02	Betuweroute	0
17.03	Hogesnelheidstrein-Zuid	179
17.07	ERTMS	84.040
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	204.860

Tabel 31 Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	
	Totale uitgaven op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	
<i>Waarvan</i>		
20.05.02	Investeringsruimte Spoorwegen	0

4.5 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

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

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

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

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

C. Indicatoren en Kengetallen

Tabel 32 ¹Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol

	Basiswaarde					Realisatie	Plafond
	2009	2017	2018	2019	2020	2021	
Gerealiseerde vliegtuigbewegingen t.o.v. plafond 500.000	395.800	495.000	497.400	497.100	272.771	239.130	500.000
	79%	99%	99%	99%	55%	48%	100%

¹ Opgemerkt wordt dat hierbij de aantallen per gebruiksjaar (1 november tot en met 31 oktober) moeten worden bepaald, en niet per kalenderjaar, omdat het plafond betrekking heeft op een gebruiksjaar. Deze afwijking in jaren is het gevolg van mondiale afspraken over de zomer- en winterdienstregeling van luchtvaartmaatschappijen. De capaciteit over het **gebruiksjaar 2020** (1 november 2019 tot en met 31 oktober 2020) is bepaald op 272.771 vliegtuigbewegingen. De capaciteit over het **gebruiksjaar 2021** (1 november 2020 tot en met 31 oktober 2021) is bepaald op 239.130 vliegtuigbewegingen.

Bron realisatie: Schiphol, verkeer en vervoer cijfers. Bron streefwaarde: Kamerstukken II 2014-2015, 34 098, nrs 1-3)

Toelichting

Voor de luchthaven Schiphol is in 2015 is het plafond voor vliegtuigbewegingen verlaagd naar 500.000 per jaar. Het Rijk had daarnaast de verantwoordelijkheid voor het creëren van capaciteit op de luchthavens Eindhoven en Lelystad.

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

Op 2 maart 2021 is de zienswijzeprocedure ten aanzien van Ontwerpwijziging LVB Schiphol gestart. In 2021 is geen verdere voortgang geboekt in de wijziging van het LVB vanwege controversieel verklaren van de parlementaire behandeling van het LVB toen het Kabinet demissionair werd en het nog verkrijgen van een vergunning voor Schiphol op grond van de Wet natuurbescherming. Zonder die vergunning, waarvoor het ministerie van LNV het bevoegd gezag is, kan het LVB niet door het ministerie van lenW worden gewijzigd.

Tabel 33 Indicator: Creëren extra luchthavencapaciteit Eindhoven en Lelystad

	Basiswaarde 2009	Gerealiseerd t/m 2017	Gerealiseerd t/m 2018	Gerealiseerd t/m 2019	Gerealiseerd t/m 2020	Gerealiseerd t/m 2021	Streefwaarde 2021
Luchthaven capaciteit Eindhoven	0	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Luchthaven capaciteit Lelystad	0	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000

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

Toelichting

In 2021 was als gevolg van de coronapandemie het aantal vliegtuigbewegingen vanaf de verschillende luchthavens significant lager dan de beschikbare capaciteit.

De ontwikkeling van Eindhoven en Lelystad (met in totaal 70.000 extra vliegtuigbewegingen op jaarbasis) moet ervoor zorgen dat Schiphol meer ruimte overhoudt voor mainportverkeer en de concurrentiepositie van Schiphol wordt versterkt. In 2021 gold net als in 2020 een stand-still van het aantal vliegtuigbewegingen op maximaal 41.500. Dit aantal is in de medegebruiksvergunning vastgelegd die namens de staatssecretaris van Defensie in overeenstemming met de minister van Infrastructuur en Waterstaat eind 2019 aan Eindhoven Airport werd afgegeven ([Stcrt. 2019, 71975](#) en Kamerstukken II 2019-2020, [31 936, nr. 713](#)). Ook zijn de geplande vluchten na 23:00 uur vanaf 25 oktober 2020 niet meer toegestaan. Deze zogenoemde stand-still is het gevolg van het advies van de heer Pieter van Geel ‘Opnieuw verbonden’ over de toekomst van Eindhoven Airport.

In 2021 is door de ministeries van IenW en Defensie verder gewerkt aan de implementatie van het nieuwe sturingsmodel voor geluid. De vermindering van de berekende, civiele geluidbelasting door Eindhoven Airport in 2026 staat daarbij centraal zodat er minder hinder is in de omgeving door vliegtuiggeluid. Over de stapsgewijze uitwerking van het sturingsmodel is de Tweede Kamer geïnformeerd met de brieven van 8 maart 2021, 16 juni 2021, 3 november 2021 en 17 december 2021 (Kamerstukken II 2020/2021, [31 936, nrs. 845 en 857](#), Kamerstukken II 2021/2022, [31 936, nr. 892](#) en nr. [898](#)).

In januari 2021 heeft de Tweede Kamer het wijzigingsbesluit Lelystad Airport controversieel verklaard. Het ministerie van LNV heeft op 16 februari 2021 de ontwerpvergunning op grond van de Wet Natuurbescherming gepubliceerd (DGNVVG/ 20307842). Op diezelfde datum heeft het ministerie van IenW een brief gestuurd over de passende beoordeling inclusief de stikstofberekeningen en het effect op de Natura 2000-gebieden voor 10.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen groot handelsverkeer aangevuld met klein verkeer. Tevens is in die brief gemeld dat de Verkeersverdelingsregel (VVR, regeling en besluit) wordt gepubliceerd in het Staatsblad (Kamerstukken II, 2020-2021, [31936 nr. 839](#)). In december 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over spoor 1 van het programma Luchtruimherziening naar aanleiding van de motie Bontebal (Kamerstukken II, 2020-2021, [31936 nr. 895](#)).

Tabel 34 Indicator: Positie in de ranglijst o.b.v. aeronautical kosten (luchthavengelden, ATC-heffingen, overheidsheffingen) van hoog (positie 1) tot laag (positie 10)

Ranglijst kostenniveau (van hoog naar laag)	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2017 e.v.
London Heathrow (LHR)	1	1	1	1	1	
Parijs (CDG)	4	4	4	5	6	
Frankfurt (FRA)	2	2	2	2	2	
Gatwick	3	5	5	3	3	
Schiphol	10	10	10	9	7	< LHR, FRA, CDG
Zürich	5	6	6	6	5	
München	6	3	3	4	4	
Brussel	8	7	7	8	9	
Madrid	7	8	8	10	8	

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

Toelichting

Het is belangrijk dat de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol concurrerend zijn ten opzichte van andere luchthavens. Een concurrerend kostenniveau draagt immers bij aan het in stand houden van het netwerk van luchtverbindingen van en naar Nederland. Om een beeld te krijgen van het relatieve kostenniveau van Schiphol vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en een aantal concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden. In de benchmark wordt Schiphol overigens met meer luchthavens vergeleken dan in bovenstaande indicator is opgenomen. De resultaten van de laatste benchmark laten zien dat twee van de luchthavens in bovenstaande tabel in 2021 een lager prijsniveau hebben dan Schiphol, zes luchthavens hebben een hoger prijsniveau. Op Schiphol is het prijsniveau in 2021 relatief sterk gestegen (+16,6 procent). Dit komt door de stijging van de luchthavengelden (met name de passenger service charge) en de introductie van de vliegbelasting in Nederland.

Tabel 35 Kengetal: Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) rond Schiphol

Periode	2017	2018	2019	2020	2021	Grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	62,81	62,57	62,53	60,23	n.n.b.	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	52,25	51,68	51,72	49,39	n.n.b.	54.44 dB(A)

Bron: Staat van Schiphol 2020 (ILT, 2021) Bron grenswaarde: Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (2004).

Toelichting

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

Voor de jaarlijkse totale risicogewicht score (TRG-score) voor Schiphol in relatie tot de TRG-grenswaarde in het Luchthavenverkeerbesluit wordt verwezen naar de Staat van Schiphol 2020 (ILT, 2021).

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Tabel 36 Kengetal: Aantal passagiersbestemmingen waarnaar (> 2 x per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen per luchthaven

Luchthaven	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Amsterdam	262	266	272	277	271	265
Frankfurt	290	309	322	319	295	285
London Heathrow	186	203	210	220	249	219
Parijs Charles de Gaulle	290	294	316	330	294	264
Brussel	193	200	204	203	191	181

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

Toelichting

In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. Onder invloed van COVID-19 is het aantal bestemmingen ten opzichte van 2019 op alle luchthavens afgenomen. Opvallend is wel dat het aantal bestemmingen van Londen Heathrow stabiel is gebleven. Op Frankfurt, Parijs Charles de Gaulle en Brussel daalt het aantal bestemmingen ten opzichte van 2019 sterker dan op Schiphol.

Tabel 37 Kengetal: Aantal vliegtuigbewegingen, passagiers en vrachtonnage per luchthaven

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Vliegbewegingen (x 1.000)						
Amsterdam	479	497	499	497	227	267
Frankfurt	453	465	501	503	204	252
London Heathrow	473	474	476	476	201	190
Parijs Charles de Gaulle	473	476	481	498	212	250
Brussel	207	221	218	218	83	104
Passagiers (in miljoenen)						
Amsterdam	64	68	71	72	21	25
Frankfurt	61	64	69	70	19	25
London Heathrow	76	78	80	81	22	19
Parijs Charles de Gaulle	66	69	72	76	22	26
Brussel	22	25	26	26	7	9
Vracht (x 1.000 ton)						
Amsterdam	1.662	1.731	1.716	1.570	1.442	1.667
Frankfurt	2.029	2.109	2.087	2.005	1.857	2.229
London Heathrow	1.541	1.698	1.685	1.587	1.141	1.397
Parijs Charles de Gaulle	1.953	2.011	1.987	1.903	1.618	1.958
Brussel	464	513	532	489	506	660

Bron: Amsterdam Airport Schiphol (AAS/ACI)

Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven het verkeer (vliegtuigbewegingen) en vervoer (passagiers en vracht) op Schiphol weer in vergelijking met andere grote Noordwest-Europese luchthavens. Op alle luchthavens zijn de aantallen vliegtuigbewegingen en passagiers ten opzichte van 2019 als gevolg van COVID-19 sterk gedaald. Het effect van de pandemie op het vrachtvervoer is veel minder sterk. In 2021 ligt de hoeveelheid vervoerde vracht alweer boven het niveau van 2019. Londen Heathrow vormt hierop een uitzondering. Opvallend is het relatief sterke herstel van Brussel.

Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties

De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»).

Uit de Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties 2021 blijkt dat de luchtvaartsector in 2021 voorzichtig herstelt van de coronacrisis. In september 2021 ligt de directe connectiviteit van Schiphol echter nog altijd 35% lager dan in 2019. Vergeleken met de concurrerende luchthavens behoudt Schiphol zijn netwerkkwaliteit relatief goed. Net als in 2020 slaagt Schiphol er relatief goed in de hubconnectiviteit te handhaven. KLM blijft op Schiphol het hubnetwerk zo goed mogelijk in stand houden. Dit faciliteert een relatief snel herstel van het Schipholnetwerk.

Na een sterke dip in 2020 zijn de netwerken van Air France KLM op zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle aan het herstellen. Op beide hubluchthavens is in 2021 nog altijd sprake van een gelijkmatige ontwikkeling. Over de langere termijn ontwikkelt het Air France KLM netwerk zich beter op Schiphol dan op Parijs Charles de Gaulle. Ook tijdens de coronacrisis is het aandeel van Schiphol in de totale Air France KLM connectiviteit toegenomen. Alleen op vrachtgebied ontwikkelt Air France KLM zich op Parijs Charles de Gaulle de laatste jaren beter dan op Schiphol, mede door het uitfasen van een aantal vrachttoestellen van Martinair en de combi's van KLM.

Tabel 38 Kengetal: Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	0,5	0,5	0,5	0,5	0,9	0,9
Gerealiseerd	0,91	0,94	1,83	1,67	0,36	n.n.b.

Bron: Performance Review Body, Performance Monitoring Dashboard 2020

Toelichting

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

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Tabel 39 Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Grenswaarde						
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd	2	2	2	2	2	n.n.b.
Gerealiseerd						
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd						
Gerealiseerd						
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens de PRB methode	2	3,22	2,19	3,88	1,3	n.n.b.

Bron: Performance Review Body: Performance Monitoring Dashboard 2020

Toelichting

Dit kengetal heeft betrekking op de gemiddelde vertraging op Nederlandse luchthavens. Het merendeel van de vertragingen treedt op in de terminalfase van een vlucht en wordt veroorzaakt door weersomstandigheden (storm, mist, sneeuw) die een direct negatief effect hebben op de afhandeling van de starts en landingen in de vluchtfase beneden een hoogte van een kilometer.

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

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

D. Beleidsconclusies

Eind 2020 is de Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld, waarin een samenhangende borging van de publieke belangen veiligheid, verbondenheid, omgevingskwaliteit en duurzaamheid centraal staat. Begin 2021 is de Luchtvaartnota, evenals een aantal andere grote besluitvormingstrajecten op luchtvaartgebied, controversieel verklaard door de Tweede Kamer vanwege het aftreden van het kabinet Rutte III. In combinatie met de voortdurende corona pandemie, met blijvend forse impact voor luchtvaartsector, zijn activiteiten niet of anders dan voorgenomen in de begroting uitgevoerd.

Duurzame Luchtvaart

In 2021 is gewerkt aan de voorbereiding van en onderhandeling over het pakket klimaatmaatregelen dat de Europese Commissie heeft gepresenteerd onder de noemer van 'Fit for 55'. Voor duurzame luchtvaart is op nationaal niveau een effectenstudie voorbereid en gestart voor een CO2-plafond voor luchtvaart. Tevens is met sectorpartijen en kennisinstellingen via de Duurzame Luchtvaarttafel gewerkt aan innovatie voor de transitie van de luchtvaart en de versterking van de kansen van Nederlands bedrijfsleven.

LVB Schiphol

Ondanks de coronacrisis is het onverminderd belangrijk dat het voor Schiphol maximaal toegestane aantal vliegtuigbewegingen en het nieuwe normen- en handhavingstelsel wettelijk wordt verankerd in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB). In 2021 is geen voortgang geboekt in de wijziging van het LVB vanwege controversieel verklaren van de parlementaire behandeling van het LVB toen het kabinet demissionair werd. Daarnaast is er vertraging in het traject van de natuurvergunning, die wordt veroorzaakt door complexe vraagstukken, waaronder de emissie en depositie van stikstof. Vooruitlopend op het LVB en in het verlengde van de Luchtvaartnota is in december 2021 een versnelde programmatische aanpak voor geluidshinder en stikstofdepositie aangekondigd (Taskforce Schiphol).

Lelystad Airport

De ontwerpwijziging van het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport is in voorjaar 2021 echter controversieel verklaard en is gedurende 2021 niet behandeld in de Tweede Kamer. Bij een integrale oplossing, die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hubfunctie van Schiphol als de omgeving van de luchthaven Schiphol, zal het kabinet hierover in 2022 besluiten en hierbij de opening van vliegveld Lelystad betrekken en hierbij ook de laagvliegroutes in ogenschouw nemen.

Regionale Luchthavens

De inzet voor regionale luchthavens is: meer samenwerking tussen luchthavens, betere inbedding van de luchthavens in de regio en het versterken van de governance en participatie. In 2021 is hier verder invulling aan gegeven. Er hebben meerdere gesprekken plaatsgevonden met de regionale luchthavens en Schiphol over de samenwerking. Er zijn door de luchthavens mogelijkheden voor verdere samenwerking in beeld gebracht; deze worden in 2022 verder uitgewerkt en geïmplementeerd.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 40 Budgettaire gevolgen van beleid art.17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	Begroting	2021	
Verplichtingen	12.483	20.877	37.066	167.781	188.754	24.515	164.239	1
Uitgaven	14.982	21.913	28.695	33.366	26.662	27.081	- 419	
1 Luchtvaart	14.982	21.913	28.695	33.366	26.662	27.081	- 419	
Opdrachten	7.187	12.458	12.223	11.672	9.925	12.302	- 2.377	2
- Opdrachten GIS	1.766	2.436	909	50	965	1.178	- 213	
- Caribisch Nederland	0	0	1.397	1.364	940	457	483	
- Overige Opdrachten	5.421	10.022	9.917	10.258	8.020	10.667	- 2.647	
Subsidies	6.365	3.214	3.953	3.080	3.417	6.723	- 3.306	3
- Subsidies klimaatbeleid	0	0	0	0	0	3.300	- 3.300	
- Leefbaarheidsfonds	0	0	1.000	400	400	407	- 7	
-Subsidie tarieven Bonaire	647	805	649	691	425	425	0	
- Subsidie omploegen graan	1.773	1.510	1.441	1.361	1.444	1.835	- 391	
- Overige Subsidies	3.945	899	863	628	1.148	756	392	
Bijdragen aan agentschappen	108	4.244	4.649	6.809	6.443	6.477	- 34	
- Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)	0	4.082	4.422	6.411	5.806	6.003	- 197	
- Waarvan bijdrage aan RWS	88	148	213	336	518	460	58	
- Waarvan bijdrage aan KNMI	20	14	14	14	14	14	0	
- Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	48	105	0	105	
Bijdragen aan medeoverheden	0	779	6.356	9.552	0	0	0	
- Bijdrage Caribisch Nederland	0	779	6.356	9.049	0	0	0	
- Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	503	0	0	0	
Bijdragen aan internationale organisaties	1.247	1.141	1.255	1.058	1.563	1.479	84	
- Waarvan bijdrage International Civil Aviation Organization	1.119	1.014	1.120	938	1.454	1.311	143	
- Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	128	127	135	120	109	168	- 59	
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	75	77	259	1.195	1.540	100	1.440	4
Leningen	0	0	0	0	3.774	0	3.774	5
Ontvangsten	1.237	1.611	1.631	1.086	2.104	1.280	824	

NB de stand zoals gepresenteerd onder de stand vastgestelde begroting wijkt af van de stand vastgestelde begroting bij de eerste suppletoire begroting, tweede suppletoirebegroting, incidentele suppletoire begroting(en) en de slotwet. De reden hiervoor is dat in het jaarverslag de ISB(s) die zijn ingediend tussen de vaststelling van de ontwerpbegroting en de vaststelling van de eerste suppletoire begroting zijn opgeteld bij realisatie.'

Tabel 41 Uitsplitsing Verplichtingen art.17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	Begroting	2021	
Verplichtingen	12.483	20.877	37.066	167.781	188.754	24.515	164.239	
Waarvan garantieverplichtingen	0	0	0	140.700	166.400	0	166.400	
Waarvan overige verplichtingen	12.483	20.877	37.066	27.081	22.354	24.515	- 2.161	

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 verplichtingenrealisatie betreft met name de garantstelling door lenW voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) voor de verhoging van het rekening courant krediet met € 110 miljoen. Daarnaast heeft lenW zich garant gesteld voor een tweetal leningen (€ 10,2 miljoen en € 7,7 miljoen) voor noodzakelijke investeringen in de infrastructuur waarmee efficiëntere capaciteitsbenutting wordt geborgd. Tenslotte heeft garantstelling plaatsgevonden voor leningen in nieuwe en innovatieve technologie (€ 38,5 miljoen).
2. De lagere realisatie van € 2,4 miljoen wordt veroorzaakt door diverse overschotten op het opdrachtenbudget (- € 2,4 miljoen), overboeking naar het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (- € 0,4 miljoen), overboekingen naar andere artikelen, met name artikel 98 (- € 0,7 miljoen), desaldering van ontvangsten (€ 0,3 miljoen) en ten slotte diverse mutaties met een totale waarde van € 0,8 miljoen.
3. De lagere realisatie van € 3,3 miljoen wordt veroorzaakt door:
 - een overboeking voor het actieprogramma Hybride Electrisch vliegen (- € 1 miljoen).
 - een overboeking voor de eenmalige ophoging van de hypothecaire lening aan Winair in het najaar van 2021 (- € 1,5 miljoen).
 - en diverse kleinere overboekingen van in totaal – € 0,8 miljoen.
4. De hogere realisatie van € 1,5 miljoen betreft:
 - Realisatie van fase II van de registraties voor de onbemande luchtvaart door de Rijksdienst voor het Wegverkeer (€ 0,9 miljoen).
 - Een aanvullende bijdrage aan LVNL voor het programma open overheid (€ 0,3 miljoen) en voor het opstellen van een conceptuele basisarchitectuur voor de invulling van D-AIM (Drones Aeronautical Information Management) (€ 0,3 miljoen).
5. In 2021 is een hypothecaire lening aan Winair verstrekt om de luchtzijdige bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius op de korte termijn te garanderen (€ 3,7 miljoen).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Luchtvaart

Opdrachten

Opdrachten Geluidsisolatie Schiphol (GIS)

Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door middel van geluidsisolatie. De uitgaven die in 2021 zijn gedaan voor Schiphol hadden betrekking op aankopen in de geluidssloopzones en klachtenafhandeling. De uitgaven voor geluidsisolatie (GIS) zijn in eerdere jaren gedaan, het Geluidsisolatieprogramma fase 3 (GIS-3) is in 2012 afgerond, hiervoor zijn dus geen middelen meer beschikbaar

Opdrachten Caribisch Nederland

Het betreft de aanschaf van apparatuur en installaties ter bevordering van het veilig gebruik van de luchthavens en ter verbetering van de bedrijfsvoering. Tevens betreft het de financiering van diverse onderzoeken (Search and Rescue en elektrisch vliegen), opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor instandhouding van de luchtvaartpublicaties.

Overige opdrachten

1. Programma Schiphol

De ontwikkelingen op het luchtvaartdossier vragen om een integrale benadering voor de beleidsvorming over Schiphol. Omdat hiervoor een stevige extra inzet nodig is, is besloten een programma Schiphol (zogenaamde tijdelijke Taskforce) in te richten waarin een integrale aanpak wordt ontwikkeld voor de luchthaven. Een belangrijk aspect hiervan is het verankeren van politiek-bestuurlijke en juridische afspraken in regelgeving, hierbij gaat het in elk geval om het vaststellen van een LVB. In wetgeving en politiek bestuurlijke afspraken is opgenomen dat de ontwikkeling van Schiphol en de regionale luchthavens via juridische besluiten vastgelegd moet worden. Het opdrachtenbudget Schiphol is in 2021 hoofdzakelijk besteed aan de thema's Veiligheid en Milieu en omgeving.

2. Normen- en handhavingstelsel

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

3. OVV-follow-up

In 2021 is een verder vervolg gegeven aan de implementatie van de aanbevelingen van het de OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) rapport uit 2017 conform de aanpak zoals beschreven in de brief van het ministerie aan de OVV van 11 oktober 2017 (Bijlage bij [Kamerstukken II 2017-2018, 29 665, nr. 242](#)) en daarop volgende voortgangsrapportages. Met deze aanpak versterkt het ministerie de rol als eindverantwoordelijke voor de veiligheid. In 2021 is een tweede evaluatie van de opvolging van de aanbevelingen gestart. De resultaten van deze evaluatie zorgen voor een duidelijk beeld van de stappen, die sinds het verschijnen van de eerste evaluatie gezet zijn door het ministerie en de sector en zullen aangeven waar eventuele verbeterpunten liggen.

4. Lelystad

Lelystad Airport moet fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainportgebonden verkeer. Omdat voor de openstelling van Lelystad Airport voor groot commercieel handelsverkeer een stevige extra inzet nodig is, is besloten een project Lelystad Airport in te richten. Belangrijke stappen waarvoor extra inzet nodig is zijn bijvoorbeeld het wijzigen van het Luchthavenbesluit, onderzoeken voor stikstof, het organiseren van een monitoringsprogramma, het publiceren van de Verkeersverdelingsregel (VVR) en de slots ([Kamerstukken II 2017-2018, 31 936, nr. 462](#)). Daarnaast is de luchtverkeersleiding ingeregeld. Als gevolg van de Corona crisis is besloten om de opening van Lelystad Airport met een jaar uit te stellen. De ontwerpwijziging van het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport is in voorjaar 2021 controversieel verklaard en is gedurende 2021 niet behandeld in de Tweede Kamer.

5. Nadere uitwerking luchtruimvisie en civiel-militaire samenwerking

Het Nederlandse luchtruim en het luchtverkeersleidingsconcept is sinds tientallen jaren stapsgewijs doorontwikkeld. Het doel van de luchtruimherziening is te komen tot een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een gewogen belangenafweging, in samenwerking met internationale partners en in voortdurende dialoog met belanghebbenden. De Ontwerp-Voorkeursbeslissing voor de herziening van het luchtruim inclusief het Plan-MER en de Passende Beoordeling op Hoofdlijnen zijn naar de Tweede Kamer gestuurd⁸. De Ontwerp-Voorkeursbeslissing heeft zes weken lang ter inzage gelegen. Op basis van de daarop ingediende zienswijzen is er een reactienota in voorbereiding. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft het programma een aanvulling op de planMER laten uitvoeren. Anders dan verwacht is de definitieve voorkeursbeslissing niet in 2021 gepubliceerd. De Tweede Kamer wordt in het eerste halve jaar van 2022 nader geïnformeerd. Meer informatie over de voortgang van de luchtruimherziening is te vinden in de [voortgangsrapportage van de Luchtruimherziening](#), zoals die in december 2021 aan de Tweede Kamer is aangeboden.

6. Omgevingsmanagement

Een transparante en zorgvuldige besluitvorming voor luchtvaart is van groot belang. De Luchtvaartnota, de problemen rondom Schiphol op het gebied van stikstof en geluid, de aanpak voor de herziening van het luchtruim, de ontwikkelingen met betrekking tot onbemande luchtvaart en Lelystad en de regionale luchthavens vragen om een om een gerichte en transparante aanpak op het gebied van het omgevings- en besluitvormingsmanagement. Daar zijn de middelen op ingezet in 2021. De gereserveerde middelen zijn ingezet voor o.a. het organiseren van (brede) stakeholderbijeenkomsten. Ook zijn middelen ingezet voor de verwerking van zienswijzen en afhandeling van burgerbrieven.

7. State Safety Programme (SSP)

In 2021 is uitvoering gegeven aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 (NLVP). In het kader van het NLVP voert lenW activiteiten uit om de veiligheid van de luchtvaart in stand te houden en verder te verbeteren. In 2021 is onder andere de eerste editie van de Systemmonitor luchtvaartveiligheid aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, vergaderjaar 2020–2021, [29 665, nr. 412](#)), is een methodiek ontwikkeld voor de uitvoering van een periodieke nationale veiligheidsanalyse en zijn in het kader van de veiligheidspromotie (online) netwerkdagen voor de commerciële, kleine en onbemande luchtvaart georganiseerd.

8. Verminderen risico op vogelaanvaringen

Eind 2020 is een nieuw convenant voor het reduceren van risico op vogelaanvaringen Schiphol vastgesteld voor de periode 2020-2024. Basis voor het afgesproken beleid in dit derde convenant, is een evaluatie van het vorige convenant. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de huidige genomen maatregelen om het risico van aanvaringen met vogels en met name ganzen te verminderen, effectief zijn en met enige aanpassing of aanvulling zouden moeten worden gecontinueerd. Om die reden wordt het sinds 2012 toegepaste viersporenbeleid, 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.

⁸ Vergaderjaar 2020–2021, [31 936 nr. 832](#)

- Het ruimtelijk spoor: het voorkomen van nieuwe vogelaantrekkelijke bestemmingen rondom de luchthaven.
- Het foerageer spoor: het beperken van het voedselaanbod voor vogels op en rondom de luchthaven.
- Het populatie spoor: het beperken van de populatie en het aantal aanwezige overzomerende ganzen rondom Schiphol.

9. KDC

Er vindt opdrachtverlening plaats aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis levert om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol. *In 2021 zijn opdrachten aangegaan voor het KDC. Ook zijn door het KDC enkele onderzoeksrapporten opgeleverd; een deel loopt nog door in 2022.*

10. Programma programmatische aanpak vliegtuiggeluid/meten en rekenen

In 2021 is gewerkt aan de uitwerking van de aanbevelingen gebaseerd op de verkenning naar de mogelijkheden om, rekening houdend met belevingsaspecten, verbeteringen door te voeren bij het meten en berekenen van vliegtuiggeluid.. Zo is de nationale meetstrategie opgesteld en gepubliceerd en is de website www.vliegtuiggeluid.nl opengesteld. Verder is gestart met de ontwikkeling van de nationale database vliegtuiggeluid en is voornoemde nationale meetstrategie regionaal uitgewerkt.

11. Onderzoeken Luchtvaartnota

De Luchtvaartnota is controversieel verklaard toen het kabinet demissionair werd. In afstemming met de Tweede Kamer is doorgewerkt aan de voorbereiding van een aantal door het nieuwe kabinet te nemen besluiten. Tevens is de Werkwijzer Luchtvaart-MKBA's opgesteld en aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, vergaderjaar 2020–2021, [31 936, nr. 869](#)).

12. Cybersecurity

Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor het zorgdragen de continuïteit en weerbaarheid van netwerk- en informatiesystemen ligt bij de organisaties zelf. Het ministerie van IenW draagt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid hieraan bij via algemene kaders en initieert projecten/trajecten om de cyberweerbaarheid te verhogen. In 2021 zijn beheerdoelen en beheermaatregelen vastgesteld voor de invulling van de zorgplicht waaraan de aanbieders van essentiële diensten (AED's) moeten voldoen. Daarnaast is de samenwerking tussen private en publieke partijen binnen het besturingsmodel Beveiliging en Publieke Veiligheid Schiphol (BPVS) rondom cybersecurity verder versterkt.

13. Opdrachten elektrisch vliegen

Omdat veel innovaties op het gebied van hybride elektrisch vliegen nog niet klaar zijn voor de markt, is een financiële impuls vanuit de overheid van groot belang. De overheid kan de ontwikkeling op het gebied van hybride elektrisch vliegen stimuleren door middel van het verlenen van (onderzoeks)opdrachten en subsidies.

In 2021 zijn meerdere opdrachten uitgevoerd met als doel om innovatie voor duurzame luchtvaart te stimuleren. Naast een start met de Innovatiestrategie is tevens een verkenning gestart naar 'Advanced Air Mobility'. Beide opdrachten worden naar verwachting in 2022 afgerond.

Verder is gewerkt aan communicatie en kennisdeling via een webinar over het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen en een podcast over elektrisch vliegen.

14. Opdrachten versterking omgevingskwaliteit regionale luchthavens

Voor de regionale luchthavens Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport worden de komende jaren nieuwe gebruiksvergunningen vastgesteld en moet worden gekomen tot afspraken over de ontwikkeling van die luchthavens. Leidend daarbij zijn de uitgangspunten uit de nieuwe Luchtvaartnota.

In 2021 is verder gewerkt aan de processen op weg naar Luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens. Concreet is door het Rijk een bijdrage geleverd voor de inrichting van de overlegstructuur rond Eindhoven Airport en is een bijdrage geleverd aan het leefbaarheidsfonds voor Eindhoven Airport. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd, gericht op de implementatie van een nieuw geluidmodel voor regionale luchthavens (Doc29) en zijn specifieke onderzoeken verricht in het kader van de processen op weg naar de Luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens. Tenslotte is een overlegstructuur opgezet met en tussen alle luchthavens om de samenwerking te versterken.

15. Onbemande luchtvaart (drones)

Er is een actieprogramma om te zorgen dat de economische kansen voor bedrijven wordt vergroot en meer maatschappelijke toepassingen gerealiseerd. Drones brengen ook risico's met zich mee. De acties zorgen voor ruimte aan operaties en innovaties met drones en tegelijkertijd het controleren van de risico's van dronegebruik.

In 2021 zijn er met de beschikbare middelen diverse activiteiten uitgevoerd die bijdragen aan het realiseren van de programmadoelen. Zo is voor U-Space een visie ontwikkeld en zijn er scenario's over de governance en financiering opgesteld. In het kader van zoneringsdatabase, basisarchitectuur D-IAM, dynamische kaarten en participatie met belanghebbenden. Verder zijn er middelen gebruikt voor het ontwikkelen van het droneregister, het opzetten van een (publiek-privaat) samenwerkingsgremium (Dutch Drone Council), een dronehandhavingplan, het omzetten van vliegbewijzen en het informeren en betrekken van stakeholders. Tot slot zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de veiligheidsketen rondom drones, de maatschappelijk en economische baten van onbemande luchtvaart en de intrede van urban air mobility.

16. Opdrachten klimaatbeleid

De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken.

In 2021 is door het Programmabureau van de Duurzame Luchtvaarttafel gewerkt aan het prognose- en monitoringssysteem, een onderzoek naar governance en bijdrage geleverd aan de Floriade-expositie. Ten aanzien van communicatie en informatie is een openbaar luchtvaart-event met de community en stakeholders georganiseerd. Het redactioneel beheer van de website van de Duurzame Luchtvaarttafel is in werking getreden en een publieksvriendelijk document is gepubliceerd. DLT heeft daarnaast input geleverd voor de aanvraag van het Groeifonds.

Vanuit de werkgroep Duurzame Brandstoffen is ondersteuning geleverd voor de Fuel Task Group van ICAO. En vanuit de werkgroep Innovatie is een verkenning naar retrofitting gedaan, evenals een start gemaakt met de Innovatiestrategie (basisanalyse).

Vanuit het Actieprogramma Doelen en Monitoring is gewerkt aan voorbereidend onderzoek voor het CO-plafond.

Subsidies

1. Versneld onderwerken graanresten voor het reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol

Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. Sinds 2012 is er een subsidieregeling voor het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Agrarische ondernemers kunnen hieraan op vrijwillige basis deelnemen. Met de deelnemers zijn overeenkomsten gesloten waarin is opgenomen dat zij een vergoeding ontvangen als zij de geoogste graanakkers binnen 48 uur zodanig onderwerken dat het perceel niet meer aantrekkelijk is voor op graanresten foeragerende ganzen. Nagenoeg alle agrariërs in het werkingsgebied nemen deel aan de regeling. De huidige regeling loopt tot eind 2022. Om de effectiviteit en doelmatigheid van de maatregel te beoordelen wordt, evenals in 2016, de regeling voor het versneld onderwerken van de graanresten geëvalueerd. De evaluatie is in 2021 gestart.

2. Omgevingsraad Schiphol en Commissies Regionaal Overleg (CRO)

lenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, regionale en lokale overheden, luchtvaartpartijen en brancheorganisaties met als doel om de hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. De jaarlijkse bijdrage bedroeg in 2021 € 264.000. Daarnaast is er eind 2021 een incidentele subsidie verstrekt aan de ORS á € 338.800 met betrekking tot voor de financiering van participatiemethodiekontwikkeling en toepassing op het ontwerp van de informatievoorziening/dienstverlening van het Omgevingshuis Schiphol en te selecteren initiatieven, die in de Maatschappelijke Raad Schiphol geagendeerd gaan worden.

lenW investeert in lijn met de nieuwe Luchtvaartnota in de verdere professionalisering van de CRO's van de regionale luchthavens van nationale betekenis (Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam) en in de kennisopbouw en kennisvergroting, alsmede in het empoweren van de deelnemers (kennis/expertise). Uit de evaluatie van de CRO's van mei 2018 ([Kamerstukken II 2017-2018, nr. 31936, nr. 488](#)) blijkt dat de governance van CRO's op orde is, maar dat er vanwege de grotere maatschappelijke aandacht en de trajecten op weg naar vast te stellen luchthavenbesluiten behoefte is aan extra budget.

In 2021 is de bijdrage voor de CRO's verhoogd naar € 70.000 per CRO. De CRO's hebben deze middelen onder andere ingezet voor het verhogen van kennis en expertise bij deelnemers aan de CRO's, bijvoorbeeld in de vorm van opleidingsbudgetten.

3. Leefbaarheidsfonds

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

4. Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg

lenW heeft in 2021 een subsidie beschikbaar gesteld van € 0,075 miljoen aan de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg voor de behandeling van klachten over de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS) en de andere buitenlandse luchthavens in de grensregio met Limburg (Weeze-Niederrhein, Luik-Bierset). Aangezien het hier gaat om buitenlandse luchthavens die milieueffecten hebben op Nederlands grondgebied is hiertoe besloten in het belang van de informatievoorziening aan de omgeving.

5. Verbeteren luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika

In de periode tot en met 2022 wordt jaarlijks maximaal € 50.000 beschikbaar gesteld aan de stichting AviAssist ten behoeve van veiligheidspromotie die zich richt op bewustwording, kennisoverdracht en gedragsverandering, zowel binnen als buiten de overheid in de Afrikaanse luchtvaartindustrie. De bijdrage in 2021 bedroeg € 0,05 miljoen.

6. Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire

Om een onaanvaardbare stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport voor de periode 2020-2022 te voorkomen, zal lenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (dc-ANSP) dekken via subsidiering. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. De bijdrage in 2021 bedroeg € 0,425 miljoen.

7. Leeftijdsfonds Eindhoven

In 2021 is een subsidie van € 50.000 verstrekt aan de Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven. De subsidie is bedoeld als financiële ondersteuning van milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven.

Incidentele subsidies

1. Subsidie luchthaven Twente

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

Voor Twente staat nog steeds een deel van de toegezegde subsidie van € 0,9 miljoen open. Inmiddels is € 0,15 miljoen besteed en verantwoord, maar het resterende bedrag is – onder ander vanwege de discussies over wel of geen luchtverkeersleiding op Twente – nog niet besteed.

2. Subsidies hybride elektrisch vliegen

Omdat veel innovaties op het gebied van hybride elektrisch vliegen nog niet klaar zijn voor de markt, is een financiële impuls vanuit de overheid van groot belang. De overheid kan de ontwikkeling op het gebied van hybride elektrisch vliegen stimuleren en versnellen door middel van het verlenen van subsidies. De middelen zullen ook worden ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO₂. Er heeft in 2021 geen subsidieverlening op artikel 17 hiervoor plaatsgevonden, omdat deze middelen voor innovaties in de luchtvaart zijn overgeboekt naar artikel 14 voor de DKTI regeling.

3. Subsidies Klimaatbeleid

De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. Met investeringen in schone energie en o.a. technologische innovaties wordt een impuls gegeven aan de transitie naar een toekomstbestendige duurzame petrochemische- en maakindustrie in Nederland. De voorbereidingen voor het kunnen inzetten van deze subsidie vergen meer tijd waardoor deze niet meer in 2021 verstrekt konden worden. Deze middelen zijn eenmalig geheralloceert voor het opkopen sloopwoning Schipholzone (€ 0,2 miljoen), subsidie OmgevingsRaad Schiphol (€ 0,3 miljoen), ophoging lening Winair (€ 1,5 miljoen en opdracht effectenstudie CO₂ plafond (€ 0,2 miljoen).

Bijdrage aan agentschappen

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

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

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties

Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization, aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) is in 2021 een bedrag uitgegeven van € 1,564 miljoen, waarvan € 1,454 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS).

Bijdrage aan ZBO's/RWT's

1. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

In overeenstemming met de verplichtingen voor geografische zones voor drones (artikel 15 van de verordening (EU)2019/947) wordt door LVNL gewerkt aan het omvormen van huidige drone zoninggegevens - zoals opgenomen in de regeling zoning onbemande luchtvaartuigen - naar het ED-269 (chapter VIII) dataformaat en het publiek beschikbaar stellen van deze gegevens. Ook wordt gewerkt aan een eerste conceptuele beschrijving

van een basisarchitectuur voor invulling van D-AIM taken rekening houdend met U-Space. Voor het realiseren van deze activiteiten in 2021 en 2022 is aan LVNL een bijdrage verleend van €0,27 miljoen.

In het kader van het programma Open Overheid is een bijdrage van € 0,275 miljoen verstrekt voor de verbetering van de informatiehuis-houding.

2. Bijdrage RDW

Per 31 december 2020 is RDW gestart met registraties voor de onbemande luchtvaart als wettelijke taak op basis van EU uitvoeringsverordening 2019/947. RDW levert de diensten voor registratie van exploitanten en afgifte van vliegbewijzen in de open categorie en is verantwoordelijk voor de (inter)nationale gegevensverstrekking. Tevens is RDW verantwoordelijk voor gegevensverstrekking m.b.t. de certified drones welke geregistreerd worden in het luchtvaartuigregister van ILT. Voor het realiseren van functionaliteiten van het droneregister in is aan RDW een bijdrage verleend van €0,95 miljoen.

3. Garantie LVNL

Vanaf 2021 wordt gewerkt met een aanpak waarbij de reguliere leningen in het kader van schatkistbankieren van LVNL voor de uitvoering van de projecten middels een leningenplafond worden opgenomen in de lenW begroting. Deze leningen worden met de goedkeuring van de lenW begroting geaccordeerd en verplicht bij het aanvragen van de lening. Gedurende 2021 is LVNL in totaal voor € 56,4 miljoen aan reguliere leningen aangegaan via schatkistbankieren.

Daarnaast stelt lenW zich garant voor de rekening courant verhouding met het ministerie van financiën. Deze garantstelling is in 2021 in verband met Covid-19 met € 110 miljoen opgehoogd tot een bedrag van €275 miljoen.

Leningen

Lening Winair

In 2021 is eenmalig de hypothecaire lening verhoogd die lenW al eerder aan de Sint Maartense luchtvaartmaatschappij verstrekte. Daarmee wordt de luchtzijdige bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius geborgd, terwijl het ministerie verder werkt aan een structureel instrument dat deze bereikbaarheid kan borgen.

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.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Doen (Uitvoeren)

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

Regisseren

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

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

- Voorts zet de Minister in op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.

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

C. Indicatoren en Kengetallen

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

Tabel 42 Indicator: Passeertijd sluisen

	Realisatie 2016	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Streefwaarde 2021
Hoofdtransportas	66%	66%	63%	65%	65%	60%	85%
Hoofdvaarweg	80%	80%	75%	77%	78%	80%	75%
Overige vaarweg	91%	88%	87%	85%	87%	89%	70%

Toelichting

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

Tabel 43 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	2016 ¹	2017	2018 ²	2019	2020	2021
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	48,3	47,9	50,3	50,4	49,7	n nb
Mainport Rotterdam	34,9	37,7	37,2	36,8	36,6	36,7	n nb
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,6	10,7	13,5	13,8	13	n nb

¹ Vanaf 2016 Havenbedrijf Rotterdam op basis van cijfers ESPO. ESPO beschouwt daarin alleen de Nederlandse havens van Rotterdam, Amsterdam en Zeeland. In eerdere jaren zijn ook de havens van Moerdijk en Groningen in het overzicht meegenomen. Deze worden niet meegenomen door ESPO.

² Marktaandeel overige Nederlandse zeehavens is vanaf 2018 inclusief Gent (B), na de fusie van de havenbedrijven Zeeland Seaports en Gent tot North Sea Port 9 december 2017. Er worden geen uitgesplitste cijfers gepubliceerd.

Toelichting

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

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Tabel 44 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag						
<i>Aantallen</i>						
Handelsvaart	771	761	757	744	748	n nb
Zeesleepvaart	288	291	299	302	303	n nb
Waterbouw	171	176	168	170	169	n nb
Totaal	1.230	1.228	1.224	1.216	1220	
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>						
Handelsvaart	6.411	6.275	6.229	6.242	6076	n nb
Zeesleepvaart	423	444	532	531	557	n nb
Waterbouw	542	572	545	552	566	n nb
Totaal	7.376	7.291	7.306	7.325	7199	
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer						
<i>Aantallen</i>						
Handelsvaart	451	458	474	507	503	n nb
Zeesleepvaart	502	499	496	496	520	n nb
Waterbouw	62	63	57	69	69	n nb
Totaal	1.015	1.020	1.027	1.072	1092	
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>						
Handelsvaart	7.203	7.700	8.806	8.675	9045	n nb
Zeesleepvaart	2.239	1.706	1.779	1.721	1581	n nb
Waterbouw	322	328	319	333	340	n nb
Totaal	9.764	9.734	10.184	10.729	10966	

Toelichting

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport, 2022. Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS.

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

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

Tabel 45 Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee1

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zeer ernstige scheepsongevallen	2	2	1	5	1	n nb
Ernstige scheepsongevallen	8	12	10	4	6	n nb
Andersoortige scheepsongevallen	49	16	32	31	24	n nb
Totaal aantal ongevallen	59	30	43	40	31	n nb n nb
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	0	1	0	3	0	n nb
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	3	3	0	4	2	n nb

Tabel 46 Scheepvaartongevallen Nederlandse binnewateren

	2016	2017	2018	2019	2020	
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	164	161	176	160	175	n nb
Andersoortige ongevallen	1163	961	1173	1117	1068	n nb
Totaal aantal ongevallen	1327	1122	1349	1277	1243	n nb n nb
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	7	8	2	5	3	n nb
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	38	33	53	71	39	n nb

Toelichting

In 2020 is één zeer ernstig scheepsongeval geregistreerd, en zes ernstige scheepsongevallen. Het zeer ernstige scheepsongeval betrof de kotter UK-171 Spes Salutis, een vissersvaartuig dat omsloeg en gezonken is. Er zijn in 2020 geen dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee.

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2020 in totaal 1243 ongevallen geregistreerd, waarvan 175 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2020 drie dodelijke slachtoffers te betreuren.

De gegevens over 2021 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2023.

D. Beleidsconclusies

De resultaten van het op artikel 18 gevoerde beleid zijn in 2021 conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Er zijn verder geen grote afwijkingen opgetreden en er was geen noodzaak tot bijstelling. Het beleid heeft daarmee in 2021 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.

De met de Rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstukken II 2014-2015, [31 409, nr. 70](#)) ingezette koers is ook in 2021 voortgezet, evenals de samenwerking tussen de rijksoverheid en de maritieme sector bij de uitwerking van de Maritieme Strategie. De basis voor deze samenwerking wordt gevormd door een op 22 februari 2018 vastgesteld

werkprogramma, waarin de prioriteiten op het gebied van zeevaart, zeehavens, binnenvaart en de maritieme maakindustrie voor de komende jaren zijn vastgelegd (Kamerstukken II 2017-2018, [31 409, nr. 184](#)). Het werkprogramma heeft een doorlooptijd tot en met 2021 en adresseerde voor 2021 onder meer de volgende onderwerpen: verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart, vergroening zeevaart/binnenvaart en beroepskwalificaties binnenvaart. Onderwerpen op het gebied van vergroening van de zee- en binnenvaart zijn inmiddels opgepakt via de op 11 juni 2019 tot stand gekomen Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Aan de overige onderwerpen genoemde onderwerpen wordt via eigenstandige trajecten buiten het werkprogramma om verdere uitwerking gegeven. Het werkprogramma zelf is hiermee beëindigd.

Ter uitvoering van de Havennota 2020 – 2030 is in juni 2021 de rapportage met bouwstenen voor havensamenwerking naar de Tweede Kamer gezonden. Ter uitvoering van de Green Deal voor Zeevaart, Binnenvaart en Havens is per 1 oktober 2021 de energiebelasting op walstroom voor zeeschepen afgeschaft. De afschaffing van de energiebelasting op walstroom zorgt ervoor dat business cases voor walstroom voor zeeschepen financieel aantrekkelijker worden. Daarnaast is er in 2021 in totaal € 214 mln. financiering beschikbaar gekomen om havens te ondersteunen bij de uitrol van walstroom. Een walstroom programma is in gang gezet, enerzijds als bronmaatregel voor stikstofreductie en anderzijds voor klimaatdoelstellingen in zeehavens. Hierbij wordt rekening gehouden met de totstandkoming van nieuwe Europese regelgeving voor vraag naar en aanbod van walstroom uit het EU Fit-for-55 pakket.

De Integrale corridorbenadering uit de Goederenvervoeragenda heeft vorm gekregen in een modal shift aanpak gericht op een verplaatsing in het vrachtvervoer van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Hiermee wordt de beschikbare capaciteit van het transportinfrastructuur beter benut en wordt de duurzaamheid en veiligheid van het transport versterkt. Modal shift bevordert zo ook de verdere integratie van verschillende modaliteit in één samenwerkend transportsysteem. De samenwerking borgt ook voor de lange termijn een goede bereikbaarheid van de grotere industriële complexen en stedelijke gebieden. Modal shift versterkt zo de positie van de Nederlandse havens als centrale toegangspoort tot het Europese transportsysteem en versterkt zo ook de bijdrage vanuit het transport en de logistiek aan het Nederlandse verdienvermogen.

Een Label-systeem voor de binnenvaart, één van de belangrijkste acties uit de Green Deal, is in november 2021 van start gegaan. Eind 2021 is de Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020-2021 (met in totaal €1,5 miljoen aan subsidies) succesvol afgerond. In 2021 zijn voor €1 mln. projecten gesubsidieerd die gericht zijn op de ontwikkeling of de certificering van motoren van minimaal het Stage V niveau. ↵

Ook is in januari 2021 de gecombineerde Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 van start gegaan voor investeringssubsidies waarmee een motorvervanging van minimaal Stage V niveau of de aanschaf en installatie van een SCR-katalysator wordt gestimuleerd. ↵De aanvragen voor motorvervanging heeft in grote mate de aanvragen voor SCR-katalysatoren overtroffen. Het subsidieplafond voor motorvervanging (€4,9 mln) is hierdoor volledig benut terwijl de aanvragen voor SCR-katalysatoren grotendeels zijn uitbleven (€3,9 mln. van de €15,6

mln. is benut). Door een tijdelijke ophoging van €2mln. in 2021 van het subsidieplafond voor motorvervanging zijn alsnog extra aanvragen gehonoreerd.

Ook in 2021 vonden de vergaderingen van de Internationale Maritieme Organisatie online plaats als gevolg van COVID-19. Tijdens de 32^e Assembly van december 2021 is Nederland herkozen als één van de veertig leden van de Council. Tijdens deze Assembly is ook een wijziging van het IMO-verdrag overeengekomen waarmee het aantal leden van de Council wordt uitgebreid naar tweeënvijftig voor een meer representatieve en diverse vertegenwoordiging van lidstaten. Tevens is overeengekomen om de zittingstermijn van de Council van twee naar vier jaar te verlengen en een resolutie die oproept tot snelle acceptatie van deze aanpassingen door de staten die partij zijn bij het verdrag. Op het gebied van klimaat is het pakket van kortetermijnmaatregelen (die voor 2030 effect hebben) aangenomen. Dit betreft een combinatie van technische – en operationele maatregelen die in 2023 geïmplementeerd kunnen worden. Schepen moeten hiermee voldoen aan een bepaalde mate van energie-efficiëntie. De richtlijnen die deze maatregelen verder invullen worden verder uitgewerkt en in 2022 vastgesteld. Daarnaast is een werkplan voor de middellange- en lange termijn maatregelen vastgesteld ten einde in 2050 het gewenste reductiepercentage voor broeikasgassen te bereiken. Ook is er een resolutie aangenomen over vrijwillige maatregelen voor het reduceren van de uitstoot van zwart roet in en bij het Arctisch gebied. En is een strategie en werkplan overeengekomen om mariene plastic afval tegen te gaan. Op gebied van veiligheid is een onderzoek afgerond naar de noodzakelijke aanpassing van regelgeving ten behoeve van autonoom varen en is het werkprogramma uitgebreid zodat gewerkt kan worden aan een algemeen veiligheidskader voor autonome schepen, waarvan de afronding is voorzien in 2025 aan de hand van een in april 2022 overeen te komen werkplan.

Naar aanleiding van de op 1 januari 2019 door de MSC Zoe verloren lading ten noorden van de Waddeneilanden zijn onderzoeken voortgezet om de gevolgen te mitigeren en om de kans op dergelijke gebeurtenissen in de toekomst te minimaliseren. Voorts is de Kamer op een aantal momenten geïnformeerd over containerverlies in bredere zin en meer specifiek in twee voortgangsrapportages MSC Zoe. Bij de laatste Kamerbrief (Kamerstukken II 2020-2021, [31 409, nr. 337](#)) ging ook het onderzoeksrapport naar verkeersbegeleiding als bijlage.

In 2020 en 2021 zijn zowel nationaal als internationaal maatregelen ingevoerd en acties ondernomen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe, deze zullen in 2022 een vervolg krijgen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 47 Budgettaire gevolgen van beleid art.18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	30.825	44.916	35.641	85.477	42.649	20.187	22.462	1
Uitgaven	29.409	39.981	57.139	81.021	32.381	21.087	11.294	
1 Scheepvaart en havens	29.409	39.981	57.139	81.021	32.381	21.087	11.294	
Opdrachten	18.207	26.913	19.452	20.759	12.728	6.070	6.658	2
- Topsector Logistiek	16.810	15.482	15.778	14.968	6.448	425	6.023	
- Caribisch Nederland	141	9.774	797	45	61	100	- 39	
- Overige Opdrachten	1.256	1.657	2.877	5.746	6.219	5.545	674	
Subsidies	8.505	7.976	5.756	7.785	15.990	12.000	3.990	3
- Topsector Logistiek	7.775	6.359	4.189	1.764	0	0	0	
- Verduurzaming binnenvaart	0	0	0	0	10.444	12.000	- 1.556	
- Stimulering elektrisch varen	0	0	0	5.440	4.000	0	4.000	
- Overige Subsidies	730	1.617	1.567	581	1.546	0	1.546	
Bijdragen aan agentschappen	1.137	1.430	1.608	1.667	1.859	1.454	405	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.137	1.212	1.498	1.417	1.392	1.454	- 62	
- Waarvan bijdrage aan RVO	0	218	110	250	467	0	467	
Bijdragen aan medeoverheden	0	2.158	28.701	49.343	35	0	35	
- Bijdrage gemeente Tilburg	0	0	0	4.750	0	0	0	
- Bijdrage provincie Noord-Holland	0	0	0	27.638	0	0	0	
- Bijdragen Caribisch Nederland	0	2.158	28.701	16.714	35	0	35	
- Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	241	0	0	0	
Bijdragen aan internationale organisaties	1.560	1.504	1.622	1.467	1.525	1.563	- 38	
- Waarvan bijdrage aan CCR/IMO (HGIS)	1.027	1.020	1.123	967	1.025	1.064	- 39	
- Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	533	484	499	500	500	499	1	
Bijdr ZBO's/RWT's	0	0	0	0	244	0	244	
Ontvangsten	794	168	427	643	738	0	738	

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 met € 22,5 miljoen is met name het gevolg van vijf overboekingen vanuit het Infrastructuurfonds voor stimulering modal shift van weg naar water (€ 2,8 miljoen), voor opdrachten Topsector Logistiek (€ 6,4 miljoen), voor uitvoering van de Digitale Transport strategie (€ 1,2 miljoen), voor subsidie voor de bouw en het in de vaart brengen van een waterstof-elektrisch binnenvaartschip (€ 4,0 miljoen) en voor de subsidieregeling verduurzaming

- binnenvaartschepen (€ 4,9 miljoen). Daarnaast is door vertraging van de subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren (€ 1,0 miljoen) en door vertraging van de subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (€ 4,0 miljoen) budget meegenomen van 2020 naar 2021. Lagere realisatie van het verplichtingenbudget met € 1,8 miljoen is het gevolg van een overboeking naar ILT voor KIWA-tarieven en Inspectievew (€ 0,8 miljoen) en een overboeking naar TNO en MARIN via EZK (€ 1,0 miljoen). Dit laatste betreft een bedrag van € 0,5 miljoen voor TNO en € 0,5 miljoen voor MARIN voor hun inzet ten behoeve van de validatietechnieken zeevaart voortvloeiend uit afspraken in de Green Deal Zeevaart.
2. De hogere realisatie van het opdrachtenbudget met € 6,7 miljoen is met name het gevolg van drie overboekingen vanuit het Infrastructuurfonds voor stimulering modal shift van weg naar water (€ 2,0 miljoen), voor opdrachten Topsector Logistiek (€ 6,0 miljoen) en voor uitvoering van de Digitale Transport strategie (€ 1,2 miljoen). Lagere realisatie van het opdrachtenbudget met € 1,8 miljoen is het gevolg van een overboeking naar ILT voor KIWA-tarieven en Inspectievew (€ 0,8 miljoen) en een overboeking naar TNO en MARIN via EZK (€ 1,0 miljoen). Overige kleinere overboekingsmutaties verklaren het resterende verschil (€ 0,7 miljoen).
 3. De hogere realisatie van het subsidiebudget betreft met name de overboeking vanuit het Infrastructuurfonds voor subsidie voor de bouw en het in de vaart brengen van een waterstof-elektrisch binnenvaartschip (€ 4,0 miljoen).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Scheepvaart en havens

Opdrachten

- IenW draagt jaarlijks financieel bij aan de ACM voor het uitvoeren van toezicht op het loodswezen. De overige kosten van het toezicht worden via het loodstarief doorberekend aan de scheepvaart.
- Voor Caribisch Nederland (de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba) zijn opdrachten uitgevoerd ter assistentie bij het IenW traject betreffende de modernisering van de maritieme BES-regelgeving en een onderzoek naar mogelijke governance-vormen voor het havenbeheer.
- De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor is beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.
- Voor de Topsector Logistiek zijn opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. In 2021 werd in totaal voor € 6,4 miljoen aan activiteiten in de vorm van opdrachten uitgevoerd. In januari 2021 is een nieuw topsectorprogramma gestart. De activiteiten richten zich op het bereiken van een sterk concurrerende en emissieloze logistiek en hebben betrekking op de volgende drie toepassingsgebieden: stadslogistiek, supply chains en corridors en knooppunten.

- De uitvoering van de acties uit de Havennota 2020-2030 en het voormalig Werkprogramma Zeehavens verlopen via het reguliere opdrachten-budget. In juni 2021 is de rapportage met bouwstenen voor mogelijke vervolgstappen op het gebied van havensamenwerking naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2020-2021, 31 409, nr. 322).
- De Integrale corridorbenadering uit de Goederenvervoeragenda heeft vorm gekregen in een modal shift aanpak gericht op een verplaatsing in het vrachtvervoer van de weg naar de binnenvaart en het spoor. Door subsidiering van de keuze van verladers voor de binnenvaart en het spoor en de realisatie van bargelijndiensten zijn projecten opgestart die samen goed zijn voor een shift van 640 TEU per dag. Realisatie van de doelstelling in 2025 van een structurele modal shift met 2000 TEU per dag lijkt daarmee haalbaar.
- Daarnaast is binnen deze beleidsregel onderzoek gedaan naar knelpunten voor een modal shift naar binnenvaart en spoor. Dit onderzoek zal naar verwachting in het voorjaar van 2022 tot conclusies leiden.
- Binnen de integrale corridorbenadering is in 2021 ook een nieuw programma voor de versterking van het goederenvervoer en de impact daarvan binnen de corridors Oost en Zuidoost gestart. In het kader van de corridorbenadering is vanuit deze beleidsregel verder een MIRT-onderzoek naar een integrale aanpak van het goederenvervoer over corridor Zuid gedaan. Een besluit hierover is voorzien in het BO MIRT in het voorjaar van 2022.
- Voor de uitvoering van de Digitale Transport Strategie is in samenwerking met de mainports in 2021 een federatieve referentie architectuur voor veilig data delen tussen overheden en bedrijven vastgesteld, die de komende jaren in concrete projecten zal worden gevalideerd. De implementatie van de EU Verordeningen over papierloos transport (eFTI) en maritiem single window loopt volgens planning. In Europees verband worden de IT specificaties in 2022 resp. 2023 opgesteld, waarna de IT realisatie start gericht op een tijdige nationale implementatie van beide verordeningen in 2025.
- IenW heeft bij regeerakkoord middelen gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. Het betreft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden. Overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. Net zoals in 2019 en 2020 zijn ook in 2021 VNAC middelen ingezet om onder andere de cyberawareness binnen de maritieme sector te vergroten en het toezicht verder vorm te geven.

Subsidies

- In 2021 is gestart met de voorbereiding van de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026.
- In 2021 vond het tweede jaar van de uitvoering van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartmotoren 2020-2021 plaats en werd het totaal budget van € 1 miljoen volledig uitgegeven benut.
- In 2021 is gestart met de voorbereiding van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom havens.
- In 2021 is de IenW-subsidieregeling Basisvisie Recreatietoervaart Nederland aan de Stichting Waterrecreatie Nederland voor de periode 2021 t/m 2025 voortgezet. De subsidie is bestemd voor de voorbereiding, uitvoering en monitoring van de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland.

- Ter uitvoering van de Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens is aan Havenbedrijf Rotterdam en de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) een incidentele subsidie verleend van € 0,5 mln. voor onderzoek en innovatieve toepassingen van walstroom.
- Ter uitvoering van de Havennota 2020-2030 in het kader van de aanpak van container congestie is een subsidie verleend aan Havenbedrijf Rotterdam voor doorontwikkeling van de 'overflow hub', een logistiek ontkoppelpunt voor de containerbinnenvaart. Ook de Topsector Logistiek en Havenbedrijf Rotterdam dragen bij aan doorontwikkeling van de 'overflow hub'.
- In 2021 is Noodsteun verstrekt aan de Nederlandse Zeevarenden Centrale.

Bijdragen aan agentschappen

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 wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd.

Bijdragen aan medeoverheden

In het kader van de afspraken gemaakt in het Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire teneinde de nautische dienstverlening en maritieme veiligheid op Bonaire te borgen, is middels een bijzondere uitkering aan het Openbaar Lichaam Bonaire bijgedragen aan een loodsopleiding van een loods op Bonaire.

Bijdragen aan internationale organisaties

Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden betaald Nederland circa € 0,5 miljoen contributie aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie aan de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast zijn bijdragen aan het European Inland Waterway Transport (IWT) platform circa € 0,4 miljoen, de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), de Donaucommissie en North Atlantic Ice Patrol verschuldigd.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 48 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Infrastructuurfonds	1.286.874
	Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	98.417
	Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.385.291
<i>Waarvan</i>		
15.01	Verkeersmanagement	11.158
15.02	Beheer onderhoud en vervanging	463.176
15.03	Aanleg	277.289
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	250.651
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	383.017
15.07	Investeringsruimte	0

Tabel 49 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Infrastructuurfonds	1.700
	Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	0
	Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.700
<i>Waarvan</i>		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	1.700

Tabel 50 Extracomptabele verwijzing naar artikel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld naar modaliteit van het Infrastructuurfonds (x € 1.000)

		2021
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
	Totale uitgaven op artikelonderdeel 20.05 Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0
<i>Waarvan</i>		
20.05.03	Investeringsruimte Vaarwegen	0

4.7 Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

A. Algemene doelstelling

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

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

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

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

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

Stimuleren

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

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

(Doen) Uitvoeren

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

C. Indicatoren en Kengetallen

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

Waar mogelijk zijn deze opgenomen bij de operationele doelen.

D. Beleidsconclusies

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2021.

Net als de afgelopen jaren heeft Nederland in 2021 de urgentie van de transitie naar een circulaire economie actief uitgedragen, waarbij steeds is benadrukt dat een circulaire economie een sleutelrol kan vervullen in het bereiken van de doelen van het klimaatverdrag van Parijs. Dat gebeurde op mondiale schaal tijdens het World Circular Economy Forum+Climate, een internationale multistakeholdertopconferentie, door Nederland gehouden op 15 en 16 april, maar ook tijdens de klimaatop (COP26) in Glasgow en in G-20-verband. In de EU werd ingezet op een ambitieuze implementatie van het EU-actieplan circulaire economie (zie ook artikel 21). Beleidsdialogen en multistakeholderdialogen werden verdiept met overheden en partners in Europese landen, Japan, VS, Azië en Latijns-Amerika. Tot slot zijn banden met invloedrijke partners en partnerschappen aangehaald: met het World Economic Forum rondom de rol van de zware industrie in de circulaire

economie, met Circle Economy rondom financiering van de transitie, met de Ellen MacArthur Foundation en het Platform for Accelerating the Circular Economy.

Klimaatadaptatie internationaal

Op 25 en 26 januari vond de [Climate Adaptation Summit \(CAS\)](#) (TK 2020-2021, kamerstuk [31793 nr. 197](#)) plaats waar internationaal is gewerkt aan een opschaling van acties om landen en systemen meer klimaatweerbaar te maken. Nederland werd hierbij ondersteund door de in Nederland gevestigde Stichting Global Center on Adaptation (GCA) met regionale kantoren over de hele wereld. Zo is er in aanloop naar, tijdens en na de conferentie gebruik gemaakt van een digitaal platform [Adaptation Exchange](#) waar groepen stakeholders bij elkaar konden komen. Met de presentatie van een internationale actieagenda tijdens de CAS 2021 beëindigde de Global Commission on Adaptation haar werkzaamheden. Deze commissie werd in 2018 door Nederland opgericht met als doel om adaptatieactie wereldwijd te versnellen. IenW heeft hiervoor samen met internationale partners de werkstromen over water en infrastructuur neergezet en in 2021 verder voortgezet. Vanuit beide werkstromen liggen er veel kansen en mogelijkheden om adaptatieacties verder op te schalen.

Green Deal en Fit-for-55

Op het Europese vlak is de inzet met name gericht op de beoordeling van en de onderhandelingen over de verschillende voorstellen voortkomend uit de Green Deal w.o. het Fit-for-55 pakket. Daar waar mogelijk is dit opgenomen onder de relevante beleidsartikelen en in het beleidsverslag.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 51 Budgettaire gevolgen van beleid art.19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	- 51.002	56.811	54.909	69.771	70.348	45.279	25.069	1
Uitgaven	70.475	55.953	55.891	68.125	73.422	46.205	27.217	
1 Tegengaan klimaatverandering	17.676	0	0	0	0	0	0	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.401</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Subsidies</i>	<i>2.613</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>11.662</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
- Waarvan bijdrage aan NEa	8.127	0	0	0	0	0	0	
- Waarvan bijdrage aan KNMI	424	0	0	0	0	0	0	
- Waarvan bijdrage aan RWS	3.111	0	0	0	0	0	0	
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	52.799	55.953	55.891	68.125	73.422	46.205	27.217	
<i>Opdrachten</i>	<i>2.648</i>	<i>4.921</i>	<i>5.324</i>	<i>9.009</i>	<i>6.733</i>	<i>5.870</i>	<i>863</i>	
- Uitvoering CDM	47	0	0	0	0	0	0	
- Uitvoering HGIS	1202	2557	1.722	2.543	2011	1.083	928	
- Uitvoering niet-HGIS	889	2080	3.441	6.357	3803	1.818	1985	
- DGMI algemene opdrachten	0	0	0	0	364	2.022	- 1658	
- Overige Opdrachten	510	284	161	109	556	947	- 391	
<i>Subsidies</i>	<i>650</i>	<i>749</i>	<i>292</i>	<i>465</i>	<i>301</i>	<i>251</i>	<i>50</i>	
- Interreg	650	698	237	435	35	245	- 210	
- Overige Subsidies	0	51	55	30	266	6	260	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>46.008</i>	<i>45.966</i>	<i>46.155</i>	<i>50.865</i>	<i>59.698</i>	<i>35.615</i>	<i>24.083</i>	2
- Waarvan bijdrage aan RIVM	34.755	32.992	34.714	39.394	46.275	28.096	18.179	
- Waarvan bijdrage aan RVO	11.003	12.474	11.029	11.145	13.022	7.377	5.645	
- Waarvan bijdrage aan KNMI	0	167	75	0	0	0	0	
- Waarvan bijdrage aan RWS	250	333	337	326	401	142	259	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>3.493</i>	<i>4.317</i>	<i>4.120</i>	<i>5.136</i>	<i>4.740</i>	<i>2.469</i>	<i>2.271</i>	3
<i>Bekostiging</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2.650</i>	<i>1.950</i>	<i>2.000</i>	<i>- 50</i>	
Ontvangsten	198.797	501	5.780	2.811	1.868	0	1.868	4

NB de stand zoals gepresenteerd onder de stand vastgestelde begroting wijkt af van de stand vastgestelde begroting bij de eerste suppletoire begroting, tweede suppletoirebegroting, incidentele suppletoire begroting(en) en de slotwet. De reden hiervoor is dat in het jaarverslag de ISB(s) die zijn ingediend tussen de vaststelling van de ontwerp-begroting en de vaststelling van de eerste suppletoire begroting zijn opgeteld bij realisatie.'

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 verplichtingenrealisatie van € 25,0 miljoen is ontstaan doordat er meer verplichtingen zijn aangegaan in het kader van de opdrachtverlening aan RIVM (€ 18,2 miljoen) en RVO (€ 5,6 miljoen) dan begroot. Hiernaast zijn er meer bijdragen toegekend aan internationale

- organisaties voor een bedrag van € 2,0 miljoen en is € -0,8 miljoen overgeboekt naar het ministerie van OCW inzake het Nederlands Polair Programma.
2. De hogere uitgaven van circa € 24,0 miljoen aan agentschappen wordt verklaard door een hogere bijdrage aan het RIVM (€ 18,2 miljoen) en RVO (€ 5,6 miljoen) in het kader van de jaarlijkse opdrachtverlening voor capaciteitsinzet. De uitgaven aan het RIVM en RVO worden verantwoord op artikel 19. Voor de opdrachtverlening worden middelen overgeheveld van de overige beleidsartikelen naar dit beleidsartikel. Voor een nadere toelichting worden verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen. Hiernaast zijn er hogere uitgaven gerealiseerd met betrekking tot de capaciteitsinzet van RWS voor een bedrag van € 0,2 miljoen.
 3. De hogere kasrealisatie van € 2,3 miljoen is het gevolg van een aantal extra bijdragen aan internationale organisaties.
 4. De hogere ontvangst van € 1,9 miljoen wordt verklaard door een bijdrage van € 0,2 miljoen van het ministerie van Buitenlandse Zaken aan de Climate Adaptation Summit. Hiernaast is € 0,4 miljoen ontvangen vanuit het Europese Subsidieprogramma Connecting Europe Facility (CEF) in het kader van de afwikkeling van het programma Trans Europese TEN-T). Voorts is € 1,3 miljoen ontvangen van RVO naar aanleiding van de afrekening over 2020. De werkelijke uitgaven zijn lager uitgevallen dan de verleende voorschotten.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

2 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking

Opdrachten

In 2021 zijn diverse opdrachten verstrekt in het kader van internationale diplomatie en de stimulering van de internationale samenwerking op het gebied van circulaire economie en klimaatverandering. In dat kader zijn ook middelen ingezet voor de digitale Climate Adaptation Summit (CAS) en het World Circulaire Economy Forum + Climate (WCEF+).

Hiernaast zijn uitgaven gedaan op het beleidsterrein Satellietdata ten behoeve van het Galileo Reference Centre te Noordwijk (verbruiksvergoeding), ruimtevaartprojecten en het Ozone Monitoring Instrument (OMI). Tevens zijn er diverse opdrachten verstrekt inzake de voorbereiding van de bouw van het nieuwe Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire.

In 2021 zijn eveneens uitgaven gedaan ten behoeve van de uitvoering van het programma Interreg (programmaperiode 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.

Subsidies

Interreg

In 2021 zijn in het kader van deze Europese subsidieregeling waarin partijen uit meerdere landen samenwerken op het terrein van innovatie, duurzaamheid, bereikbaarheid en regionale gebiedsontwikkeling, subsidies verstrekt aan de Nederlandse partners. De uitvoering van de regeling ligt bij RVO. Het gaat hierbij om programma periode 2014-2020 waarbij de laatste projecten naar verwachting in 2023 worden afgewikkeld.

Hiernaast is een subsidie toegekend aan Circle Economy voor het opstellen van indicatoren op het gebied van circulaire economie.

Bijdrage aan agentschappen

RIVM en RVO

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan uitvoeringsorganisaties binnen het Rijk, zoals aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden) en aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (uitvoering van wettelijke taken en beleid onderbouwend onderzoek).

Voor een specifieke toelichting wordt verwezen naar de desbetreffende beleidsartikelen.

RWS

RWS heeft in 2021 werkzaamheden uitgevoerd inzake de Wet bescherming Antarctica (vergunningenbeleid). Daarnaast zijn middelen toegekend voor ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid van lenW, waaronder Hoizon Europe en programma 's in het kader van duurzaam landgebruik.

Bijdrage aan (inter)nationale organisaties

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken, contributieverplichtingen en aanvragen, zijn aan diverse internationale organisaties bijdragen toegekend in 2021. De bijdragen van € 0,1 miljoen of meer zijn kort toegelicht in onderstaand tabel.

Tabel 52 Bijdrage aan (inter)nationale organisaties

Organisatie	Toelichting	Bedrag x € 1.000
UNEP	Bijdrage 2021 aan het United Nations Environment Programme / Environment Fund	615
Stichting GCA	Bijdrage aan Stichting Global Center on Adaptation (GCA) voor het mede ontwikkelen van projecten, tools, samenwerkingen en coalities op de lenW beleidsterreinen (water en infrastructuur) ter versnelling van de klimaatadaptatie en het behalen van mondiale afspraken vanuit o.a. het Parijs akkoord .	450
Universiteit Utrecht/ Faculteit Geowetenschappen	Bijdrage voor het opzetten van een onderzoekprogramma en demonstratie projecten voor duurzame verstedelijking. Duurzame urbanisatie, internationaal, is één van de bepalende opgaven van de komende decennia. Duurzamer gebruik van natuurlijke hulpbronnen en klimaatrobuust ontwerp van infrastructuur (water, energie, voedsel, wegen etc.) zijn noodzakelijk om de duurzame ontwikkelingsdoelen te realiseren.	450
World Economic Forum (WEF)	Bijdrage aan het World Economic Forum ter versterking van de inzet van de WEF en publiek -private coalities ten aanzien van circulaire economie en klimaat voor de zware industrie, onder meer de cementindustrie, in het zogenaamde Net Zero Initiative .	325
World Economic Forum (WEF)	Een bijdrage aan het WEF voor hun rol bij het World Circular Economy Forum + Climate (WCEF +) in het verbinden van de private - en de publieke sector, en de circulaire economie aan de klimaatagenda.	226
Alliance for Global Water Adaptation (AGWA)	Een bijdrage aan de Alliance for Global Water Adaptation (AGWA) om landen te helpen met het neerzetten van klimaatadaptieve - en waterbestendige planvorming en hiermee een sneeuwbaaleffect creëren van landen met een verbeterde (en meer integrale) planvorming naar COP 27 en de VN Waterconferentie 2023.	200
UNEP	Bijdrage aan de UNEP voor het ontwikkelen van een tweede editie van een Guidance Document en toolbox voor de integratie van CE in de Nationally Determined Contributions (klimaatplannen), het organiseren van twee workshops in Afrika en Latijns Amerika, en regionale events met publiek-private regionale coalities .	200
International Resource Panel (IRP)	Bijdrage aan het International Resource Panel dat overheden adviseert over duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Nederland bepleit daarbij dat het IRP meer werk maakt van het geschikt maken van mondiale datasets en regionale analyses. De bijdrage stelt het IRP in staat de kwaliteit van rapporten en adviezen te verbeteren en waar mogelijk te regionaliseren. Daarmee kunnen toekomstige analyses zowel mondiale als regionale doelen voor de transitie naar een circulaire economie dienen.	200
International Transport Forum (ITF)	Bijdrage aan het ITF , een intergouvernementele mondiale organisatie van 62 lidstaten waar alle transportmodaliteiten aan bod komen. Deze denktank voor transport beleid organiseert jaarlijks een bijeenkomst over ontwikkelingen zoals verduurzaming.	164
Stiftelsen Stockholm International	Bijdrage aan het Stockholm International Water Institute als trekker van het waterpaviljoen tijdens de COP 26.	150
Stichting Dutch Cycling Embassy (DCE)	Bijdrage aan DCE in het kader van slimme en duurzame mobiliteit. DCE is een publiek private Organisatie die de Nederlandse fietskennis bundelt en over de hele wereld verspreidt. Het doel van deze bijdrage is Nederland internationaal stevig neer te zetten als fietsland.	119

Bekostiging

In 2021 is een bijdrage verstrekt aan Stichting GCA in het kader van de rol die de stichting vervuld als adaptatie kennisinstituut bij de uitvoering van kabinetsbeleid met betrekking tot versnelling en monitoring van de Klimaat-adaptatie actieagenda.

4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

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

- De coördinatie van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving en (zo nodig) de verdeling van doelstellingen over sectoren en milieuthema's. De doelen, grenswaarden en plafonds hebben betrekking op verbetering van de luchtkwaliteit en op bronbeleid voor geluid- en industriële emissies.
- De ondersteuning van gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtmissies bij de industrie en bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving.
- De implementatie van de geluidregelgeving (wet SWUNG⁹) waarmee een optimale gezondheidsbescherming van burgers en flexibiliteit voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen wordt beoogd. SWUNG-2, fase 2 van de herziening van de geluidwetgeving, zal de aanpak van geluidhinder op gemeentelijk en provinciaal niveau versterken. Deze nieuwe geluidregels worden ondergebracht in de Omgevingswet. Lagere overheden worden ondersteund om aan de voorschriften van deze regelgeving te kunnen voldoen en geluidsgevoelige locaties langs infrastructuur aan te pakken.

Stimuleren

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

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

⁹ SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

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

C. Indicatoren en Kengetallen

Jaarlijks ontvangt de Tweede Kamer een monitoringsrapportage over de voortgang van het bovengenoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De monitoring dient om de voortgang van de uitvoering van het NSL te volgen en biedt een basis om het programma waar nodig bij te sturen. De monitoring betreft de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de uitvoering van projecten en maatregelen. De twaalfde rapportage is aan de Kamer verzonden (Kamerstukken II 2020-2021, 30 175, nr. 393). Daarnaast ontvangt de Tweede Kamer jaarlijks een update over de uitvoering van de Richtlijn Nationale Emissiereductieverplichtingen (NEC-richtlijn, 2016/2284/EU).

Kengetallen tegenaan geluidhinder (kengetallen sanering verkeerslawaaï, aantal woningen)

Tabel 53 Overzichtstabel sanering verkeerslawaaï			
Sanering Wet Geluidhinder	Aantal woningen		
	A-lijst	Overig	Totaal
Lokale infrastructuur			
Totaal	77.355	335.800	413.155
Uitgevoerd 1980–1990 (schatting)	–	40.000	40.000
Uitgevoerd 1990–2020	63.714	91.093	154.807
Verwacht 2021	200	2.500	2.700
Gereed 2021	657	8.652	9.309
Restant per einde 2021	13.408	196.802	210.210
verwacht 2022	200	2.500	2.700
Verwacht restant per einde 2022	13.208	194.302	207.510
Sanering Wet Geluidhinder			
Rijksinfrastructuur	Aantal woningen		
	Rijkswegen	Spoorwegen	Totaal
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.330	6.105
Gereed t/m 2020	680	3.550	4.230
Verwacht 2021	–	625	625
Gereed 2021	–	420	420
Restant einde 2021	95	1.360	1.455
verwacht 2022	–	250	250
Gepland restant per einde 2022	95	1.110	1.205

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV)¹⁰

Toelichting

De eerste tabel betreft de sanering van woningen vanwege gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten worden uitgevoerd onder het regime van de Wet geluidhinder. De A-lijst betreft woningen met de hoogste geluidsbelastingen. In 2021 konden meer woningen als gereed worden aangemerkt dan was verwacht. De reden hiervoor is voor een belangrijk deel administratief, namelijk opschoning van de lijst, waardoor meer dan 2700 woningen konden worden afgeboekt.

¹⁰ <https://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/>

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering Rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluid milieu-beheer) nog onder het regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege Rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14. Als gevolg van een vertraging in de voorbereiding van een aantal projecten zijn er 205 minder woningen gesaneerd dan verwacht. Om diezelfde reden is ook voor 2022 de verwachting bijgesteld van 95 woningen naar 0.

Elk jaar wordt een nieuwe analyse van de emissies luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast. Zie ook de toelichting onder de tabel. De gerealiseerde emissies tot en met 2020 zijn vastgesteld in februari 2022:

Tabel 54 Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen (in kton/jr.)¹

	1990	2000	2005	2010	2015	2019	2010 – 2019	2020 [1]	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
							Doel NEC-Richtlijn		Doel NEC-Richtlijn	Raming	Doel NEC-Richtlijn
SO ₂	197	78	68	36	31	23	50	20	49	23	32
NO _x	619	442	394	322	249	201	260	177	217	137	154
NH ₃	345	173	153	133	129	124	128	124	133	122[2]	121
VOS[3]	510	269	207	197	167	155	185	184	191	143	176
PM _{2,5} [4]	56	34	28	21	18	16	–	14	18	11	15

¹ www.emissieregistratie.nl De ramingen komen uit het PBL-rapport «Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen» van 30 november 2020. Het PBL brengt de emissieramingen tweejaarlijks uit.

Toelichting

1. 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 bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten, met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.
2. 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. Eind 2022 publiceert het PBL nieuwe ramingen.
3. VOC staat voor Volatile Organic Compounds; dat zijn vluchtige koolwaterstoffen met uitzondering van methaan. Methaan valt niet onder de werking van deze richtlijn.
4. PM_{2,5} staat voor fijn stof met een diameter kleiner of gelijk aan 2,5 µm.

D. Beleidsconclusies

Het bovengenoemde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) loopt tot aan de invoering van de Omgevingswet die 1 juli 2022 naar verwachting in werking zal treden. In een aantal gebieden met intensieve veehouderij resteren nog 13 overschrijdingen van de etmaalnorm voor

fijnstof (PM10). In 2021 zijn de voorbereidingen getroffen om samen met de betreffende gemeenten de overgebleven PM10 overschrijdingen rond veehouderijen op een zo kort mogelijke termijn op te lossen. Het streven is de overschrijdingen voor 1 januari 2024 opgelost te hebben. De EU-normen zijn maximale toegestane waarden. Ook waar aan de normen wordt voldaan, is verdere verbetering van de luchtkwaliteit van belang om gezondheidswinst te realiseren. Daarom heeft het kabinet het Schone Lucht Akkoord begin 2020 samen met medeoverheden gepresenteerd. Eind 2021 hebben meer dan 100 overheden (provincies en gemeenten) zich hierbij aangesloten. Dit akkoord is gericht op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Hiermee werkt het kabinet – conform het advies van de Gezondheidsraad (Bijlage bij Kamerstukken II 2017-2018, [30 175, nr. 292](#)) – toe naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. In 2021 is de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd (Kamerstukken II 2020-2021, [30 175, nr 373](#)). Het Ministerie van IenW heeft hiervoor in totaal € 50 miljoen op het Infrastructuurfonds (artikel 20.03) gereserveerd voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord voor de periode 2020-2023. In 2021 was er via de specifieke uitkering Schone luchtakkoord €12,7 miljoen beschikbaar voor een Rijksbijdrage aan projecten van bij het Schone luchtakkoord aangesloten provincies en gemeenten.

In 2021 is de geluidregelgeving onder de Omgevingswet afgerond. De beoogde datum voor in werking treden van het nieuwe stelsel is 1 juli 2022. 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 teksten van het aanvullingsbesluit en de aanvullingsregeling geluid zoals deze in 2021 zijn gepubliceerd.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 55 Budgettaire gevolgen van beleid art.20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	17	17.407	32.038	31.647	34.247	24.491	9.756	1
Uitgaven	20.563	23.627	36.862	34.056	30.712	27.254	3.458	
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	20.563	23.627	36.862	34.056	30.712	27.254	3.458	
<i>Opdrachten</i>	<i>6.507</i>	<i>6.080</i>	<i>4.940</i>	<i>4.799</i>	<i>4.602</i>	<i>3.175</i>	<i>1.427</i>	<i>2</i>
- Verkeersemisseries	2.446	2.001	4	0	0	0	0	
- Uitvoering geluid- en luchtsanering	3.725	3.938	4.765	4.514	4.241	3.175	1.066	
- Overige opdrachten	336	141	171	285	361	0	361	
<i>Subsidies</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>1.722</i>	<i>921</i>	<i>1.462</i>	<i>2.111</i>	<i>2.575</i>	<i>1.580</i>	<i>995</i>	
- Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.722	921	1.372	2.111	2.565	1.580	985	
- Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	0	0	90	0	10	0	10	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>11.213</i>	<i>16.124</i>	<i>30.105</i>	<i>26.794</i>	<i>23.180</i>	<i>22.042</i>	<i>1.138</i>	<i>3</i>
- Programma NSL en SLA	0	5	9.639	0	6.928	0	6.928	
- Uitvoering geluidsanering	11.213	16.119	20.466	26.794	16.252	22.042	- 5.790	
<i>Bekostiging</i>	<i>1.121</i>	<i>502</i>	<i>355</i>	<i>352</i>	<i>355</i>	<i>457</i>	<i>- 102</i>	
Ontvangsten	179	342	2.136	1.891	2.038	0	2.038	4

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 verplichtingenrealisatie van per saldo € 9,8 miljoen is het gevolg van een overboeking van € 18,2 miljoen vanuit artikel 20 van het Infrastructuurfonds naar dit artikel ten behoeve van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA).
Hiernaast is het verplichtingenbudget verlaagd met € 6,4 miljoen als gevolg van diverse overboekingen naar artikel 19 in het kader van de opdrachtverstrekking aan RIVM en RVO en is € 1,0 miljoen overgeboekt naar het BTW Compensatiefonds inzake de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord. Hiernaast hebben er diverse kleinere mutaties plaatsgevonden waardoor het verplichtingenbudget is verlaagd is met € 1,0 miljoen.
2. De hogere realisatie van € 1,4 miljoen wordt veroorzaakt door de uitgaven in het kader van het Schone Lucht Akkoord en overige opdrachten ter verbetering van de luchtkwaliteit.
3. De hogere kasrealisatie van per saldo € 1,1 miljoen wordt enerzijds veroorzaakt door de hogere uitgaven van € 6,9 miljoen ten behoeve van de specifieke uitkeringen in het kader van het Schone Lucht Akkoord. Bij

Voorjaarsnota 2021 zijn de hiervoor benodigde middelen vanuit de reservering op het Infrastructuurfonds overgeheveld naar dit beleidsartikel.

Anderzijds zijn er lagere uitgaven voor een bedrag van € 5,8 miljoen gerealiseerd in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaai. Dit als gevolg van de versnelling van het programma Uitvoering Geluidssanering in 2020.

4. De ontvangst van € 2,0 miljoen betreft middelen die zijn teruggestort door het Bureau Sanering Verkeerslawaaai na vaststelling van in voorgaande jaren toegekende subsidies in het kader van de regeling Sanering Verkeerslawaaai. Uit de eindafrekening bleken de werkelijke kosten lager te zijn uitgevallen dan de eerder verstrekte voorschotten. Het verschil is teruggevorderd en teruggestort.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder

Opdrachten

In 2021 zijn opdrachten verstrekt en betalingen gedaan in het kader van zowel beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen.

- Uitvoering Geluid. Hierbij betreft het onder andere de opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaai voor de uitvoering van het subsidieprogramma Sanering Wegverkeerslawaaai. Hiernaast zijn er uitgaven gerealiseerd in het kader van de technische uitwerking van de Aanvullingsregeling geluid en het informatiemodel Geluid ten behoeve van de Omgevingswet.
- Uitvoering Lucht. In het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) zijn opdrachten verstrekt voor het ondersteunen bij en uitvoeren van diverse pilots (industrie, mobiele voertuigen en scheepvaart) en zijn middelen ingezet voor een onderzoek naar kansrijke beleidsmaatregelen voor het reduceren van de emissies van particuliere houtstook, binnens- en buitenshuis. Tevens zijn er uitgaven gedaan ten behoeve van de doorrekening van de effecten van de maatregelen zoals opgenomen in het SLA om de luchtkwaliteit te verbeteren en de monitoring hiervan.

Bijdragen aan agentschappen

RWS

Deze middelen zijn ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS voor de uitvoering van het SLA, de helpdesk lucht, helpdesk Infomil en het beheer en onderhoud van de websites over lucht- en geluid regelgeving. Hiernaast heeft RWS diverse werkzaamheden uitgevoerd waaronder het geven van inhoudelijk advies, het uitvoeren van (literatuur-)onderzoek, het verzorgen dan wel ondersteunen van (EU) rapportages en het verzorgen van de secretariaatsfunctie voor diverse overleggen met externe partijen.

Bijdragen aan medeoverheden

In het kader van de bestrijding van geluidhinder zijn in 2021 bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaaai aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai. Hiernaast zijn ook 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.

Bekostiging

In 2021 is een bijdrage verstrekt aan TNO in het kader van het Milieuonderzoeksprogramma voor het onderdeel luchtkwaliteit.

9 Ontvangsten

In 2021 is een bedrag van € 2,0 miljoen ontvangen van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï naar aanleiding van de afwikkeling van subsidie toekenningen in het kader van de regeling sanering verkeerslawaaï.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 56 Extracomptabele tabel uitgaven voor de aanpak van luchtkwaliteit en geluidshinder (bedragen x € 1.000)		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Hoofdstuk XII		28.869	20.563	23.627	36.862	34.056	30.711
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 20.01	7.250	5.988	4.215	11.332	1.892	9.455
<i>Waarvan NSL</i>		0	0	0	0	0	0
Geluidshinder	Artikelonderdeel 20.01	21.619	14.575	19.412	25.530	32.164	21.256
Infrastructuurfonds		13.098	20.842	31.424	26.826	27.722	27.483
Luchtkwaliteit	Artikelonderdeel 12.03	0	0	0	0	0	
<i>Waarvan NSL</i>		0	0	0	0	0	
Geluidshinder	Artikelonderdeel 12.03	5.503	7.364	6.952	11.987	11.547	19.383
	Artikelonderdeel 13.03	7.595	13.478	24.472	14.839	16.175	8.100

4.9 Artikel 21 Duurzaamheid

A. Algemene doelstelling

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

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

- De transitie naar een circulaire economie¹¹ die wezenlijk bijdraagt aan het verminderen van de milieudruk en het halen van de klimaatdoelstelling, het verbeteren van de leveringszekerheid en het versterken van het verdienvermogen van de Nederlandse economie en het vitaal houden van ons natuurlijk kapitaal;
- Het borgen van verduurzaming via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies te voorkomen, de kwaliteit van de leefomgeving in verdichte gebieden te verbeteren;
- Het verder realiseren van hoogwaardige afvalverwerking met behulp van de minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP);
- Het coördineren en beïnvloeden van beleid in Europees en in mondiaal verband om het internationale *level playing field* voor duurzaamheid te versterken;
- Het toepassen van slimme marktprikkels door het beprijzen van milieuschade;
- Het faciliteren van circulair inkopen door overheden en invulling geven aan het interdepartementale plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen overheden 2021-2025.

Stimuleren

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

¹¹ Zoals uiteengezet in het Rijksbrede programma Circulaire Economie «Nederland Circulair in 2050» (Kamerstukken II 2018-2019 32 852, nr. 76)

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

C. Indicatoren en Kengetallen

Voor het Rijksbrede programma Circulaire Economie «Nederland Circulair in 2050» is door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in samenwerking met verschillende kennisinstellingen een monitoringprogramma ontwikkeld. Eén keer in de twee jaar levert PBL in dat verband een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) op. Het andere jaar levert PBL een voortgangsrapportage op. Op 21 januari 2021 heeft het PBL de eerste Integrale Circulaire Economie rapportage uitgebracht (Kamerstukken II 2020-2021, [32 852, nr 138](#)). Deze eerste ICER geeft weer wat momenteel de stand van zaken is van de transitie naar een circulaire economie in Nederland. De ICER laat zien dat diverse grondstoffentrends nog niet de goede kant op gaan en geeft aan dat beleidsintensivering noodzakelijk is om het kabinetsdoel te realiseren om in 2050 volledig circulair te zijn in Nederland.

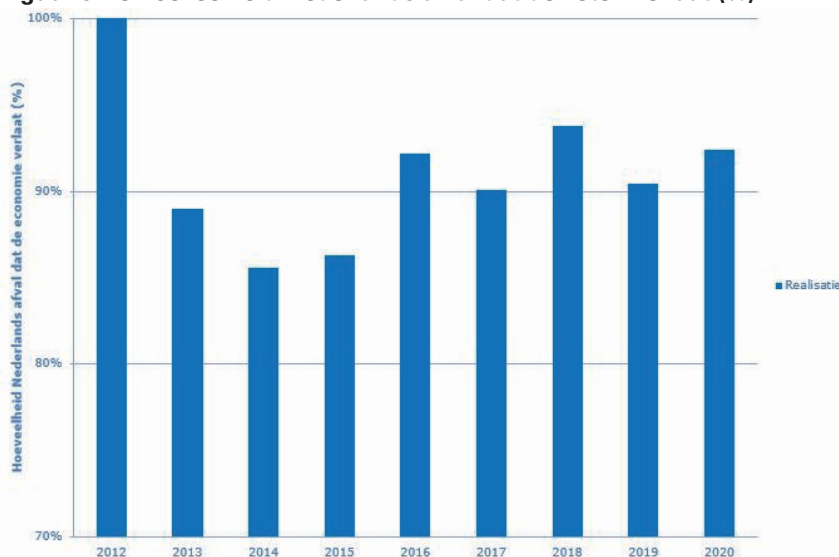
Er wordt daarnaast jaarlijks gerapporteerd over de stand van zaken met betrekking tot de duurzame ontwikkeling in Nederland, waaronder circulaire economie. In het voorjaar van 2021 zijn de meest actuele rapporten ('Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals 2021', 'Vijf Nederlandse SDG Rapportage') met een begeleidende brief naar de Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2020-2021, [26 485, nr. 370](#)).

In het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) is een overzicht opgenomen van beleidsintenties uit onder andere het Rijksbrede programma Circulaire Economie en het convenant Meer en Betere Recycling.¹² Die zien onder andere toe op de beperking van het aanbod van afval door huishoudens en bedrijven, de bevordering van afvalscheiding en (voorbereiding voor) nuttig hergebruik, liefst door hoogwaardige recycling. Om recente beleidsontwikkelingen ten aanzien van het afvalstoffenbeheer zo goed mogelijk te borgen, wordt het Landelijk Afvalbeheerplan regelmatig herzien. Het herziene LAP is vanaf 1 januari 2021 in werking getreden.

¹² Het convenant 'Meer en Betere Recycling' is op 16 maart 2015 ondertekend door het Ministerie van IenM (nu IenW), BRBS Recycling, FHG, NVRD en de Vereniging Afvalbedrijven en heeft tot doel Nederlands afval beter te recyclen met een hoger rendement voor mens, economie en milieu.

De onderstaande reeks figuren geeft de ontwikkeling van de afvalproductie op diverse wijze weer. Figuur 3 laat de hoeveelheid Nederlands afval dat de economie 'verlaat' (door storten of verbranden) zien als percentage van die hoeveelheid in het basisjaar 2012. Figuur 4 laat de verhoudingen zien tussen afvalverwerking (storten, recyclen en verbranden) over de jaren heen. In figuur 5 is de totale afvalhoeveelheid en de ontwikkeling daarvan in relatie tot het Bruto Binnenlands Product (BBP) weergegeven.

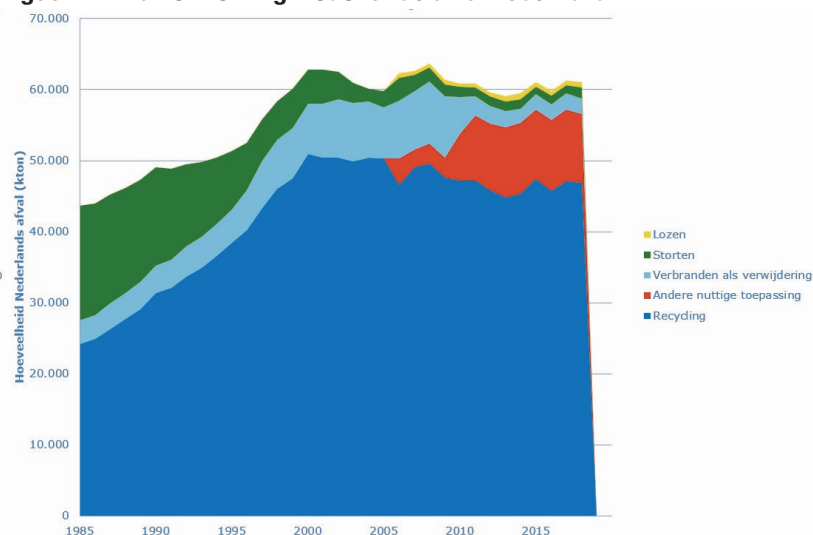
Figuur 3 De hoeveelheid Nederlands afval dat de keten verlaat (%)



Bron: RWS, 2021

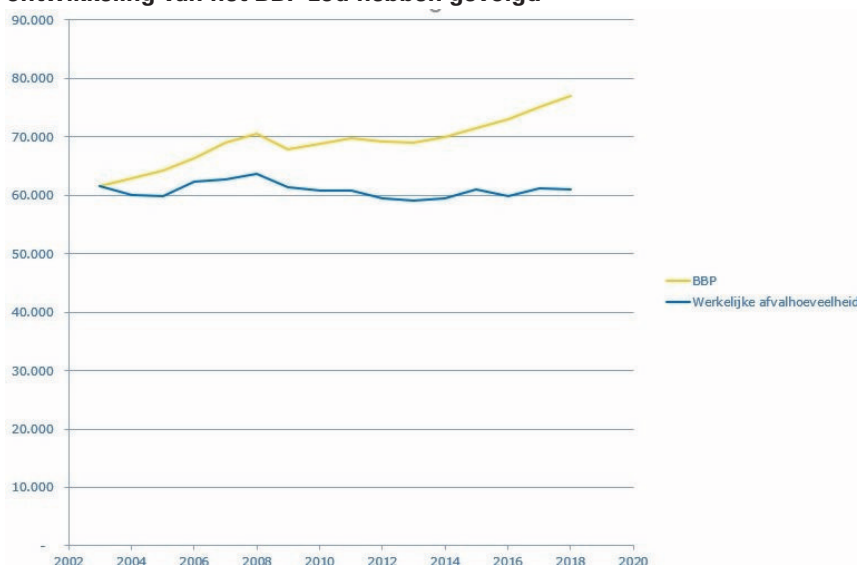
Het terugdringen van de hoeveelheid afval is afhankelijk van veel factoren. De beoogde reductie moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling.

Figuur 4 Afvalverwerking Nederlands afval 1985-2018



Bron: RWS, 2021

Figuur 5 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd



Bron: RWS, 2021

Het verschil tussen beide lijnen in de bovenstaande figuur is een indicator voor de bereikte reductie. In deze figuur is de hoeveelheid afval in 2003 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 in lijn met de ontwikkeling van het BBP, dan was de (fictieve) hoeveelheid afval in 2018 circa 80 miljoen ton. De werkelijke hoeveelheid afval is circa 60 miljoen ton.

D. Beleidsconclusies

Het Rijksbrede programma Circulaire Economie geeft richting aan alle inspanningen die lenW en de overige departementen doen om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. De tweede jaarlijkse actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023 is op 18 oktober 2021 aan de Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2021-2022, [32 852, nr. 171](#)). In dit programma zijn de activiteiten gepresenteerd binnen vijf transitieagenda's en binnen de dwarsdoorsnijdende thema's. Op 14 juli 2021 heeft PBL een policy brief uitgebracht waarin het bouwstenen presenteert om tot geconcretiseerde doelen te komen voor een circulaire economie en inzicht geeft in de grondstofstromen waarmee de meeste impact is te maken (Kamerstukken II 2020-2021, [32 852, nr. 170](#)). In lijn met de aanbevelingen in de policy brief wordt in samenwerking met de verantwoordelijke departementen en de transitieteams gewerkt aan de uitwerking van doelen en benodigde activiteiten om die doelen te realiseren voor de meest impactvolle productgroepen.

In 2021 is tevens gestart met de implementatie van het actieplan voor circulaire economie, dat als onderdeel van de Green Deal door de Europese Commissie op 12 maart 2020 is gepresenteerd. Onder meer hebben onderhandelingen over het voorstel voor een batterijenverordening plaatsgevonden. Daarnaast heeft de Commissie in 2021 de herziening van de POP (Persistente organische verontreinigende stoffen)-verordening en herziening van de regels inzake de Europese Verordening Overbrenging

Afvalstoffen (EVOA) gepubliceerd. Het kabinet heeft in 2021 actief haar inzet bij de Europese Commissie kenbaar gemaakt op de voorstellen die in 2022 verwacht worden. Deze zien naar verwachting onder meer op een initiatief inzake duurzaam productbeleid, herziening van de Verpakkingenrichtlijn ter versterking van de essentiële eisen voor verpakkingen en vermindering van (over)verpakking en verpakkingsafval, een EU-strategie voor textiel, en actualisering van het monitoringkader voor de circulaire economie.

Voor de uitvoering van het Klimaatakkoord heeft het kabinet vanaf 2020 middelen ter beschikking gesteld voor circulaire maatregelen voor het realiseren van de CO-reductie doelstelling in 2030. In 2021 was er € 10 miljoen beschikbaar. Hiermee zijn onder andere circulaire ketenprojecten ondersteund en hebben 19 gemeenten subsidie ontvangen voor het opzetten of verder uitwerken van een Circulair Ambachtscentrum. Daarnaast heeft RWS opnieuw € 2 miljoen ontvangen voor circulaire maatregelen in de Grond Weg Waterbouw (GWW). Ook zijn buyergroups¹³ ondersteund en zijn middelen besteed aan het verder brengen van CO²-schaduwbeprijzing.

In april 2020 is een aanvullend pakket van maatregelen ten behoeve van het Urgenda-vonnis gepubliceerd. De beschikbare middelen zijn in 2021 aangewend voor de voorbereiding op de communicatie over de maatregel retourpremie op koel- en vrieskasten en voor de uitvoering van de circulaire maatregelen in de GWW door RWS. De middelen die nog resteerden uit het eerste Urgenda-pakket zijn ingezet voor de subsidieregeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie: Circulaire Economie (DEI+CE). Onder deze subsidieregeling heeft RVO op 31 december 2021 21 projecten goedgekeurd. Van de gehonoreerde projecten was 30% gericht op kunststofrecycling en 30% op het vervangen van fossiele grondstoffen door duurzame biobased grondstoffen. De regeling stond open tot 7 januari 2022.

In het voorjaar van 2021 is, ter uitwerking van het in 2020 aangeboden beleidsprogramma circulair textiel, een voorstel voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor textiel gedaan (Kamerstukken II 2020-2021, [32 852, nr. 156](#)). Eind 2021 is de algemene maatregel van bestuur voor UPV textiel in internetconsultatie gegaan. Daarnaast heeft op basis van een studie naar effectieve gedragsinterventies een consumentencampagne in Utrecht plaatsgevonden om het kopen van tweedehands (in plaats van nieuwe) kleding te stimuleren. Met deze campagne, the Preloved Fashion Fair, is een groot publiek bereikt

Per 1 juli 2021 is statiegeld op plastic flesjes verplicht geworden. Omdat ook het aantal blikjes in het milieu de afgelopen jaren toe bleef nemen, is de besluitvorming over statiegeld op blikjes vervroegd en is daarbij besloten dat statiegeld op blikjes per 31 december 2022 wordt ingevoerd (Kamerstukken II 2020-2021, [28 694, nr. 143](#)). De eerste signalen uit de praktijk wijzen op een substantiële vermindering van het aantal plastic flesjes in zwerfafval.

Ter implementatie van de Single Use Plastics-richtlijn van de EU is op 1 juli 2021 het Besluit kunststofproducten voor eenmalig gebruik in werking getreden (Kamerstukken II 2020-2021, [28 694, nr. 147](#)). Het besluit legt onder andere verboden, voorschriften en gebruiksbeperkingen op voor bepaalde

¹³ Dit zijn groepen van publieke partijen die gezamenlijk richting de markt optreden in het circulair inkopen van een product om CO²- en grondstoffenwinst te behalen.

kunststofproducten om schadelijke effecten op het milieu te verminderen. Voor verpakkingen zijn per 2021 nieuwe doelstellingen van kracht geworden voor hergebruik en recycling voor de periode tot en met 2025.

In 2021 is de implementatie van de uitvoeringsagenda van het duurzaamheidskader voor biograndstoffen, dat in 2020 door het kabinet was vastgesteld, ter hand genomen. In juni is de Kamer tevens geïnformeerd over de duurzaamheidscriteria (Kamerstukken II 2020-2021, [32 813, nr. 721](#)).

Een belangrijk instrument om de doelstellingen ten aanzien van Circulaire en klimaatneutrale Economie te realiseren is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI). In 2021 is het Nationaal Plan MVI 2021-2025, 'Opdrachtgeven met ambitie, inkopen met impact', vastgesteld (Kamerstukken II 2020-2021, [30 196, nr. 746](#)). Met de uitvoering van dit plan wordt een krachtige impuls gegeven aan de toepassing van MVI door overheden, zodat er een veel grotere impact ontstaat op de markt. Ieder jaar wordt op basis van de stand van de transitie bezien met welke instrumenten de circulaire economie het beste verder kan worden ondersteund. Daarbij is blijvend aandacht voor fiscale- en niet-fiscale marktprikkels en financieringsinstrumenten.

In 2021 is er in de regeling Milieu-investeringsaftrek (MIA)/Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (VAMIL) meer ruimte gecreëerd voor de ondersteuning van circulaire bedrijfsmiddelen door de Milieulijst hiervoor uit te breiden. Daarnaast is een nieuwe conceptregeling Groenprojecten opgesteld waarin meer ruimte is gecreëerd om de private financiering van groene en circulaire projecten te bevorderen.

Duurzaam lenW

In lijn met de ambities in het Klimaatakkoord met een voorbeeldrol voor het Rijk, heeft het ministerie van lenW in 2021 voortgang geboekt met de verduurzaming van de uitvoering en bedrijfsvoering van het departement. In de bedrijfsvoering is het klimaatdoel voor 2020, dat in 2021 is gepubliceerd, ruimschoots behaald en is er verder gewerkt aan additionele maatregelen op weg naar een energie- en klimaatneutraal lenW in 2030. In 2021 is ook voortgang geboekt met het uitvoeren van de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfrastructuurprojecten' en met het ontwikkelen van een lenW-strategie voor invulling van meervoudig ruimtegebruik op het RWS-areaal. Daarbij lag de focus op klimaatadaptatie, opwekking van hernieuwbare energie en biodiversiteitsherstel. lenW brengt jaarlijks een duurzaamheidsverslag uit en heeft trede 5 op de CO₂-Prestatieladder bereikt.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 57 Budgettaire gevolgen van beleid art.21 Duurzaamheid (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	- 4.746	57.659	74.157	32.135	37.705	50.501	- 12.796	1
Uitgaven	21.741	52.352	29.867	46.998	47.166	50.982	- 3.816	
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	618	540	146	238	114	1.251	- 1.137	
<i>Opdrachten</i>	<i>618</i>	<i>540</i>	<i>146</i>	<i>238</i>	<i>114</i>	<i>1.251</i>	<i>- 1.137</i>	
5 Duurzame productketens	20.445	24.432	28.835	45.919	46.307	39.300	7.007	
<i>Opdrachten</i>	<i>10.724</i>	<i>8.929</i>	<i>9.898</i>	<i>10.382</i>	<i>12.828</i>	<i>20.775</i>	<i>- 7.947</i>	2
- Uitvoering Duurzame Productketens	5.854	3.632	4.708	6.194	7.704	18.949	- 11.245	
- Caribisch Nederland Afvalbeheer	1.449	0	0	0	0	0	0	
- Overig	0	5.297	5.190	4.188	5.124	1.826	3.298	
<i>Subsidies</i>	<i>2.541</i>	<i>3.484</i>	<i>9.458</i>	<i>22.676</i>	<i>21.324</i>	<i>9.799</i>	<i>11.525</i>	3
- Subsidies duurzame productketens	2.541	2.818	0	22.456	21.312	9.799	11.513	
- Chemische Recycling kunststoffen	0	666	2.700	0	12	0	12	
- Overige Subsidies	0	0	6.758	220	0	0	0	
Bijdragen aan agentschappen	7.180	7.078	7.861	8.537	9.427	7.497	1.930	
- Bijdrage aan RWS	7.180	7.078	7.861	8.537	9.427	7.497	1.930	
Bijdragen aan medeoverheden	0	4.471	1.148	3.724	2.177	778	1.399	
- Bijdrage aan Caribisch Nederland	0	0	1.148	2.737	1.374	778	596	
- Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	987	803	0	803	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>150</i>	<i>101</i>	<i>0</i>	<i>101</i>	
<i>Bijdragen ZBO en RWT</i>	<i>0</i>	<i>470</i>	<i>470</i>	<i>450</i>	<i>450</i>	<i>451</i>	<i>- 1</i>	
6 Natuurlijk kapitaal	678	387	886	841	745	10.431	- 9.686	
<i>Opdrachten</i>	<i>678</i>	<i>387</i>	<i>886</i>	<i>841</i>	<i>745</i>	<i>10.431</i>	<i>- 9.686</i>	4
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
- Waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	0	0	0	
7 Duurzame Mobiliteit	0	26.993	0	0	0	0	0	
<i>Opdrachten</i>	<i>0</i>	<i>3.155</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Subsidies</i>	<i>0</i>	<i>18.614</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
- Subsidie Duurzame Mobiliteit	0	18.614	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>5.224</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
- Bijdrage aan NEa	0	2.775	0	0	0	0	0	
- Bijdrage aan KNMI	0	178	0	0	0	0	0	
- Bijdrage aan RWS	0	2.271	0	0	0	0	0	
Ontvangsten	618	215	171	265	1411	0	1411	

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 verplichtingenrealisatie (€ -12,8 miljoen) wordt o.a. veroorzaakt door de overheveling van € -2,0 miljoen uit de klimaatenvoloppe naar RWS voor circulaire maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw. Daarnaast is er € -7,5 miljoen overgeheveld naar RWS dat beschikbaar is gesteld uit het Urgenda 2 pakket voor Co2 reducerende maatregelen binnen circulaire economie en is er € -3,1 miljoen overgeheveld naar artikel 19 voor de verstrekking van de jaaropdracht aan RVO. Het resterende saldo van € -0,2 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen naar andere artikelen.
2. De lagere realisatie (€ -7,9 miljoen) wordt veroorzaakt door een overheveling naar het instrument bijdrage aan agentschappen voor de verstrekking van de jaaropdracht aan RWS (€ - 4,2 miljoen) en een overheveling naar artikel 19 voor de verstrekking van de jaaropdracht aan RVO (€ - 4,0 miljoen). Het resterende saldo van € 0,3 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen vanuit andere artikelen
3. De hogere realisatie (€ 11,5 miljoen) wordt veroorzaakt door de bij de 1e suppletore begroting opgevraagde Urgenda-middelen (€ 24,0 miljoen), waarvan € 10,8 middels een kasschuif is doorgeschoven naar 2022. Daarnaast is € - 0,5 miljoen overgeboekt naar artikel 19 voor opdrachtenverstrekking aan RVO en is € - 0,9 miljoen overgeboekt naar het instrument bijdrage aan medeoverheden voor de specifieke uitkering circulaire ambachtscentra. Het resterende saldo van € - 0,3 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen naar andere artikelen.
4. De lagere realisatie (€ - 9,7 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door twee overhevelingen naar RWS. Er is € -2,0 miljoen uit de klimaatenvoloppe overgeheveld voor circulaire maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw. Daarnaast is er € -7,5 miljoen overgeheveld dat beschikbaar is gesteld uit het Urgenda-2-pakket voor Co2-reducerende maatregelen binnen de circulaire economie. Het resterende saldo van € -0,2 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen naar andere artikelen

G. Toelichting op Financiële instrumenten

Uitgaven

21.04 Duurzaamheidsinstrumentarium

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

21.04.01 Opdrachten

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

21.05 Duurzame Productketens

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

Verduurzaming van de veehouderij is niet alleen van belang als onderdeel van transitie naar een circulaire economie, maar ook om te kunnen voldoen aan (Europese) doelen op het gebied van emissies en milieukwaliteit. Tevens is verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving rondom veehouderijen nodig voor het waarborgen van een goed en gezond woon- en leefklimaat.

21.05.01 Opdrachten

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

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

21.05.02 Subsidies

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

In het kader van het Klimaatakkoord worden middelen uit de klimaatenvoloppe ingezet ter stimulering van:

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

21.05.03 Bijdragen aan agentschappen

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

21.05.04 Bijdragen aan medeoverheden

Dit betreft de bijdrage aan het Openbaar Lichaam Bonaire voor het realiseren van duurzaam afvalbeheer op Bonaire. Dit in het kader van de regeling bijzondere uitkeringen afvalbeheer Bonaire.

21.05.06 Bijdragen aan ZBO en RWT

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

21.06 Natuurlijk Kapitaal

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

21.06.01 Opdrachten

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

Verder betreft opdrachten aan RWS en RVO voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. Bijvoorbeeld voor het bieden van ondersteunen van ketensamenwerking rond biotische grondstoffen zoals hout of nutriënten. Deze middelen worden bij opdrachtverstrekking overgeheveld naar het instrument bijdragen aan agentschappen of naar artikel 19 als het RVO betreft. In het kader van het Klimaatakkoord en de ISB-Urgenda (Kamerstukken II 2018–2019 [35 235, nr. 1](#)) worden daarnaast middelen ingezet voor CO2-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW).

21.07 Duurzame mobiliteit

Op dit artikelonderdeel werden in 2018 met name opdrachten, subsidies en agentschapsbijdragen betreffende duurzame mobiliteit verantwoord. Vanaf 2019 vindt deze verantwoording plaats op artikel 14.

4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

A. Algemene doelstelling

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

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

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

- De normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd, waardoor een level playing field bereikt wordt. De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's), bij de ontwikkeling en implementatie van regelgeving op het gebied van chemische stoffen (REACH) en bestrijdingsmiddelen (Biocidenverordening, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden), bij risicovolle

bedrijven en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, rail, buisleidingen en weg) zijn voorbeelden waarbij dit in de vorm van wet- en regelgeving gebeurt. Voor deze dossiers geldt dat Nederland een actieve bijdrage levert aan de Europese en soms mondiale processen die leiden tot verdere verbetering van deze internationale regels.

- Waar Europese regels (deels) ontbreken, of waar specifieke omstandigheden in Nederland het stellen van regels voor de veiligheid van de omgeving noodzakelijk maken, wordt in dialoog met stakeholders gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. Dit is onder meer aan de orde bij de regelgeving rond buisleidingen, risicovolle bedrijven, de emissies van zeer zorgwekkende stoffen en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Met dat laatste wordt een balans gezocht tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid.
- Waar nieuwe technologische ontwikkelingen aanleiding zijn om na te gaan of beleid en regelgeving daarmee nog in de pas lopen, kan het overwegen van nieuw of aanvullend beleid en regulering aan de orde zijn.
- Het reduceren van de regeldruk wordt onder meer nagestreefd door een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Deze taken worden door 29 Omgevingsdiensten (OD's) uitgevoerd, waarbij zes OD's een specialisatie in BRZO-taken (Besluit Risico's Zware Ongevallen) hebben. De minister heeft hierin een regisserende rol als voorzitter van het bestuurlijk omgevingsberaad (BOB) en is stelselverantwoordelijk voor het VTH stelsel milieu (Stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving).
- Tegengaan van lastendruk is ook een centrale invalshoek bij het transport van gevaarlijke stoffen. Om die reden stelt Nederland in principe geen hogere eisen aan verpakkingen en voer- of vaartuigen dan in de relevante internationale verdragen is vastgelegd, conform de EU-Kaderrichtlijn transport gevaarlijke stoffen.
- Het verlenen van vergunningen met als doel bescherming van mens en milieu bij activiteiten met GGO's.
- Het verlenen van vergunningen voor een beperkt aantal bedrijven met een verhoogd risico voor de externe veiligheid in Caribisch Nederland.

Stimuleren

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

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan, door het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie, het 'vergroenen' van het beschikbare pakket aan biociden en het terugdringen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstorend en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's. Door integraal plaagdiermanagement (IPM) toe te passen, wordt gestreefd naar vermindering van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is een

belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. De Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid en ontwikkeld) en de Atlas Leefomgeving zijn hiervan voorbeelden. Op basis van deze informatie kunnen burgers nagaan hoe het is gesteld met de kwaliteit van hun directe leefomgeving. Daarnaast is er ook het landelijk asbestvolgsysteem die alle ketenpartijen van de nodige informatie voorziet. Het Landelijk asbestvolgsysteem (LAVS) is bedoeld om via inzicht in de asbestsaneringsketen de naleving van de asbestregelgeving te verbeteren en daarmee te voorkomen dat nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens en het milieu.

- Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen moedwillige verstoring van onderdelen van de vitale infrastructuur door te bevorderen dat de risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven en buisleidingen.
- Een continue verbetering van de omgevingsveiligheid bijvoorbeeld met behulp van het instrument van de Safety Deals (subsidieregeling versterking Omgevingsbeleid).

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

C. Indicatoren en Kengetallen

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

REACH

In het kader van de Europese stoffenregelgevingen (REACH en CLP) worden de gevaren en risico's van stoffen beoordeeld. In geval van zorg worden maatregelen genomen om de veiligheid voor mens en milieu te waarborgen (geharmoniseerde classificatie en labelling, autorisatie, restrictie). Nederland levert een bijdrage aan de effectieve uitvoering van deze Europese verordeningen. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries (ook VWS en SZW). Onderstaande tabel geeft de realisatie weer van deze producten in 2021 ten opzichte van de raming zoals vastgelegd in het werkprogramma. Het overzicht bevat zowel door Nederland ingediende dossiers als de door Nederland ontplooiende activiteiten op door andere lidstaten en het Europees Chemicaliën Agentschap (ECHA) ingediende dossiers.

Tabel 58 Resultaten REACH

		Geraamd 2021		Gerealiseerd 2021	
		NL inbreng	Hele EU ¹	NL inbreng	Hele EU ²
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	75	300	133	469
2	Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stofevaluaties	1 (20)	20	1 (11)	14
3a	Door Nederland gescreende stofgroep(en)	1	onbekend	2	onbekend
3b	Door Nederland ingediende en (becommentarieerde) RMO-analyses	5 (8)	onbekend	2 (3)	10
4a	Door Nederland ingebrachte en (becommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen	1 (8)	15	0 (12)	12
4b	Door Nederland gerapporteerde en (becommentarieerde) opinies over clusters van autorisatieverzoeken	2 (30-50)	30-50	3 (37)	37
5	Door Nederlandse RAC en SEAC leden gerapporteerde en (becommentarieerde) opinies over restrictiedossiers	2 (6)	6	2 (6)	6
6	Door Nederlandse ingebrachte en (becommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling	6-10 (40)	70	6 (39)	39
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	600	n.v.t.	575	n.v.t.

1. https://echa.europa.eu/documents/10162/13609/programming_document_2020-2023_en.pdf/0c66d849-2168-8091-c4bb-faeb03245f94

2. https://echa.europa.eu/documents/10162/13609/programming_document_2021-2024_en.pdf/fdc0a236-696b-b2a8-a6fb-523066eadf30

Bronnen: RIVM, *Werkprogramma 2021 Bureau REACH en Jaarverslag Bureau REACH 2020 (CSGG-webside – in wording)*. ECHA, *Programming Document 2020-2023 – MB/55/2019 final (januari 2020) & Programming Document 2021-2024 - MB/56/2020 final (december 2020)*.

Toelichting

Het beoordelings- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde classificatie en labelling beperkt zich veelal niet tot één kalenderjaar waarmee de daarmee samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door NL ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door NL RAC- en SEAC-leden gedragen (co)rapporteur-schappen. De aantallen door Nederland beoordeelde ontwerpbesluiten, RMO-analyses en becommentarieerde dossiers staan steeds tussen haakjes. De NL RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM. In het lidstaatcomité en RiME leveren Nederlandse vertegenwoordigers inzet op een selectie van geprioriteerde dossiers.

1. In 2021 zijn anderhalf keer zo veel ontwerpbesluiten uitgestuurd door ECHA dan voorzien. Dientengevolge zijn er ook meer ontwerpbesluiten geprioriteerd en geëvalueerd. De gehanteerde prioriteringssysteematiek is eind 2021 enigszins aangepast, om de daaruit resulterende werklast beter aan te laten sluiten bij oorspronkelijke raming.
2. Het aantal stofevaluaties is conform de actielijst CoRAP in 2021 op acht uitgekomen, waarvan Nederland er één heeft uitgevoerd. Van de 14 van ECHA ontvangen ontwerpbesluiten met betrekking tot stofevaluaties zijn er 11 beoordeeld, drie betroffen Nederlandse stofevaluaties waar Nederland in samenspraak met ECHA het ontwerpbesluit voor heeft vormgegeven.
3. a. Aan het Nederlandse screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor risicobeheersmaatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie) zijn in plaats van de oorspronkelijk geplande stofgroep twee stofgroepen opgepakt.

- 3b. Van de tien ontvangen RMO-analyses zijn er drie geprioriteerd en becommentarieerd.
4. a. De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC dossiers is oorspronkelijk voor 2021 op één dossier geschat. In 2021 is aan een nieuw dossier begonnen die in de loop van 2022 gereed zal komen. Er zijn 12 SVHC dossiers ontvangen die beoordeeld zijn en besproken zijn in het MSC. Het totaal aantal stoffen op de Kandidatenlijst is in 2021 uitgekomen op 219.
b. Autorisatieaanvragen zijn in dit overzicht geclusterd per aanvraag. Eén aanvraag kan meerdere gebruiken omvatten. Opinies worden per gebruik opgesteld. De NL SEAC-leden hebben aan drie rapporteurschappen gewerkt. Op alle autorisatieverzoeken is door de NL RAC- en SEAC-leden al dan niet met ondersteuning vanuit Bureau REACH input geleverd.
 5. Naast één afgerond RAC-rapporteurschap en een nieuw SEAC-rapporteurschap heeft Nederland input geleverd op alle restrictiedossiers. Ook wordt er gewerkt aan een door Nederland in te dienen Annex XV restrictiedossier voor twee aprotische oplosmiddelen, waarvan de submittie is voorzien in april 2022. Tevens werkt Nederland sinds medio 2020 met vier andere lidstaten aan een Annex XV restrictiedossier voor een brede groep poly- en perfluor verbindingen (PFAS) als een additionele opdracht.
 6. Er zijn door Nederland zes voorstellen voor geharmoniseerde classificatie en labelling ingediend. Daarnaast zijn er zeven rapporteurschappen door NL RAC-leden vervuld en is op alle andere voorstellen een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van de RAC opinie.
 7. Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. In 2021 zijn in totaal 575 vragen van bedrijven beantwoord.

Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)

Het ZZS-beleid is gericht op het terugdringen van emissies van ZZS in de leefomgeving. Voor deze emissies geldt een minimalisatieverplichting. Dit houdt in dat emissies van ZZS naar lucht of water moeten worden vermeden of, als dat niet mogelijk is, zo ver mogelijk worden gereduceerd. Dit kan bijvoorbeeld door substitutie door een minder gevaarlijke stoffen, aanpassing van het productieproces of door installatie van emissiereduceerende technieken. Via een proces van een vijfjaarlijkse melding aan bevoegd gezag van de maatregelen die de producenten nemen om gebruiken en emissies van ZZS terug te dringen, wordt een continu proces van verbetering beoogd. De eerste vijfjaarlijkse melding van ZZS-emissies aan bevoegd gezag liep tot 1 januari 2021. In overleg met bevoegde autoriteiten is in 2021 gewerkt aan het opzetten van een registratiesysteem waarin aan de hand van die meldingen een landelijk overzicht van ZZS emissies komt. In juli is gestart met een evaluatie (doorlooptijd 10 maanden) van de eerste vijf jaar ZZS-beleid.

Asbestdaken

Resultaat monitoring verwijdering asbestdaken.

In onderstaand tabel zijn de resultaten van de monitoring per kwartaal weergegeven. De monitoring is gebaseerd op de informatie die verkregen is uit het startmeldingenbestand van ISZW waaruit de hoeveelheden verwijderde asbestdaken (m²) is overgenomen. De totale hoeveelheid verwijderde asbestdaken is vermenigvuldigd met een factor 1,1 aangezien asbestgolfplaten op een dak elkaar deels overlappen. De Tweede Kamer is

1 december jl. geïnformeerd dat gewerkt wordt aan een nauwkeurige inschatting van het aantal resterende asbestdaken in Nederland. Het streven is om in de tekst voor de begroting 2023 te zorgen voor een eenduidig cijfer.

Tabel 59 Sanering Asbestdaken (aantallen in miljoenen m2)

Jaar	Gesaneerd	Resterend
2012	(-)	120
2013	4,5	115,5
2014	5,9	109,6
2015	6,9	102,7
2016	9,9	92,8
2017	10,8	82
2018	12,8	69,2
2019	9,8	59,4
2020	6,7	52,7
2021	5,3	47,4

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

Besluit externe veiligheid transport

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is de milde saneringsregeling Bevt (Besluit externe veiligheid transport) gestart in 2015¹⁴. Deze regeling heeft betrekking op het oplossen van huidige en mogelijke toekomstige knelpunten bij bestaande woningen langs basisnetroutes. Bij aanvang van deze regeling was er sprake van 42 kwetsbare objecten (adressen). In 2021 is er 1 object aangekocht. Dat betekent dat per 1 januari 2022 alle objecten zijn aangekocht, waarna deze worden gesloopt of herbestemd. De regeling blijft bestaan omdat deze ook in de toekomst van belang kan zijn als er, als gevolg van door het Rijk geïnitieerde infrastructuurontwikkelingen, kwetsbare objecten binnen de risico-contouren komen te liggen¹⁵.

Biotechnologie GGO's: Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)

In het jaarverslag 2021 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 vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen, art. 2.8-verzoeken, art. 2.13-verzoeken en bijzondere procedures. Daarnaast ook de aantallen ontvangen aanvragen en aanvragen voor wijziging van BVF (biologische veiligheidsfunctionaris) en MVF (milieuveiligheidsfunctionaris).

Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, 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.

¹⁴ [Stcrt. 2015, 10961](#), Beleidsregel verwerven van woningen langs basisnetroutes.

¹⁵ Kamerbrief over Jaarverslag basisnet en ontwikkeling robuust basisnet spoor, Kamerstuk [30 373, nr 72](#).

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.

De realisatie in 2021 luidt als volgt:

Tabel 60 Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)		
2021	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
- Aanvragen Vergunningen ¹	41	100%
- Kennisgevingen ²	385	100%
- Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	125	100%
Verzoeken ex art. 2.13 besluit ggo	24	100%
Verzoeken bijzondere procedures besluit ggo	17	100%
BVF	51	–
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief martkaanvragen)	4	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinair	43	100%
MVF	1	–
Totaal	691	100%

1 Het betreft vergunningaanvragen op niveau II-v en III inclusief wijzigingen op de respectievelijke niveaus.

2 Het betreft kennisgevingen op niveau I en II-k.

Majeure risicobedrijven

Jaarlijks rapporteert de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de Brzo-bedrijven. De Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven schetst vanuit een breed perspectief een beeld van de naleving en de veiligheidssituatie van de Brzo-bedrijven in Nederland. Op 25 juni 2021 is de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven (Kamerstukken II 2020-2021 [26956, nr. 216](#)) over 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden.

De Brzo-toezichthouders maken in hun rapportages over 2020 – net als in voorgaande jaren - geen melding van een situatie bij een Brzo-bedrijf waar sprake is van een langdurig onbeheerste veiligheidssituatie. 2020 was een bijzonder jaar omdat er ook meer inspecties op afstand hebben plaatsgevonden door de Covid-19 situatie. Samen met de toezichthouders wordt nog nader bekeken wat het effect van het digitaal werken is op de uitgevoerde inspecties en geconstateerde overtredingen. In 2019 is nog een stijging te zien van het aantal overtredingen ten opzichte van 2018. In 2020 is dit aantal (761) weer gedaald met 4% ten opzichte van 2019 (813). Het betreft hierbij met name een afname van zwaardere overtredingen van categorie 1 en 2. Het aantal lichte overtredingen van categorie 3 is ongeveer gelijk gebleven.

In 2021 is de verkenning van nieuwe indicatoren die aan de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven kunnen worden toegevoegd verder uitgewerkt. Het gaat om volgende indicatoren, de veiligheidscultuur bij Brzo-bedrijven en de interactie over omgevingsveiligheid tussen een bedrijf en haar omgeving. De onderzoeken naar deze indicatoren zijn nog niet afgerond en worden voortgezet. Het bedrijfsleven heeft in Veiligheid Voorop ook nieuwe indicatoren verkend en is voornemens om vanaf 2021 drie nieuwe indicatoren toe te voegen aan de bestaande set van gegevens die men jaarlijks opvraagt. Daarnaast is in 2021 onderzocht hoe bestaande gegevens beter kunnen worden benut. Eerste resultaten worden in de volgende rapportage meegenomen.

D. Beleidconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren in 2021 conform de verwachtingen zoals gemeld in de begroting. Er zijn geen grote afwijkingen of een noodzaak tot neerwaartse bijstelling aan het licht gekomen. Onderstaand is per beleidsterrein aangegeven welke activiteiten in 2021 hebben plaatsgevonden.

Bronbeleid PFAS

Nederland zet zich in een zo breed mogelijk Europees verbod op gebruik van (producten met) PFAS te realiseren. Dit in samenwerking met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen. Het RIVM heeft hieraan een grote inbreng geleverd. In juli 2021 is het formele deel van de procedure om te komen tot een restrictie gestart door middel van aanmelding in het zogenoemde registry of intentions van het EU chemicaliënagentschap ECHA. Daarmee ligt het werk op schema voor besluitvorming in 2024 en inwerkingtreding in 2025.

Asbest

In samenwerking met het Programmabureau Versnellingsaanpak Asbestdaksanering en Milieucentraal is publieksvoorlichting verzorgd over de kosten van saneren, de regels met betrekking tot saneren en de risico's van asbest. Daarnaast is door Milieucentraal in samenwerking met meer dan 15 gemeenten 'de week van de asbestvrije schuur' geïnitieerd waarmee eigenaren van kleine asbestdaken gestimuleerd worden om – waar mogelijk collectief – hun asbestdak te saneren. Conform de motie Stoffer en Geurts is in overleg met betrokken bedrijven, gemeenten en omgevingsdiensten een vervolg gegeven aan het Blootstellingsonderzoek dat Arcadis in 2020 heeft uitgevoerd. Aan de Tweede Kamer is hiervoor dit jaar een plan van aanpak aangeboden om te onderzoeken wat nodig is om te komen tot het verlagen van de kosten van saneringen zonder dat daarbij de veiligheid van de werknemer en de omgeving in het geding komt. De resultaten worden medio 2022 verwacht.

De samenwerking gericht op de versnelde aanpak van asbestdaken is vastgelegd in een samenwerkingsverklaring die is ondertekend door het Ministerie van I&W, een aantal provincies en gemeenten en andere belanghebbende partijen.

Conform de motie Von Martels en Ziengs is met de partners verkend wat de mogelijkheden zijn voor een landelijk asbestfonds voor eigenaren van asbestdaken die sanering van het dak niet kunnen financieren. In 2021 heeft een nadere verkenning plaatsgevonden naar financiële instrumenten voor zakelijke dakeigenaren.

Veilige energietransitie

In opdracht van het ministerie van IenW is onderzoek uitgevoerd naar de omgevingsveiligheid van duurzame waterstofdragers. Dit rapport is van belang gelet op de verwachting dat duurzame waterstof (dan wel duurzame waterstofdragers) een grote rol gaan spelen binnen de energietransitie. Zo wordt in het coalitieakkoord gesproken over het opschalen waterstof (qua productie en import). Binnen die context is kennis van belang om te zorgen dat de veiligheid minimaal gelijk blijft en waar mogelijkheden zijn om de veiligheid te vergroten.

In 2021 is daarnaast een verkennend onderzoek uitgezet naar Safe-by-Design in relatie tot de energietransitie.

Safety Delta Nederland (SDN)

In 2021 is een Meerjarenprogramma 2021-2022 vastgesteld door de partijen betrokken bij de SDN (overheid, wetenschap en bedrijfsleven).

De SDN visie voor de uitvoering van dit Meerjarenprogramma is dat partijen in sterk onderling vertrouwen samenwerken aan een gezamenlijke benadering over het verbeteren, meten en monitoren van (proces)veiligheid. Zie voor de aanpak de [website](#).

In 2021 lag de nadruk op het operationaliseren van het Kenniscentrum en Innovatiecentrum. Dit betekent concreet: het vullen van de kennisbank en technologicatalogus, het opzetten en testen van e-learning, het in gang zetten van een aantal projecten en pilots, en de 'marketing' van SDN.

Register Externe Veiligheid en Modernisering Omgevings Veiligheid

Sinds het najaar van 2021 is het Register Externe Veiligheidsrisico's (REV) beschikbaar. Het Informatiemodel voor het Register Externe Veiligheidsrisico's (IMEV) is in beheer gegeven. Samen met de collega's van de Provinciale Risicokaart is in 2021 een begin gemaakt met het converteren van de data uit het RisicoRegister Gevaarlijke Stoffen (RRGS) naar het REV.

De informatie uit het REV wordt getoond op kaarten in de Atlas Leefomgeving. Bevoegd gezag kan het REV al bevragen om de informatie over externe veiligheidsrisico's mee te nemen bij het opstellen van de Omgevingsplannen. Doel is daarom dat het REV zo snel mogelijk gevuld is met data, bij voorkeur voor het eind van de overgangstermijn van de Omgevingswet (2024), zodat alle data over externe veiligheid centraal beschikbaar zijn voor de afwegingen bij de inrichting van de leefomgeving. In 2022 werken we daaraan verder.

In 2021 is samen met andere overheden binnen het 'Meerjarenprogramma Omgevingsveiligheid 2021-2024' gewerkt aan een soepele transitie van de huidige externe veiligheidswet- en regelgeving naar de Omgevingswet en daarmee de introductie van de aandachtsgebieden. De regionale voorlichtingsbijeenkomsten zijn in 2021 afgerond.

De berekende aandachtsgebieden die voortvloeien uit de huidige vergunningen van SEVESO-bedrijven en van andere risicovolle bedrijven zijn in 2021 aan bevoegd gezagen beschikbaar gekomen. Dit heeft tot nieuwe inzichten en discussies geleid over de berekening van de aandachtsgebieden. De staatssecretaris heeft toegezegd mogelijkheden te onderzoeken voor een realistischer berekening van de aandachtsgebieden. Dit onderzoek wordt in 2022 afgerond en zal ter besluitvorming aan de staatssecretaris voorgelegd worden. Aandachtsgebieden (zowel berekende als die met vaste afstanden) kunnen in het REV worden opgenomen en in omgevingsplannen gebruikt worden.

Safe by Design

Afgelopen jaar heeft lenW zowel nationaal als internationaal bijgedragen aan het verder ontwikkelen van de Safe-by-Design strategie. Deze strategie richt zich op het voorkomen van milieurisico's door in een zo vroeg mogelijk stadium van productontwikkeling proactief rekening te houden met veiligheidsaspecten. De nadruk heeft gelegen op biotechnologie, nanomaterialen en chemicaliën.

Op initiatief van de ministeries van IenW en SZW is in het kader van programmalijn 2 van de Nationale Wetenschapsagenda op 27 juli 2021 de Call for Proposals «Naar een praktische Safe-by-Design aanpak voor chemische producten en processen» door NWO [gepubliceerd](#).

Voortbordurend op de acties die in de voorgaande jaren zijn ingezet, heeft Nederland in 2021 wederom een belangrijke, en veelal leidende, rol vervuld in het internationale speelveld rondom Safe-by-Design organisaties en (onderzoeks)projecten. Op Europees niveau is de Europese Commissie begonnen met het ter hand nemen van de acties rondom 'Safe and Sustainable by Design' die in de [EU Chemicaliën Strategie voor Duurzaamheid](#) waren aangekondigd. Samen met het RIVM heeft IenW hier een actieve bijdrage aan geleverd, onder andere door het op verzoek van het Joint Research Centre voorstellen te doen voor Safe-by-Design criteria. Daarnaast is RIVM een van de 'core partners' van een consortium dat in 2021 een projectvoorstel (IRISS) onder Horizon Europe heeft ingediend voor het oprichten van een Europese gemeenschap voor Safe-and-Sustainable Design van materialen.

Biotechnologie en genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

De wijzigingen die eind 2020 in het Besluit GGO en de Regeling GGO zijn doorgevoerd hebben in 2021 hun vruchten afgeworpen. Doorlooptijden van de verplichte vergunningprocedure voor klinisch onderzoek met medische GGO-toepassingen zijn sterk verkort binnen de daarvoor wettelijk geldende termijnen en administratieve lasten zijn verminderd. Dit alles zonder in te boeten op de veiligheid voor mens en milieu. Er zijn in 2021, in overleg met betrokken stakeholders, verdere stappen gezet met betrekking tot het optimaliseren van de uitvoeringspraktijk. Zo zijn er in het najaar opnieuw vereenvoudigingen van de vergunningverleningsprocedure voor twee categorieën GGO's voor klinisch onderzoek doorgevoerd in de regelgeving.

In het najaar heeft het kabinet gereageerd op de aanvangseffectbeoordeling van de Europese Commissie voor wetgeving voor planten die zijn verkregen door cisgenese en gerichte mutagenese. Over deze herziening en de toekomstbestendigheid van het algehele beleid inzake de veiligheid van biotechnologie wordt een structurele dialoog gevoerd met betrokken departementen (LNV, VWS, EZK en OCW), bedrijfsleven, beroepsverenigingen, belangenverenigingen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In 2021 is de nationale regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren aangepast aan de internationaal overeengekomen wijzigingen, om de regels in lijn te brengen met de laatste stand van wetenschap en techniek. Ook is in 2021 een nieuwe tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen begonnen. De nieuwe regels worden in 2023 geïmplementeerd in nationale wetgeving.

In 2021 zijn de kaders en uitgangspunten voor het robuust basisnet vastgesteld. Deze worden op dit moment in het programma robuust basisnet verder uitgewerkt, waarin ook de (veiligheids)gevolgen van de energietransitie op het vervoer van gevaarlijke stoffen worden meegenomen. Ook zijn in 2021 voorbereidingen getroffen om in proeftuinen/pilots met het systeem van het robuust basisnet te oefenen en te werken, waarin ook de (veiligheids)gevolgen van de energietransitie op het vervoer van gevaarlijke stoffen worden meegenomen.

VTH-stelsel

Op 4 maart 2021 zond de staatssecretaris van IenW het rapport van de adviescommissie vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) onder voorzitterschap van de heer Van Aartsen (commissie Van Aartsen) naar de Tweede Kamer. De conclusies van de commissie Van Aartsen zijn glashelder: het VTH-stelsel voor het milieudomein functioneert niet goed en wordt gekenmerkt door fragmentatie en vrijblijvendheid. Hierdoor ontstaat vermijdbare milieuschade. Deze milieuschade is door de ILT begroot op 5,5 miljard euro per jaar exclusief bijkomende veiligheids- en gezondheidsschade. De commissie Van Aartsen formuleert tien aanbevelingen om binnen het VTH-stelsel tot een serie essentiële verbeteringen te komen. In de zomer van 2021 heeft de staatssecretaris van IenW een tweetal aanvullende onderzoeken uitgevoerd: 1. Een kwantitatief onderzoek naar de data van de omgevingsdiensten; 2. Een juridisch onderzoek naar hoe de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen opgevolgd kunnen worden. Beide onderzoeken zijn op 17 september 2021 aan de Tweede Kamer gestuurd. Aan de hand van de drie rapporten en de beide rapporten van de Algemene Rekenkamer («Een onzichtbaar probleem» en «Handhaven in het duister») heeft de staatssecretaris van IenW op 13 december 2021 de Kamerbrief versterking VTH-stelsel aan de Tweede Kamer toegestuurd. In deze brief geeft de staatssecretaris van IenW aan welke acties ingezet moeten worden om de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen op te volgen. In 2022 wordt een interbestuurlijk programma gestart om hier invulling aan te geven.

Safety deals

In 2021 zijn 11 voorstellen voor Safety Deals ingediend en zijn er 10 gehonoreerd, 1 project is afgewezen. Vrijwel het gehele subsidie budget van € 2 miljoen is toegekend. De corona crisis heeft in 2021 een minder groot effect gehad op project vertragingen of op het indienen van projectvoorstellen, dan in 2020.

De subsidieregeling betreft in 2022 een gewijzigde voortzetting van de Subsidieregeling «versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten», die op 1 oktober 2021 is komen te vervallen. Naar aanleiding van een in 2020 uitgevoerde evaluatie is de subsidieregeling op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van de voorheen geldende regeling.

Eén van de wijzigingen in de subsidieregeling ten opzichte van de voorheen geldende regeling betreft de mogelijkheid voor de minister om ieder jaar speerpunten vast te stellen. Deze speerpunten, met bijbehorende criteria, worden bekend gemaakt in de Staatscourant. De speerpunten betreffen een actueel onderwerp ter versterking van de omgevingsveiligheid gericht op specifieke invulling van de zes thema's waarop in de regeling de focus ligt. Het vaststellen van speerpunten geeft IenW de mogelijkheid beleidssturing te geven aan de aanvragen die voor de subsidieregeling worden ingediend. Wanneer een project waarvoor subsidie wordt aangevraagd past bij een speerpunt kan meer subsidie worden toegekend. De overige aanpassingen hebben betrekking op het stimuleren van ontwikkelen van best practices en kennisdeling (audiovisuele presentaties). Samen met Safety Delta Nederland (SDN) zal dit de olievlekwerking binnen de industrie ten goede komen. Daarnaast worden aanpassingen doorgevoerd ter bevordering van het aantal deelnemers binnen de regeling.

Vuurwerk

Ook in 2021 is de beleidsinzet voor vuurwerk gericht op het realiseren van een veilige en feestelijke jaarwisseling. Begin 2021 zijn de uitkomsten van het onderzoek naar het verbeteren van de vuurwerkveiligheid samen met verschillende andere rapportages naar de Tweede Kamer gestuurd. Samen met de evaluatie van de jaarwisseling 2020-2021 biedt dat nader inzicht in realisatie van de beleidsinzet. Verder zijn door technische wijzigingen en synchronisatie van de Omgevingswet aanpassingen van het Vuurwerkbesluit voorzien en in procedure gebracht. Zoals ieder jaar worden middelen ingezet voor monitoring van de jaarwisseling door rapporten van VeiligheidNL, het ontwikkelen van een vuurwerkcampagne en een lesprogramma voor basisscholen.

Voor de jaarwisseling 2020-2021 is besloten tot een tijdelijk verbod op eindejaarsvuurwerk in verband met de situatie rond COVID-19 en meer in het bijzonder de noodzaak van het ontlasten van de zorg en handhaving. Het kabinet heeft een bedrag van maximaal € 40 miljoen beschikbaar gesteld voor alle coronasteun voor de vuurwerkbranche samen, zoals aan de Tweede Kamer geïnformeerd op 13 november 2020. Deze € 40 miljoen is opgebouwd uit de generieke coronasteun (€ 12,5 miljoen), extra steun voor detailhandelaren (maximaal € 9,4 miljoen), extra steun voor opslag en transport van onverkocht vuurwerk (maximaal € 16 miljoen) en de begrote uitvoerings- en handhavingskosten (€ 2,1 miljoen). De Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel (TSVC-19 detailhandel) is in 2021 afgerond en uitgekeerd, en de voorschotten (80%) ten aanzien van de Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer (TSVC-19 opslag en vervoer) zijn in 2021 uitgekeerd. Beide als tegemoetkoming van de vuurwerkbranche naar aanleiding van het vuurwerkverbod tijdens de jaarwisseling 2020-2021.

2021 was opnieuw een bijzonder jaar met wederom een tijdelijk vuurwerkverbod. Het kabinet is tot dit besluit gekomen vanwege de zeer snel oplopende de besmettingscijfers in relatie tot COVID-19, de oplopende druk op de zorg en de onzekerheid omtrent de situatie in de ziekenhuizen tijdens de jaarwisseling. In december is via de tijdelijke wet maatregelen COVID-19 - de verkoop, het vervoer en het afsteken van vuurwerk verboden gedurende de jaarwisseling 2021-2022. Aangekondigd is dat net als voor de jaarwisseling 2020-2021 een tegemoetkoming komt voor de vuurwerkbranche, ruimhartiger dan vorig jaar. Door de internetconsultatie voor beide subsidieregelingen (t.b.v. opslag en vervoer; en de detailhandel) nog voor de Kerst te starten, is beoogd de tegemoetkoming zo snel als mogelijk uit te keren in 2022.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 61 Budgettaire gevolgen van beleid art.22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	38.226	43.695	21.788	51.414	52.751	42.980	9.771	1
Uitgaven	45.430	50.160	30.339	33.891	48.318	36.210	12.108	
1 Veiligheid chemische stoffen	5.867	7.752	6.773	6.203	6.232	8.250	- 2018	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.384</i>	<i>3.757</i>	<i>3.820</i>	<i>3.058</i>	<i>3.536</i>	<i>4.389</i>	<i>- 853</i>	
<i>Subsidies</i>	<i>537</i>	<i>1.654</i>	<i>102</i>	<i>88</i>	<i>39</i>	<i>215</i>	<i>- 176</i>	
- NANoREG	51	1.382	0	0	0	0	0	
- Overige Subsidies	486	272	102	88	39	215	- 176	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>1.946</i>	<i>2.341</i>	<i>2.851</i>	<i>3.057</i>	<i>2.657</i>	<i>2.646</i>	<i>11</i>	
- Waarvan bijdrage aan RWS	1.946	2.341	2.631	2.837	2.337	2.418	- 81	
- Overige bijdragen	0	0	220	220	320	228	92	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.000</i>	<i>- 1.000</i>	2
- Waarvan bijdrage aan CTGB	0	0	0	0	0	1.000	- 1.000	
2 Veiligheid biotechnologie	2.952	3.285	3.250	3.482	2.307	2.778	- 471	
<i>Opdrachten</i>	<i>2.952</i>	<i>3.285</i>	<i>3.250</i>	<i>3.482</i>	<i>671</i>	<i>2.778</i>	<i>- 2107</i>	3
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.636</i>	<i>0</i>	<i>1636</i>	4
- Waarvan bijdrage aan COGEM	0	0	0	0	1.636	0	1636	
3 Veiligheid bedrijven en transport	36.611	39.123	20.316	24.206	39.779	25.182	14.597	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.805</i>	<i>4.996</i>	<i>3.461</i>	<i>5.658</i>	<i>7.215</i>	<i>17.635</i>	<i>- 10.420</i>	5
- Omgevingsveiligheid	1.305	0	1.014	2.640	3.950	12.382	- 8.432	
- Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	0	0	562	0	0	0	0	
- Overige Opdrachten	2.500	4.996	1.885	3.018	3.265	5.253	- 1.988	
<i>Subsidies</i>	<i>27.298</i>	<i>29.119</i>	<i>11.115</i>	<i>11.698</i>	<i>23.747</i>	<i>2.864</i>	<i>20.883</i>	6
- Subsidie Inrichting & Transparantie				7.890	4.356	2.297	2.059	
- Asbest	26.347	25.000	8.800	3.500	0	0	0	
- Subsidie vuurwerk	0	0	0	0	19.194	0	19.194	
- Overige Subsidies	951	4.119	2.315	308	197	567	- 370	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>1.896</i>	<i>2.002</i>	<i>1.933</i>	<i>2.341</i>	<i>4.061</i>	<i>1.573</i>	<i>2.488</i>	7
- Waarvan bijdrage aan RWS	1.896	2.002	1.933	2.341	4.061	1.573	2.488	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>488</i>	<i>526</i>	<i>0</i>	<i>526</i>	
- Caribisch Nederland	0	0	0	434	501	0	501	
- Bijdrage programma externe veiligheid	0	100	0	0	0	0	0	
- Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	0	54	25	0	25	
<i>Inkomensoverdrachten</i>	<i>3.612</i>	<i>2.906</i>	<i>3.707</i>	<i>4.021</i>	<i>4.230</i>	<i>3.110</i>	<i>1.120</i>	8
- Mesothelioom en Asbetose	3.612	2.906	3.707	4.021	4.230	3.110	1.120	
Ontvangsten	726	3.007	1	457	313	250	63	

NB de stand zoals gepresenteerd onder de stand vastgestelde begroting wijkt af van de stand vastgestelde begroting bij de eerste suppletoire begroting, tweede suppletoirebegroting, incidentele suppletoire begroting(en) en de slotwet. De reden hiervoor is dat in het jaarverslag de ISB(s) die zijn ingediend tussen de vaststelling van de ontwerpbegroting en de vaststelling van de eerste suppletoire begroting zijn opgeteld bij realisatie.'

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 € 9,8 miljoen hangt enerzijds samen met hogere uitgaven van € 27 miljoen voor de subsidieregelingen vuurwerk die zijn vastgesteld als tegemoetkoming voor de vuurwerkbranche naar aanleiding van het vuurwerkverbod voor de jaarwisseling 2020/2021. De hiertegenover lagere realisatie van € -17,2 miljoen hangt samen met diverse overboekingen waaronder een overboeking van € -1,3 miljoen naar het Ministerie van LNV voor de kosten van het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) en een interne overboeking van € - 3 miljoen naar artikel 19 voor een opdracht aan RIVM. Daarnaast hebben er overhevelingen naar artikel 21 plaatsgevonden in verband met de bijdrage aan de kosten van Milieu Centraal (€ - 0,4 miljoen) en € - 0,9 miljoen in verband met de bijdrage aan kosten van Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN). Tot slot is er vertraging opgetreden bij het aangaan van diverse verplichtingen, met name bij opdrachten (€ - 5,7 miljoen) en subsidies (€ - 2,7 miljoen).
2. De lagere kasrealisatie van € 1 miljoen hangt samen met budgetoverhevelingen naar het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) in het kader van een financiële bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb).
3. De lagere kasrealisatie van € 2,1 miljoen wordt met name veroorzaakt door een herallocatie van € 1,6 miljoen van veiligheid biotechnologie naar een bijdrage aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM). Daarnaast is er € 0,5 miljoen overgeboekt naar artikel 19 voor een opdracht aan het RIVM.
4. Per saldo is het kasbudget voor bijdragen aan agentschappen op het gebied van veiligheid biotechnologie met € 1,6 miljoen toegenomen. Dat komt door de budgetoverheveling ter waarde van € 1,6 miljoen van Uitvoering Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO) naar de juiste budgetplaats voor de bijdrage aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM).
5. De lagere kasrealisatie van € 10,4 miljoen met een overboeking van het budget voor de meerjarige subsidies die verstrekt zijn aan Omgevingsdienst NL (€ 0,9 miljoen) en Vereniging Nederlandse Gemeenten (€ 0,6 miljoen). Daarnaast hebben er diverse interne herschikkingen binnen- en tussen begrotingsartikelen plaatsgevonden: RIVM en NEN (zie onder 1), RWS (zie onder 5) en ILT ten behoeve van het systeem Inspectieweb (€ 0,6 miljoen). De lagere kasrealisatie van € 2 miljoen voor overige opdrachten wordt met name veroorzaakt door diverse interne herschikkingen van kasbudget (zie onder andere onder 6).
6. De hogere kasrealisatie van € 20,9 miljoen is met name het gevolg van uitgaven voor de subsidieregelingen vuurwerk die zijn vastgesteld als tegemoetkoming voor de vuurwerkbranche naar aanleiding van het vuurwerkverbod voor de jaarwisseling 2020/2021.
7. De hogere kasrealisatie van € 2,5 miljoen wordt veroorzaakt door aanvullende opdrachtverlening aan het agentschap RWS voor werkzaamheden die met name samenhangen met omgevingsveiligheid van bedrijven.
8. Er heeft een interne budgetoverheveling plaatsgevonden in verband met hogere uitgaven voor inkomensoverdrachten aan mesothelioomslachtoffers asbest (€ 1,1 miljoen).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

22.01 Veiligheid chemische stoffen

22.01.01 Opdrachten

In dit kader zijn in 2021 opdrachten verstrekt aan onder andere de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening), voor de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (asbest), «nieuwe risico's en security (Safe by Design)» (nanotechnologie en synthetische biologie) en nucleaire veiligheid.

22.01.02 Subsidies

De subsidies die in 2021 zijn verstrekt hebben betrekking op Stichting Keurmerk Plaagdier Management Bedrijven (KPMB).

22.01.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet op het beleidsonderwerp «asbest». Daarbij is inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast is er een bijdrage gedaan aan de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voor het toezicht op gebruiksverboden van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

22.01.06 Bijdragen aan ZBO's/RWT's

Hier wordt een bijdrage aan College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) verantwoord voor beleidsadvisering en afhandeling van bezwaar en beroep (inclusief WOB-verzoeken).

22.02 Veiligheid biotechnologie

22.02.01 Opdrachten

De uitgaven in het kader van het meerjarige onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid worden hier verantwoord.

22.02.03 Bijdragen aan agentschappen

Ter uitvoering van de wettelijke taak is een bijdrage verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM). Deze bijdrage is verstrekt voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en het adviseren over maatregelen risicobeheersing en monitoring die bij de uitvoering van werkzaamheden met GGO's kunnen worden toegepast.

22.03 Veiligheid bedrijven en transport

22.03.01 Opdrachten

Omgevingsveiligheid

Het betreft hier uitgaven in het kader van de Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) voor de deelprogramma's Besluit risico's zware ongevallen (BRZO), Publicatierreeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie/Kennisinfrastructuur en lokaal externe (omgeving-) veiligheidsbeleid. Door middel van een programmatische aanpak is ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het programma wordt uitgevoerd onder auspiciën van het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOB).

Overige opdrachten

Het betreft hier diverse verstrekte opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van BRZO bedrijven, olieterminals in Caribisch Nederland en vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water en spoor), aanpassing regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen als gevolg van wijzigingen internationale verdragen, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast zijn in 2021 opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen alsmede de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken.

22.03.02 Subsidies

Subsidies inrichtingen en transport

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de RVO is uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd. De overige subsidies hebben betrekking op een subsidie die verstrekt is aan Veiligheid NL voor het doen van onderzoek naar- en het geven van voorlichting over vuurwerk. Daarnaast zijn hier ook als onderdeel van de uitvoeringsagenda BRZO subsidies toegekend onder de noemer «Safety Deals». De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector (Duurzame Veiligheid 2030 en Safety Delta Nederland).

Subsidies vuurwerk

Dit betreft de middelen in verband met een tijdelijke subsidieregeling, die als doel heeft om de vuurwerkbranche tegemoet te komen in de kosten die zij maakt voor de opslag van en extra transport voor het F2 vuurwerk dat voor de jaarwisseling 2020/2021 niet verkocht mocht worden.

22.03.03 Bijdragen aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet op de beleidsonderwerpen «kennisoverdracht omgevingsveiligheid» en «vergunningverlening». Daarnaast zijn uitgaven gedaan voor werkzaamheden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart van RWS in het kader van basisnetten en vervoer gevaarlijke stoffen. Op basis van de periodieke rapportages van RWS over het Basisnet weg en water is het Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2019 opgesteld (bijlage bij Kamerbrief Verslag Basisnet 2019 en aanpak voor een robuust Basisnet 2028, IENW/BSK-2020/103833).

22.03.04 Bijdragen aan medeoverheden

Dit betreffen bijdragen aan Caribisch Nederland in het kader van de continuïteit van milieuprogramma's en aan Provincie Overijssel in verband met een verweringsonderzoek naar asbestdaken.

22.03.09 Inkomensoverdrachten

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie.

4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

Het KNMI adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe hoogwaardige kennis, verricht waarnemingen, zet deze om in producten en diensten die de veiligheidsrisico's verminderen, bijdragen aan een duurzame samenleving en economische mogelijkheden bevorderen.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

De minister is verantwoordelijk voor het faciliteren van een internationaal systeem van organisaties waarin Nederland vertegenwoordigd wordt door het KNMI. Dit doet zij door haar rol van financier in de vorm van bijdragen en contributies. Met name te noemen zijn EUMETSAT¹⁶ ECMWF¹⁷ en WMO¹⁸.

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie. De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol '(doen) uitvoeren' heeft betrekking op de volgende taken:

- a. het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
- b. waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt;
- c. het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
- d. het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen.
- e. het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet meteorologie en seismologie;
- f. het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur;
- g. het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;
- h. onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;
- i. meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;

¹⁶ European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites; www.eumetsat.int

¹⁷ European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; www.ecmwf.int

¹⁸ World Meteorological Organization; www.wmo.ch

- j. het voor hergebruik als bedoeld in de [Wet hergebruik van overheidsinformatie](#), zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend;
- k. internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en
- l. het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de minister van Economische Zaken is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet.

C. Indicatoren en Kengetallen

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. Gedurende dit jaar zijn enkele verbeteringen doorgevoerd, die hieronder in cursief zijn weergegeven en gerapporteerd over 2021. Vanaf rapportagejaar 2022 en verder rapporteert het KNMI op basis van de nieuwe indicatoren.

In onderstaande tabel zijn de indicatoren over het pilotjaar 2021 weergegeven. In de daaropvolgende toelichting wordt per indicator een korte duiding gegeven.

Tabel 62 Indicatoren Meteorologie, Seismologie en aardobservatie

Indicator	Streefwaarde/norm	Resultaten 2021
1. Algemene klanttevredenheid:		
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	8
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,6
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>	100% 100%
b. % correct uitgegeven weerswaarschuwingen (codes oranje en rood).	$\geq 60\%$	100%
i. Het % uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.	$\geq 60\%$	100%
ii. Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan criteria voor code oranje	$\geq 15\%$	8%
iii. Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.	$\geq 70\%$	82%
c. % van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 80\%$	78%
d. % van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood), te onderzoeken via het imago onderzoek	$\geq 65\%$	58%
3. Klimaat:		
a. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	Gemiddeld 1x per week	1,6
b. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI .	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,7
4. Seismologie:		
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$ [3]	$\geq 98\%$	100%
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	$\geq 98\%$	100%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 75\%$	78%
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI.	Overall cijfer $\geq 7,0$	8,1
5. Data beschikbaarheid:		
a. Beschikbaarheid van en data m.b.t weer en klimaat	$\geq 98,5\%$	99,90%

Indicator	Streefwaarde/norm	Resultaten 2021
b. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	80%-90%	92,40%
6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening:		
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	6,9
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,4
7. Wetenschappelijk onderzoek		
a. Aantal wetenschappelijke publicaties[6]	≥ 65 per jaar	111

Toelichting

- Algemene Klanttevredenheid.** Deze indicator is een maatstaf voor de kwaliteit van dienstverlening van het KNMI aan haar directe afnemers, zowel aan betalende klanten als gebruikers van publiek-beschikbare data (extranet). En 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 2021 gerealiseerd.
- 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. Drie keer per dag is minimaal en dat is in 2021 gerealiseerd. Belangrijk is dat er ten hoogste 8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Daarom zal deze indicator worden aangepast. 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. Voor 2021 waren de uitgegeven codes alle correct. Er wordt ook geëvalueerd welke zijn gemist. De indicator wordt daarvoor 2022 en verder op aangepast. Dat leidt voor 2022 en verder tot de rapportage van verschillende percentages, die bovenstaand cursief zijn weergegeven:
 - Het percentage codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.*
 - Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan criteria voor code oranje*
 - Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.*
 Voor het realiseren van de beleidsdoelstelling is van belang in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en leiden tot gedragsaanpassing. Het onderzoek dat hiervoor in 2021 is benut zijn de flitspeilingen die 4x (van in totaal 12 uitgegeven codes) zijn uitgevoerd na de uitgifte van code rood (2x) en oranje (2x). De scores van 78% en 58% zijn net onder de norm van 80% en 65%.
- Klimaat.** Het KNMI informeert het algemeen publiek wekelijks ten aanzien van het klimaat met een klimaatbericht. In 2021 zijn 83 klimaatberichten gemaakt, dat komt neer op gemiddeld 1,6 per week. Daarnaast wordt de klanttevredenheid van de gebruikers van klimaat-gerelateerde producten gemeten bij het klantbelevingsonderzoek. Het KNMI kreeg in 2021 een klanttevredenheidscijfer van 7,7, daarmee is de norm van $\geq 7,0$ gerealiseerd.
- 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 of hoger (wettelijk verplicht is 2) waar te nemen en het publiek te informeren. Dat is in 2021

- gerealiseerd. Er wordt gerapporteerd op basis van de wettelijke norm. 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). In 2021 is de norm gehaald.
5. **Meetnetwerken en data verspreiding.** 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 98,5% over het hele jaar. Dat is in 2021 gerealiseerd. 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. Dat is in 2021 gerealiseerd.
 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 klanttevredenheids-cijfer van $\geq 7,0$. Voor communicatie is dat gerealiseerd, voor de kwaliteit van de producten is dat net niet gelukt.
 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 2021 zijn 111 peer reviewed publicaties gerealiseerd, ruim boven de norm.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid, en de bijbehorende resultaten, waren het afgelopen jaar conform verwachting. Het KNMI werkt aan de ambities uit het Meerjarig Strategisch Plan ([MSP2025](#)). Het KNMI implementeert toekomstplannen in de vorm van 4 programma's: De ontwikkeling van het Early Warning Centre (EWC), de implementatie van de I-strategie, de IT-migratie en de modernisering van de waarneeminfrastructuur. De implementatie van deze programma's verliep in 2021 grotendeels volgens planning, ondanks enige temporisering, als gevolg van de coronapandemie. Het KNMI vervult de rol van *national focal point* voor het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) en heeft in oktober 2021 het Klimaatsignaal'21 uitgebracht, om antwoord te geven op vragen als: in welke mate is het klimaat al veranderd? En waar moeten we in de toekomst rekening mee houden? Het Klimaatsignaal'21 is gebaseerd op het zesde rapport van het IPCC dat in augustus 2021 is uitgebracht, aangevuld met waarnemingen en onderzoek van het KNMI.

Aardbevingen, weeralarm en -waarschuwingen

Aardbevingen

In Nederland waren er in 2021 in totaal 95 aardbevingen: 75 geïnduceerd (door gaswinning) en 20 tektonische (natuurlijke) aardbevingen. De meeste geïnduceerde bevingen vonden plaats in het Groningenveld, 72 in totaal.

Hiervan hadden 12 bevingen een magnitude van 1,5 en hoger. [Bij Garrelweer was op 16 november 2021 de krachtigste geïnduceerde beving van 2021](#) met een magnitude van 3,2. De 20 natuurlijke aardbevingen vonden plaats in Limburg (18) en Brabant (2).

Luchtvaartmeteorologie

De luchtvaart meteorologische dienstverlening door het KNMI wordt uitgevoerd conform afspraken met de Europese organisatie Eurocontrol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), op grond van de Wet Luchtvaart. Conform afspraken in 2020 is de bijdrage aan het KNMI voor luchtvaartmeteorologie in 2021 licht verminderd, in verband met de daling van het aantal vluchten als gevolg van de corona epidemie.

Code Rood en Oranje

In 2021 werd 12 keer een code oranje of rood uitgegeven, deze waren alle 12 conform de wettelijke criteria. Er was één gemiste code oranje voor storm op 11 maart, toen code geel is uitgegeven terwijl de criteria voor code oranje gehaald werden. Code rood en oranje kennen wettelijk vastgestelde criteria, zoals niet eerder dan 24/48 uur tevoren en op minimaal regionale schaal, wat fijnmaziger waarschuwen in de weg staat. Voor code rood wordt de impact meegewogen in de vorm van een advies van het Weer Impact Team.

3 Maal werd in 2021 code rood afgegeven: Achtereenvolgens voor sneeuwjacht en ijzel in februari en voor extreme neerslag in Limburg in juli. Het was de eerste keer dat het KNMI code rood uitgaf voor zware neerslag.

In 2021 is er door het KNMI 9 maal een code oranje uitgegeven: Eenmaal voor dichte mist, 6 maal voor gladheid door ijzel en 2 maal voor zwaar onweer in juni. Op 18 juni zorgde daarbij een valwind voor grote schade in Leersum en op 29 juni ging het onweer gepaard met zware neerslag in het zuiden van Limburg.

In de eerste helft van februari 2021 lag er voor het eerst sinds 2013 in een groot deel van Nederland langere tijd sneeuw, als gevolg van lagedrukgebied die de naam Darcy kreeg. Van 20-25 februari kwam de temperatuur nooit eerder zo vroeg zo vaak boven de 15 °C. Juni 2021 was de [warmste junimaand sinds 1901](#), met 18,2 °C tegen een normaal van 16,2 °C (normaal = het langjarig gemiddelde over het tijdvak 1991 – 2020).

Tabel 63 Weeralarm KNMI

Code Rood

Datum	Reden	Regio's
7-feb	Sneeuwjacht	Hele land
15-feb	Gladheid door ijzel	Hele land
14-jul	Zware regen en wateroverlast (voorafgegaan door code oranje op 13 juli)	Limburg

Code Oranje

Datum	Reden	Regio's
1-jan	Dichte mist	Utrecht en Zuid-Holland
9-jan	Ijzel	Friesland, Drenthe, Overijssel, Flevoland, Utrecht, Gelderland en Noord-Holland
1-feb	Gladheid door ijzel	Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland, Flevoland, Noord-Holland en Utrecht
8-feb	Grootschalige gladheid door gevallen sneeuw en ijsplaten	Noord-Holland, Friesland, Groningen en in het Waddengebied.
18-jun	Zware onweersbuien	Hele land m.u.v. Zeeland, Noord-Brabant en Limburg.
29-jun	Onweersbuien met veel neerslag in korte tijd en lokaal wateroverlast	Limburg
11-dec	Gladheid door ijzel	Gelderland
23-dec	Gladheid door ijzel	Hele land m.u.v. Zeeland, Noord-Brabant, Limburg en het Waddengebied.
27-dec	Gladheid door ijzel	Groningen, Friesland en Drenthe.

KNMI Online

In totaal is de website van het KNMI (www.knmi.nl) in 2021 55,1 miljoen keer bezocht, gemiddeld 4,6 miljoen bezoeken per maand. De grootste piek was op 7 februari met 686.000 bezoeken. Die dag gaf het KNMI code rood voor sneeuwjacht in het hele land. Dagen daaromheen ook flinke piekdagen. Andere pieken waren ook in de eerste helft van het jaar: 15 februari code rood vanwege gladheid in het hele land, dag ervoor ook piek; 18 juni code oranje voor onweersbuien in bijna het hele land met de valwind in Leersum, ook hier de dag ervoor een piek.

KNMI is actief op Twitter, Instagram, LinkedIn en YouTube. Op social media was het [KNMI Klimaatsignaal'21](#) het hoogtepunt van het jaar. Het zorgde voor recordberichten en veel nieuwe volgers. Ten opzichte van 2020 is het gemiddelde bereik per KNMI-tweet ongeveer gelijk gebleven. @KNMI is op Twitter 15% meer vermeld dan in 2020. De tweets met het meeste bereik waren rondom code rood voor sneeuwacht in februari en tweets bij een aardbeving. Op Instagram en LinkedIn had het Klimaatsignaal'21 de meeste belangstelling. Het aantal volgers blijft op alle kanalen stijgen. Op Twitter is het aantal volgers met ruim 10% toegenomen, op Instagram met ruim 40% en op LinkedIn met bijna 30% ten opzichte van eind 2020.

In 2021 heeft het KNMI 1 video en 1 animatie gemaakt, daarmee komt het totaal op 12 KNMI-video's. De video's zijn op YouTube en de KNMI-website geplaatst en gedeeld via social media. De best bekeken video in 2021 was de animatie van het Klimaatsignaal'21.

Evaluaties en audits

Wet- en regelgeving

Op 1 oktober 2021 is, na evaluatie, de gewijzigde Regeling Taken Meteorologie en Seismologie (Rtms) in werking getreden. In 2021 heeft een onderzoek plaatsgevonden ten behoeve van de Evaluatie Wet Taken Meteorologie en Seismologie (Wtms). De rapportage van dit onderzoek is op 14 december 2021 aan de Kamer gezonden (Kamerstuk II 2021-2022 – 33802, nr. 24). In 2022 krijgt deze evaluatie een vervolg.

Toets Adviescollege ICT toetsing (BIT toets)

Het Adviescollege ICT Toetsing heeft in 2021 een BIT toets op het programma Modernisering Waarneem Infrastructuur uitgevoerd. De bestuurlijke reactie (Kamerstuk II 2021-2022, 26643 nr. 796) is op 15 november 2021 aan de Kamer gezonden. Hierin is toegelicht hoe het KNMI met gesignaleerde risico's omgaat om de doelstellingen van het programma te realiseren.

Uitvoeringsorganisaties onder de loep

In 2021 heeft het KNMI, in het licht van de aandacht voor uitvoeringsorganisaties, tevens bijgedragen aan de brede evaluatie van wettelijke kaders van uitvoeringsorganisaties op afstand, het IBO Agentschappen en het onderzoek van de algemene rekenkamer naar «Inzicht in continuïteit van dienstverlening».

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 64 Budgettaire gevolgen van beleid art.23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Vershil 2021	
Verplichtingen	43.088	52.928	55.852	58.826	62.349	60.011	2.338	1
Uitgaven	43.958	52.056	55.242	57.346	63.434	59.046	4.388	
1 Meteorologie en seismologie	26.726	32.399	33.607	36.148	46.387	42.326	4.061	
<i>Bijdragen aan het agentschap KNMI</i>	<i>25.855</i>	<i>31.577</i>	<i>32.763</i>	<i>35.282</i>	<i>41.136</i>	<i>38.986</i>	<i>2.150</i>	2
- Meteorologie	25.194	30.625	31.490	33.229	39.039	36.933	2.106	
- Seismologie	661	952	1273	1.010	1.033	1011	22	
- Caribisch Nederland	0	0	0	1.043	1.064	1042	22	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>871</i>	<i>822</i>	<i>844</i>	<i>866</i>	<i>5251</i>	<i>3340</i>	<i>1.911</i>	
- Contributie aan WMO (HGIS)	871	822	844	866	843	940	- 97	
- Contributie ECMWF (HGIS)	0	0	0	0	4408	2400	2.008	
2 Aardobservatie	17.233	19.657	21.635	21.198	17.047	16.720	327	
<i>Bijdragen aan het agentschap KNMI</i>	<i>17.233</i>	<i>19.657</i>	<i>21.635</i>	<i>21.198</i>	<i>17.047</i>	<i>16.720</i>	<i>327</i>	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

F. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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. Het verschil in de verplichtingen van € 2,3 miljoen wordt veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 1,2 miljoen), Hybride werken (€ 0,4 miljoen), bijdrage in de ophoging van de verlofreservering KNMI (€ 0,4 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen), Actieplan Open Overheid (€ 0,2 miljoen) en een paar kleinere posten (€ 0,1 miljoen). Daarnaast is sprake van een onderschrijving op de verplichting WMO van € 0,2 miljoen.
2. Het verschil in de uitgaven van € 2,2 miljoen wordt veroorzaakt door toevoegingen voor de loon- en prijsbijstelling (€ 0,9 miljoen), Hybride werken (€ 0,4 miljoen), bijdrage in de ophoging van de verlofreservering KNMI (€ 0,4 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen), Actieplan Open Overheid (€ 0,2 miljoen) en een paar kleinere posten (€ 0,1 miljoen).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Meteorologie en seismologie

Bijdrage aan het agentschap 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.

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 tsunامي's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de (Comprehensive Nuclear-Test-Ban Treaty Organization) CBTO.

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 (klimaatscenario's);
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;
- Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;
- Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde 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 CTBTO.

Bijdragen aan internationale organisatie:

Contributie WMO

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO wordt gefinancierd uit HGIS.

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.

Contributie ECMWF

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributie aan het Europees Centrum voor Weersverwachtingen op de Middellange Termijn (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS.

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 reken capaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

2 Aardobservatie

Bijdrage aan het agentschap KNMI

Aardobservatie

De volgende producten zijn geleverd:

- Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten in Europees verband (EUMETSAT).

4.12 Artikel 24 Handhaving en Toezicht

A. Algemene doelstelling

Het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving.

Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De werkzaamheden van de inspectie worden grotendeels gefinancierd via bijdragen vanuit lenW. Een deel van de kosten van vergunningverlening wordt gefinancierd vanuit tarieven aan externe partijen.

De Autoriteit woningcorporaties als onderdeel van de ILT houdt namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties toezicht op de woningcorporaties. Dit toezicht wordt, met uitzondering van het toezicht op de naleving van de Wet normering topinkomens (WNT) gefinancierd via een jaarlijkse heffing op deze woningcorporaties. Het toezicht op de naleving van de WNT wordt uit de begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gefinancierd.

Namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat wordt toezicht gehouden op het gebruik van gassen die invloed hebben op het klimaat. Naast ozonlaag afbrekende gassen zijn dit ook gassen die als broeikasgas worden bestempeld.

De ILT voert het toezicht uit en geeft vergunningen af voor de zogenaamde precursoren voor explosieven namens de Minister van Justitie en Veiligheid. Deze stoffen kunnen worden gebruikt om (terroristische) aanslagen te plegen. Verkoop ervan is door een vergunningstelsel beperkt.

(Doen) Uitvoeren

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van het agentschap ILT.

De rol uitvoeren heeft betrekking op:

- Toezicht door middel van inspecties / controles
- Het houden van audits
- Het afhandelen van incidenten / voorvallen
- Het doen van onderzoeken
- Vergunningverlening
- Afhandeling meldingen
- Afhandeling vragen

Een beschrijving van het uitvoeringsprogramma van de ILT is te vinden in het Meerjarenplan 2022 (MJP) dat in het najaar 2021 aan de Tweede Kamer is verzonden. In dit meerjarenplan is de Tweede Kamer ook verder geïnformeerd over het toezicht op de woningcorporaties van de Autoriteit woningcorporaties.

De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze wordt tegelijk met het MJP aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft en aan welke niet. De grootste maatschappelijke risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot opsporing.

De ILT is continu bezig om de ontwikkelingen in de maatschappij door te vertalen naar haar taken en activiteiten. De ILT wil haar taken kunnen uitvoeren en daarbij voldoende flexibel worden en blijven om te kunnen meebewegen met nieuwe ontwikkelingen. De basis voor de verandering is:

- informatiegestuurd (data) werken en transparant over resultaten;
- selectieve en effectieve inzet gebaseerd op de hiervoor genoemde risicoanalyse;
- invulling geven aan reflectieve en signalerende functie;
- optimale dienst- en vergunningverlening en verbetering kostendekkendheid.

C. Beleidsconclusies

Omvorming ILT

Het jaar 2021 was voor de inspectie het laatste jaar als agentschap. In 2021 zijn voorbereidingen getroffen om de ILT vanaf 2022 onderdeel te laten zijn als onafhankelijke, gelijkwaardige ketenpartner binnen het departement. Naast de wijziging van het beheersregime en nieuwe begrotingsindeling en administratie, is ook een governance document opgesteld waarin de verhoudingen tussen de overige dienstonderdelen en de ILT zijn beschreven (RelatiestatuuT).

COVID-19

Net als in 2020 heeft de ILT ook in 2021 door COVID-19 steeds moeten zoeken naar een goede en veilige aanpak van haar werkzaamheden, die vaak op locatie worden gedaan. In 2021 is veel vanuit huis gewerkt; bij calamiteiten, ongevallen en meldingen ging het werk op locatie altijd door.

Ook in 2021 is op basis van IBRA bepaald welke toezichtsactiviteiten bij voorrang moesten worden aangepakt. De medewerkers werken volgens de richtlijn 'veilig en gezond werken': met goede beschermende middelen zoals mondkapjes, handschoenen en zichtbare kleding. De veiligheid van haar werknemers staat bij de ILT altijd voorop.

De pandemie heeft er toe geleid dat de ILT nog meer gebruik maakt van data en werkprocessen verder zijn gedigitaliseerd.

Programmatische aanpak

In 2021 heeft de inspectie haar programmatische aanpak voortgezet. Deze programma's zijn de afgelopen jaren ontstaan uit de resultaten van de inspectie-brede risico analyse:

1. Minder broeikasgassen
2. Duurzame producten
3. Bodem
4. Juiste verwerking van afvalstoffen
5. Slim en veilig goederenvervoer over de weg
6. Veiligheid op het spoor
7. Veilig en duurzaam Schiphol
8. Veiligheid op het spoor
9. Marktwerking taxi
10. Optimaliseren dienst- en vergunningverlening

De ILT is ook in 2021 gestart met een nieuw programma: vertrouwen. De ILT richt zich in eerste instantie op het vertrouwen van de ILT in instituties en andersom.

Naast de programma's is gestart met het Nederlands Luchtvaart Veiligheids Programma, vergunningverlening en toezicht op het gebied van drones. Daarnaast is gestart met een aparte afdeling voor cybersecurity.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 65 Budgettaire gevolgen van beleid art.24 Handhaving en Toezicht (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	106.759	116.679	134.798	131.881	151.220	130.431	20.789	1
Uitgaven	106.759	116.679	134.798	131.881	151.220	130.431	20.789	
1 Handhaving en toezicht	106.759	116.679	134.798	131.881	151.220	130.431	20.789	2
Bijdragen aan het agentschap ILT	106.759	116.679	134.798	131.881	151.220	130.431	20.789	
- Afval, Industrie en bedrijven	23.746	25.831	28.626	- ¹	¹		-	
- Rail en wegvervoer	24.300	26.277	35.644	-			-	
- Scheepvaart	20.171	22.184	22.853	-			-	
- Luchtvaart	16.853	18.636	20.115	-			-	
- Water, producten en stoffen	21.689	23.751	27.560	-			-	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

¹ Conform de Ontwerpbegroting 2020 vervalt vanaf het verslagjaar 2020 de uitsplitsing van de Bijdrage aan het agentschap ILT naar categorieën.

E. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 verplichtingenmutaties zijn een weerspiegeling van de onderstaande toegelichte kasmutaties.
2. De bijdrage aan de ILT is in 2021 verhoogd met in totaal € 20,8 miljoen. De belangrijkste posten zijn de loon- en prijscompensatie (€ 3,2 miljoen), de uitvoering van het Nederlands Luchtvaart Veiligheid Programma (€ 2,7 miljoen), toezicht drones (€ 1,8 miljoen), toezicht verkeersproducten (€ 1,5 miljoen), kosten vergunningverlening en NSA (National Supervisory Authority, € 1,5 miljoen), kosten inspectieview

(€ 1,2 miljoen) en Kiwa (€ 1,0 miljoen). Daarnaast zijn er voor de wijziging en uitbreiding van diverse taken die in 2021 zijn gestart, meer bijdragen ontvangen dan geraamd (€ 7,9 miljoen).

F. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Handhaving en toezicht

Bijdragen aan het agentschap ILT

In het Meerjarenplan (MJP) 2021-2025 staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende kengetallen ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht. Vergunningverlening en de werkzaamheden van de Autoriteit woningcorporaties worden niet gedekt door agentschapsbijdragen maar door bijdragen uit de markt respectievelijk de sector.

De ILT voer haar werkzaamheden uit op basis van de volgende verdeling:

- A. Programmatisch
- B. Niet-programmatisch
- C. Onderzoek en handhaving (incidenten)
- D. Optimale dienstverlening en vergunningverlening
- E. Autoriteit woningcorporaties

Een uitgebreide toelichting op deze werkzaamheden is terug te vinden in het publieksjaarverslag ILT over 2021.

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.

B. Rol en verantwoordelijkheid

De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

De samenwerkingsverbanden Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn verantwoordelijk voor de beleidsinhoudelijke beslissingen over hun verkeer- en vervoeraangelegenheden.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 66 Budgettaire gevolgen van beleid art.25 Brede Doeluitkering (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2021	
Verplichtingen	926.383	951.141	952.739	970.239	988.863	932.531	56.332	1
Uitgaven	930.277	929.574	955.610	953.451	967.127	932.532	34.595	
1 Brede doeluitkering	930.277	929.574	955.610	953.451	967.127	932.532	34.595	2
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

D. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 op het verplichtingenbudget wordt voornamelijk veroorzaakt door de bij eerste en tweede supplettoire begroting en in de decemberbrief gemelde ophogingen. Hieronder worden ze kort nogmaals benoemd:
 - Een ophoging van het verplichtingenbudget door de wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 waardoor het concessieverlener-schap ten aanzien van het grondgebied van de gemeente Weesp overgaat van de provincie Noord-Holland op het openbaar lichaam Vervoerregio Amsterdam (VRA) (€ 1,2 miljoen);
 - Een ophoging van het verplichtingenbudget vanwege de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2021 (€ 20,5 miljoen);

- De realisatie van de verplichtingen voor 2021 is € 34,7 miljoen hoger dan begroot.
2. De hogere realisatie op het kasbudget wordt voornamelijk veroorzaakt door de bij eerste en tweede suppletoire begroting gemelde ophogingen. Specifiek gaat het om overboekingen vanuit het (destijds) Infrastructuurfonds ten behoeve van:
- De Korte Termijn Aanpak (KTA) Mobiliteit en Verstedelijkingsprojecten (MoVe) (€4,2 miljoen);
 - Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) ten behoeve van veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur, fietssnelroutes en bijdrage Digitalisering Overheden (totaal €4,9 miljoen);
 - Corridor Amsterdam-Hoorn voor scope-uitbreiding van de Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT) en spitsmijders (totaal € 3,0 miljoen);
 - Verder is er € 2,0 miljoen overgeboekt vanuit artikel 14 voor de werkgeversaanpak tweede tranche verduurzaming personenvervoer en is het budget opgehoogd door de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2021 (€ 20,5 miljoen).

E. Toelichting op Financiële instrumenten

Uitgaven

Conform de wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als verplichting vastgelegd.

Ontvangsten

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de BDU aan de stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. De stadsregio 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 Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

Zaken die op het Infrastructuurfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk XII.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 67 Budgettaire gevolgen van beleid art.26 Bijdrage Investeringsfondsen (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	5.259.841	6.335.032	6.010.410	6.343.743	8.228.644	14.368.592	- 6.139.948	1
Uitgaven	5.259.841	6.335.032	6.010.410	6.343.743	8.228.644	14.366.592	- 6.137.948	
1 Bijdrage aan het Infrastructuurfonds	4.604.822	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	13.312.853	- 6.336.607	2
2 Bijdrage aan het Deltafonds	655.019	875.276	877.365	834.392	1.252.398	1.053.739	198.659	3
Ontvangsten	0	0	0		0	0	0	

D. Financiële toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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. Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die op de raming in de begroting zijn aangebracht. De voornaamste oorzaken worden hieronder toegelicht. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingswetten over 2021. De voornaamste oorzaken zijn:
 - Omvorming ProRail (- € 7.130,3 miljoen)
 - Generale kasschuif (+ € 768 miljoen)
 - Overboekingen andere begrotingen en begrotingsfondsen (- € 92,4 miljoen)
 - Compensatiepakket Zeeland (+ € 51 miljoen)
 - Meerkosten Covid (+ 45,8 miljoen)
 - Hoogwater Limburg (+ € 13,4 miljoen)
 - Walstroom (+ € 4 miljoen)
 - Innovatieontwikkeling (+ € 4 miljoen)
3. De hogere realisatie van € 198,7 miljoen is veroorzaakt door:
 - Als gevolg van het geactualiseerde programma en om de overprogrammering te verlagen op het Deltafonds 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 verhoging met € 169 miljoen in 2021.

- € 7,2 miljoen is aan het Deltafonds toegevoegd in verband met meerkosten op het project Afsluitdijk als gevolg van de COVID-pandemie.
- Een verhoging van het Deltafonds met € 23,4 miljoen in verband met de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2021 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Deltafonds.
- € 13,3 miljoen is aan het Deltafonds toegevoegd in verband met extra kosten die in 2021 zijn gemaakt naar aanleiding van het hoogwater in Limburg.
- Een verlaging van € -12,3 miljoen voor afdracht BTW aan het BTW Compensatie Fonds voor de verstrekking van Specifieke Uitkeringen (SPUK's) inzake de impulsregeling Ruimtelijke Adaptie en voor de verstrekking van de Specifieke Uitkering (SPUK) omtrent het perceel N307 Roggebotsluis van het project IJsseldelta fase 2 aan de provincie Flevoland.

Een volledig inzicht van de mutaties is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2021.

E. Extracomptabele verwijzingen

Infrastructuurfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Infrastructuurfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

Tabel 68 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Infrastructuurfonds (bedragen x € 1.000)

INFRASTRUCTUURFONDS			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
12	Hoofdwegen	Uitgaven	2.879.349	2.952.254	72.905
12.01	Verkeersmanagement		3.871	4.589	718
12.02	Beheer, onderhoud en vervanging		823.681	844.645	20.964
12.03	Aanleg		883.367	634.468	- 248.899
12.04	GIV/PPS		476.835	733.664	256.829
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		691.595	734.888	43.293
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	137.433	130.876	- 6.557
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.741.916	2.821.378	79.462
13	Spoorwegen	Uitgaven	9.072.039	2.156.463	- 6.915.576
13.02	Beheer, onderhoud en vervanging		1.497.541	1.595.770	98.229
13.03	Aanleg		262.627	370.295	107.668
13.04	GIV/PPS		164.871	190.398	25.527
13.07	Rente en aflossing		7.147.000	0	- 7.147.000
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	198.538	187.656	- 10.882
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		8.873.501	1.968.807	- 6.904.694

INFRASTRUCTUURFONDS			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	84.083	77.533	- 6.550
14.01	Grote regionaal/ lokale projecten		84.082	77.533	- 6.549
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		1	0	- 1
14.09	Ontvangsten		0	1.004	1.004
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		84.083	76.529	- 7.554
15	Vaarwegen	Uitgaven	1.315.532	1.385.294	69.762
15.01	Verkeersmanagement		10.501	11.158	657
15.02	Beheer, onderhoud en vervanging		380.629	463.177	82.548
15.03	Aanleg		296.156	277.290	- 18.866
15.04	GIV/PPS		267.985	250.652	- 17.333
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		360.261	383.017	22.756
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	90.877	97.621	6.744
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.224.655	1.287.673	63.018
17	Megaprojecten	Uitgaven	218.763	351.089	132.326
17.02	Betuweroute		0	0	0
17.03	HSL		3.116	179	- 2.937
17.06	PMR		460	1.700	1.240
17.07	ERTMS		49.033	84.040	35.007
17.08	Zuidasdok		25.576	60.312	34.736
17.10	Programma HFS		140.578	204.858	64.280
17.09	Ontvangsten		64.739	51.675	- 13.064
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		154.024	299.414	145.390
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	0	1.619	1.619
18.01	Saldo afgesloten rekeningen		0	0	0
18.06	Externe veiligheid		0	1.619	1.619
18.07	Mobiliteitsonafh. Kennis en expertise		0	0	0
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0	0
18.11	Investeringsruimte		0	0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging		0	0	0
18.15	Ramingsbijstelling en kasschuif		0	0	0
18.16	Reservering Omgevingswet		0	0	0
18.10	Saldo afgesloten rekeningen	Ontvangsten	0	- 279.865	- 279.865
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0

INFRASTRUCTUURFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	0	281.484	281.484
20	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	234.674	0	- 234.674
20.01	Verkenningen	1.695	0	- 1.695
20.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen	0	0	0
20.03	Reserveringen	232.979	0	- 232.979
20.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit	0	0	0
20.09	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	234.674	0	- 234.674
	Totaal uitgaven	13.804.440	6.924.252	- 6.880.188
	Totaal ontvangsten	491.587	188.967	- 302.620
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	13.312.853	6.735.285	- 6.577.568

Deltafondsd

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Deltafondsd ten behoeve van uitgaven die op het fondsd worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

Tabel 69 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van Hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafondsd (bedragen x € 1.000)

DELTAFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil	
1	Investeren in waterveiligheid	Uitgaven	519.176	428.861	- 90.315
1.01	Grote projecten waterveiligheid		123.174	38.164	- 85.010
1.02	Overige aanlegprojecten waterveiligheid		384.217	381.903	- 2.314
1.03	Studiekosten		11.785	8.794	- 2.991
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	164.879	174.597	9.718
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		354.297	254.264	- 100.033
2	Investeren in zoetwatervoorziening	Uitgaven	19.302	35.173	15.871
2.02	Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening		15.202	33.224	18.022
2.03	Studiekosten		4.100	1.949	- 2.151
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening	Ontvangsten	0	91	91
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		19.302	35.082	15.780
3	Beheer, onderhoud en vervanging	Uitgaven	154.524	229.412	74.888
3.01	Watermanagement		7.458	7.809	351
3.02	Beheer, onderhoud en vervanging		147.066	221.603	74.537
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		154.524	229.412	74.888

DELTA FONDSD			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
4	Experimenteren cf. art. III Deltawet	Uitgaven	42.699	50.884	8.185
4.01	Experimenteerprojecten		0	0	0
4.02	GIV/PPS		42.699	50.884	8.185
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		42.699	50.884	8.185
5	Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	Uitgaven	352.173	347.510	- 4.663
5.01	Apparaat		258.451	266.547	8.096
5.02	Overige uitgaven		74.581	80.963	6.382
5.03	Investeringsruimte		4.900	0	- 4.900
5.04	Reserveringen		14.241	0	- 14.241
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
5.10	Saldo van afgesloten rekeningen		0	- 5.232	- 5.232
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		352.173	352.742	569
7	Investeren in waterkwaliteit	Uitgaven	130.801	44.711	- 86.090
7.01	Realisatieprogramma Kaderrichtlijn water		93.295	29.061	- 64.234
7.02	Overige aanlegprojecten waterkwaliteit		18.282	7.832	- 10.450
7.03	Studiekosten waterkwaliteit		19.224	7.818	- 11.406
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit	Ontvangsten	57	729	672
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		130.744	43.982	- 86.762
	Totaal uitgaven		1.218.675	1.136.551	- 82.124
	Totaal ontvangsten		164.936	175.417	10.481
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.053.739	966.366	- 87.373

5. Niet-beleidsartikelen

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 70 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 97 Algemeen Departement (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	131.783	105.611	142.070	38.084	209.091	41.876	167.215	1
Uitgaven	114.922	93.648	79.742	64.508	161.676	56.945	104.731	
1 Algemeen departement	114.922	77.648	74.742	57.808	62.094	56.945	5.149	
<i>Opdrachten</i>	<i>84.406</i>	<i>46.928</i>	<i>44.134</i>	<i>31.038</i>	<i>35.009</i>	<i>32.188</i>	<i>2.821</i>	
Van A naar Beter	1.481	1.596	1.654	1.316	1.440	1.740	- 300	
Ext. Juridische adv.	1.102	1.186	1.417	1.583	1.365	1.371	- 6	
Onderzoeken ANVS	4.189	3.150	3.208	3.921	2.667	3.745	- 1.078	2
Onderzoeken PBL	3.449	3.652	5.211	6.118	5.920	2.714	3.206	3
Regeringsvliegtuig	62.121	21.934	21.979	8.944	13.775	9.393	4.382	4
Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing	7.198	8.920	7.684	6.832	7.702	7.270	432	
Overige Opdrachten	4.866	6.490	2.981	2.324	2.140	5.955	- 3.815	5
<i>Subsidies</i>	<i>1.341</i>	<i>1.464</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>	<i>250</i>	<i>724</i>	<i>- 474</i>	
KIS	1.290	1.290	1.000	1.000	250	724	- 474	
Overige subsidies	51	174	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>24.048</i>	<i>24.129</i>	<i>24.481</i>	<i>25.770</i>	<i>26.835</i>	<i>24.033</i>	<i>2.802</i>	
Waarvan bijdrage aan KNMI	2.583	2.583	2.583	2.608	2.673	218	2.455	6
Waarvan bijdrage aan ILT	12.412	12.471	12.718	13.118	13.404	13.116	288	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.625	2.631	2.706	2.806	2.874	2.809	65	
Dienstverlening RIVM	6.428	6.444	6.474	7.238	7.884	7.890	- 6	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>5.127</i>	<i>5.127</i>	<i>5.127</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
2 Sanering Thermphos	0	16.000	5.000	6.700	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	<i>0</i>	<i>16.000</i>	<i>5.000</i>	<i>6.700</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Sanering Thermphos	0	16.000	5.000	6.700	0	0	0	
3 COVID-19 Testen	0	0	0	0	99.582	0	99.582	
<i>Opdrachten COVID-19</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>99.491</i>	<i>0</i>	<i>99.491</i>	7
<i>Subsidies COVID-19</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>91</i>	<i>0</i>	<i>91</i>	
Ontvangsten	336	3.167	944	2.772	6.231	1.101	5.130	8

C. Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 € 167,2 miljoen wordt veroorzaakt door overlopende uitgaven naar 2022 van het COVID-19 budget (€ 73,4 miljoen), negatieve verplichtingen bijstellingen van verplichtingen als gevolg van de verrekende Vennootschapsbelasting 2020 en het afboeken van enkele oude verplichtingen m.b.t. het Regeringsvliegtuig (€ -14 miljoen), het vastleggen van een contractuele verplichting in 2021 voor de jaren 2022 t/m 2031 inzake beheer Kerncentrale Borssele KCB simulator voor ANVS (€ 1,5 miljoen), diverse mee-en tegenvallers met name veroorzaakt door COVID-19 (€ 1,7 miljoen) en als gevolg van de onderstaand onder 2 t/m 7 toegelichte oorzaken.
2. De lagere realisatie van € 1,1 miljoen wordt met name veroorzaakt door opgelopen vertragingen a.g.v. COVID-19 en vertraagde facturering bij onderzoeken ANVS .
3. De hogere realisatie van € 3,2 miljoen is het gevolg van hogere bijdragen voor onderzoekopdrachten aan PBL ten behoeve van o.a. de Europese Commissie (onderzoeksprogramma's CLIMA, COMMIT, CRESCENDO, NAVIGATE, etc..), van DGMi aan de monitoring en sturing van het Werkprogramma Circulaire Economie 2021, de Watergezant in het onderzoek «Geography of Future Water Challenges» en LNV voor aanvullend onderzoek Stikstofreductie.
4. De hogere realisatie van € 4,4 miljoen van het regeringsvliegtuig is het gevolg van betaalde inkларingskosten en aanvullende kosten voor de exploitatie.
5. De lagere realisatie van € 3,8 miljoen is het gevolg van een bijdrage aan EZK inzake de opdracht voor de Innovatie expo en opgelopen vertragingen en minder uitgaven a.g.v. COVID-19 bij diverse onderzoeken voor o.a mobiliteit, Innovatie Estafette en Participatie .
6. De hogere realisatie van € 2,5 miljoen betreft maatwerkopdrachten die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht naar aanleiding van vastgestelde offertes.
7. De realisatie van € 99,5 miljoen betreft de uitgaven op het door het Kabinet beschikbaar gestelde bedrag t.b.v. de regeling voor het beschikbaar stellen van gratis testen via de reisbranche en OpenHouse.
8. De hogere ontvangsten van € 5,1 miljoen hangen samen met de ontvangsten reizigerstesten COVID-19 (€ 4,2 miljoen), ontvangsten voor onderzoekopdrachten PBL, voornamelijk uit de Europese Commissie (onderzoeksprogramma's CLIMA, COMMIT, CRESCENDO, NAVIGATE, etc.) (€ 1,4 miljoen) en lagere ontvangsten voor het Regeringsvliegtuig doordat er minder is gevlogen (-/- € 0,5 miljoen).

D. Toelichting op de financiële instrumenten

1 Algemeen departement

Opdrachten

Van A naar Beter

Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.

Onderzoeken Kennis, Innovatie en Strategie (KIS)

Het betreft uitgaven voor artikel overstijgende opdrachten op het gebied van Kennis, Innovatie en Strategie.

Externe juridische advisering

Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, worden opdrachten hiertoe centraal gegeven voor 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 Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

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 PBL⁴⁹

Onderzoeken Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties (waaronder de dienstverlening door agentschappen) inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.

Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)

DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. Tijdens een (dreigende) crisis coördineert het DCC-lenW de informatievoorziening binnen het ministerie op het gebied van Infrastructuur en Waterstaat en is het DCC verantwoordelijk voor het crisisbeheersingsproces. Het beleid op het gebied van crisisbeheersing is het laatste decennium flink in ontwikkeling. Dit is vooral veroorzaakt door de opkomst van andere crisisvormen (terreuraanslagen, extreme weersomstandigheden en infectieziekten), door de internationale dimensies van crises en de verantwoordelijkheid voor nucleaire crisisbeheersing.

Regeringsvliegtuig

Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud, exploitatie en aanschaf van het regeringsvliegtuig.

Subsidies

Deze uitgaven hangen samen met subsidies die lenW verstrekt, met name aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek voor het programma SURF (Smart Urban Regions in the Future), Urban Futures en het programma Duurzame Logistiek.

Bijdragen aan agentschappen

KNMI

Dit betreft de bijdrage aan het KNMI voor afname van meteorologische producten en diensten relevant voor de uitvoering van diverse taken door RWS waaronder gladheidbestrijding en afname van maatwerk dienstverlening door ANVS.

ILT

De bijdrage aan ILT is bestemd voor de kosten van vergunningverlening die niet geheel gedekt worden door de inkomsten die de ILT verkrijgt vanuit de tariefheffing. Dit wordt veroorzaakt door tarieven, waarvan het bij ministeriële regeling vastgestelde bedrag lager is dan de werkelijke kosten van de vergunningverlening en door vergunningverlenende activiteiten van ILT waarvoor geen tarief is vastgesteld, waardoor de betreffende aanvragers van vergunningen de kosten van de aanvraag niet aan ILT hoeven te vergoeden. De vastgestelde tarieven worden in de Staatscourant gepubliceerd.

RWS

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)

Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als beleidsondersteuning bij stralingsbescherming, ondersteuning bij stralingsinspecties, het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.

Bijdragen aan ZBO's en RWT's

Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (StAB)

Met ingang van 2020 is de subsidiëring en ministeriële verantwoordelijkheid van StAB overgegaan van het Ministerie van IenW naar het Ministerie van J&V.

2 Sanering Thermphos

Subsidies

Naar aanleiding van het kabinetsbesluit is besloten dat het Rijk een bijdrage levert bij de sanering van voormalig bedrijventerrein Thermphos, waarbij IenW als beleidsverantwoordelijk departement is aangesteld.

COVID-19 Reizigers Testen

Door het Kabinet zijn generaal gelden beschikbaar gesteld t.b.v. de regeling voor het aanbieden van gratis testen voor uitgaande reizigers voor de periode 1 juli tot en met 31 augustus 2021, via de reisbranche en OpenHouse.

Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten geraamd die IenW ontvangt voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.

5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndeptement

A. Algemene Doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Inspectie Leefomgeving en Transport, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en ICT, bijdragen aan rijksbrede SSO's en overige materiële voor het kerndeptement.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 71 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndeptement (bedragen x € 1.000)								
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021	
Verplichtingen	371.490	281.510	329.738	331.427	348.191	327.912	20.279	1
Uitgaven	334.417	298.856	317.541	335.910	342.540	335.315	7.225	
1 Personele uitgaven	228.170	220.973	236.880	262.284	272.011	244.156	27.855	
- waarvan eigen personeel	198.489	193.030	204.931	224.847	233.600	218.170	15.430	2
- waarvan externe inhuur	21.853	20.999	25.722	31.740	34.555	19.210	15.345	3
- waarvan overige personele uitgaven	7.828	6.944	6.227	5.697	3.856	6.776	- 2.920	
2 Materiele uitgaven	106.247	77.883	80.661	73.626	70.529	91.159	- 20.630	
- waarvan ICT	21.817	20.308	21.495	25.614	25.753	24.845	908	
- waarvan bijdrage aan SSO's	66.555	48.798	50.308	38.224	35.526	42.952	- 7.426	4
- waarvan overige materiële uitgaven	17.875	8.777	8.858	9.788	9.250	23.362	- 14.112	5
Ontvangsten	18.224	14.667	21.274	12.754	16.781	8.297	8.484	6

C. Financiële Toelichting

Onderstaand wordt op het niveau van financieel instrument en de verplichtingen 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 worden overwegend verklaard door de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht en eerder aangegane verplichtingen vanuit later jaren.
2. De hogere personele uitgaven van € 15,4 miljoen betreft voornamelijk de uitgekeerde loon-en prijsbijstelling (€ 3,6 miljoen), de inzet voor extra onderzoeksopdrachten en Rekenmeesterfunctie voor LNV en EZ door PBL en verrekening van teruggekeerde medewerkers van BZK i.h.k.v. de Omgevingswet (€ 4,6 miljoen), overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds voor inzet in het kader van Openbaar Vervoer en Spoor (OVS) en Wegen en Verkeersveiligheid (€ 1,8 miljoen), extra inzet t.b.v. Duurzame Mobiliteit (DUMO € 3 miljoen), extra Juridisch- en bestuurlijke ondersteuning o.a. voor WOB en ondersteuning topambtenaren € 2,0 miljoen), extra inzet voor Bodem Ondergrond en Wadden (€ 0,8 miljoen), generieke taken voor IenW op het gebied van Omgevingswet en NOVI

- (€ 0,6 miljoen), toezicht op de bouw van de nieuwe nucleaire installatie (Pallas € 0,6 miljoen), extra inzet/middelen nodig voor de doorontwikkeling van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) en de toegenomen voorzitterskosten van de commissie (€ 1,3 miljoen), een verplichte bijdrage aan de Europese uitvoerende secretariaten (€ 0,5 miljoen), versterking van de strategisch inhoudelijke inzet bij het team rivieren, voor programma IJsselmeergebied en voor internationaal (€ 0,5 miljoen), diverse lagere uitgaven dan voorzien (-/- € 0,3 miljoen) en als gevolg van de krappe arbeidsmarkt is een deel van de inzet gevuld met externe inhuur en heeft daarvoor een herschikking plaatsgevonden (-/- € 3,5 miljoen).
3. De extra uitgaven externe inhuur betreft het in het kader van COVID-19 door het Kabinet beschikbaar gestelde bedrag, t.b.v. de regeling voor het beschikbaar stellen van gratis testen via de reisbranche en OpenHouse (€ 2,5 miljoen), extra inhuur voor inzet op vacature ruimte a.g.v. de krappe arbeidsmarkt (€ 3,5 miljoen), extra inzet t.b.v. Open Overheid, Informatiehuishouding en POK (€ 1,3 miljoen), het project Opvolging Bedrijfsvoeringssysteem SAP (OBS € 1,0 miljoen), noodzakelijke inhuur voor diverse ICT projecten waaronder DIGI-toegankelijkheid (€ 1,0 miljoen), Overboeking vanuit opdrachtenbudget van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds t.b.v. de Digitale transport Strategie en Cybersecurity Waterveiligheid (€ 1,4 miljoen), Bijdragen van Defensie, LNV en BZK in het kader van Luchtruimherziening, Regiobeleid en Aardgasvrije wijken (€ 1,3 miljoen), extra inhuur noodzakelijk ten behoeve van inkoop (€ 1,2 miljoen), inzet voor de Program Management Office luchtvaart (€ 1,2 miljoen) en inzet voor het project Vrachtwagenheffing (€ 1,0 miljoen).
 4. De lagere bijdrage aan SSO's van € 7,4 miljoen wordt overwegend veroorzaakt door de overdracht van facilitaire dienstverlening naar BZK (-/- € 10,7 miljoen), er is minder uitgegeven voor aanpassingen aan het gebouw en maatwerk voor facilitair- en gebouwendienst (-/- € 2 miljoen), extra bijdragen aan SSC-ICT voor transitiekosten en kantoorautomatisering (€ 1,4 miljoen), diverse herschikkingen vanuit het materiele budget o.a. van kantoorautomatisering (€ 1,5 miljoen), diverse overboekingen voornamelijk met BZK i.h.k.v. de Omgevingswet (€ 0,2 miljoen), uitgekeerde prijsbijstelling (€ 0,2 miljoen) en bijdragen RWS voor kosten FM Haaglanden, Standaard Platform en bedrijfsge-neeskundige zorg (€ 1,6 miljoen).
 5. De lagere reguliere materiële uitgaven van € 14,1 miljoen zijn voor een groot deel het gevolg van een overboeking van budget naar de agent-schappen RWS, KNMI en ILT ter compensatie van gemaakte kosten in het kader van de Participatiewet (€ 6,4 miljoen), diverse herschikkingen naar Rijksbrede SSO o.a. voor kantoorautomatisering (€ 1,5 miljoen), verboekingen naar BZK t.b.v. Bureau ICT Toetsing (BIT), de Transitie Digi inkoop, project HRM in het inkoopdomein en de bijdrage voor de Vernietiging Gevaarlijk Vuurwerk (€ 2,4 miljoen), het lager uitvallen van de factuur van Logius lager dan was geraamd, minder uitgaven voor Open Overheid dan gepland en er was sprake van overlopende facturen naar 2022 (€ 2,3 miljoen), lagere kosten voor integrale beveiliging dan voorzien (€ 0,4 miljoen) en diverse mee- en tegenvallers (€ 1,5 miljoen).
 6. De hogere ontvangsten van € 8,5 miljoen betreft voornamelijk extra ontvangsten Standaard Platform (€ 1,7 miljoen), ontvangsten ICT m.b.t. verrekening van licenties en een bijdrage van BZ voor een technische migratie (€ 1,1 miljoen), overlopende ontvangsten uit 2020 van o.a. ILT en RWS voor interne dienstverlening (€ 5,2 miljoen), minder contracten zijn afgesloten voor interne dienstverlening, hiertegenover staan ook minder personele uitgaven (-/- € 1,1 miljoen), door PBL gegenereerde

contractonderzoekopdrachten voornamelijk uit de Europese Commissie (€ 0,3 miljoen), bijdrage BZ voor ontwikkeling bedrijfsvoeringssysteem Sap (€ 1 miljoen) en diverse ontvangsten uit detacheringen (€ 0,2 miljoen).

D. Toelichting op de financiële instrumenten

1 Personele uitgaven

Dit betreft de verantwoording van alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

2 Materiële uitgaven

Dit betreft de verantwoording van de materiele uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces. Hieronder valt ook de bijdragen aan Shared Service Organisaties (o.a. P-Direkt, FM-Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf) en ICT uitgaven voor onderhoud en licenties.

Tabel 72 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (bedragen x € 1.000)

	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Begroting 2021	Verschil 2021
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	2.236.560	2.194.882	2.225.359	2.383.472	1.907.990	2.427.337	- 519.347
Kerndepartement	334.417	298.856	317.541	335.910	342.540	335.315	7.225
Totaal apparaatskosten batenlastendiensten	1.246.112	1.291.899	1.377.691	1.493.562	1.565.450	1.500.022	65.428
ILT	152.664	152.109	153.196	174.425	184.219	168.014	16.205
KNMI	55.816	57.113	62.218	65.615	72.509	72.129	380
RWS	1.031.132	1.082.677	1.162.277	1.253.522	1.308.722	1.259.879	48.843
NEa ¹	6.500	-	-	-	-	-	-
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's²	656.031	604.127	530.127	554.000	0	592.000	0
ProRail	472.000	599.000	525.000	554.000	n.n.b. ³	592.000	0
Kadaster ⁴	179.000	-	-	-	-	-	-
StAB	5.031	5.127	5.127	-	-	-	-

1 Bij de hervorkaveling naar aanleiding van Rutte III is de Nea in 2018 overgeheveld naar EZK (TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 62).

2 De realisatiecijfers over het jaar 2021 waren bij het opstellen van het jaarverslag niet volledig beschikbaar om op te nemen in deze tabel.

3 De gegevens over 2021 zijn ten tijde van het publicatie van het jaarverslag nog niet bekend. Deze worden bij de begroting 2023 aan de Kamer aangeboden.

4 Bij de hervorkaveling naar aanleiding van Rutte III is het Kadaster in 2018 overgeheveld naar BZK (TK 2017–2018, 34 775 XII, nr. 63).

Apparaatskosten agentschappen en ZBO's en RWT's

lenW is verantwoordelijk voor vier agentschappen: de Inspectie Leefomgeving en Transport, het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, de Nederlandse Emissieautoriteit en Rijkswaterstaat. De apparaatskosten en ontvangsten worden verder uitgesplitst en toegelicht in de agentschapsparagrafen. lenW verstrekt bijdragen aan drie begrotingsgefinancierde ZBO's en RWT's: ProRail, en Kadaster. Zie voor meer informatie over de ZBO's en RWT's van lenW de bijlage ZBO's en RWT's van dit Jaarverslag (Bijlage 1). De apparaatskosten van de Staf van de Deltacommissaris worden in lijn met de Waterwet op het Deltafonds begroot en verantwoord (zie artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven van het Jaarverslag van het Deltafonds).

5.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld

A. Algemene Doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient hoofdzakelijk als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenW begroting, zoals loon- en prijsbijstelling. Ook taakstellingen die nog niet direct kunnen worden doorgeboekt worden op dit artikel geadministreerd.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 73 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 99 Nog Onverdeeld (bedragen x € 1.000)							
	2017	2018	2019	2020	Realisatie 2021	Vastgestelde begroting 2021	Verschil 2021
Verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
Nominaal en Onvoorzien	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

C. Financiële Toelichting

Er zijn op dit artikel, net als voorgaande jaren, geen verplichtingen aangegaan en geen uitgaven en ontvangsten gerealiseerd.

6. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

De scope van deze bedrijfsvoeringsparagraaf is de bedrijfsvoering waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is. (hoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds). De bedrijfsvoering, inclusief het financieel beheer binnen het Ministerie van IenW, is al meer op orde zoals ook weergegeven in de onderstaande uitzonderingsrapportage. De financiële overzichten geven een getrouw beeld van de uitkomsten van de begrotingsuitvoering.

1. Uitzonderingsrapportage

Om te voldoen aan de rapportagecriteria uit de rijksbegrotingsvoorschriften wordt in dit onderdeel gerapporteerd op de onderstaande rapportage-items:

- comptabele rechtmatigheid;
- totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie;
- begrotingsbeheer, financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering;
- overige aspecten van de bedrijfsvoering.

A. Comptabele Rechtmatigheid

Uit de controle door de Auditdienst Rijk (ADR) over 2021 is gebleken dat de rapporteringstoleranties niet zijn overschreden met uitzondering van de toleranties die betrekking hebben op: de betalingen van artikel 97 en de verplichtingen van artikel 14 van begrotingshoofdstuk 12. Bij de betalingen is dit het gevolg van het niet vragen van een bankgarantie c.q. tijdige ontheffing van Financiën waardoor niet voldaan is aan de Regeling Financieel beheer van het Rijk. Bij de verplichtingen is de voornaamste oorzaak aangegane garantieverplichtingen in 2020 met het ministerie van financiën om CBR en RDW in staat te stellen leningen aan te gaan. In 2021 is voor deze garantieverplichtingen alsnog instemming van het parlement verkregen.

In onderstaande tabellen worden de overschrijdingen weergegeven.

Tabel 74 Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties fouten en onzekerheden								
(1) Rapporteringstolerantie	(2) Verantwoord bedrag in € (omvangsbasis)	(3) Rapporteringstolerantie voor fouten en onzekerheden in €	(4) Bedrag aan fouten in €	(5) Bedrag aan onzekerheden in €	(6) Bedrag aan fouten en onzekerheden in €	(6a) Waarvan bedrag aan fouten en onzekerheden gerelateerd aan noodmaatregelen in €	(7) Percentage aan fouten en onzekerheden t.o.v. verantwoord bedrag = (6)/(2)*100%	(7a) Waarvan percentage aan fouten en onzekerheden gerelateerd aan noodmaatregelen t.o.v. verantwoord bedrag = (6a)/(2)*100%
Verplichtingen								
HXII Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	341.513.607	25.000.000	77.459.599	944.747	78.404.346	18.800.000	23,0%	5,5%
Uitgaven								
HXII Artikel 97 Algemeen departement	167.905.851	16.790.585	34.747.763	958.168	35.705.931	32.000.000	21,3%	19,1%

B. Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

Er zijn geen bijzonderheden te melden.

C. Financieel en materieelbeheer

Begrotingsbeheer

In het begrotingsjaar is het begrotingsbeheer m.b.t. verplichtingen verbeterd.

Financieel beheer

Het algemene beeld is dat de uitkomsten inzake het financieel beheer over 2021 nog grotendeels gelijk zijn gebleven aan 2020. De ADR concludeert in haar samenvattend rapport dat beheer en beheersing van de inkoop en de openstaande verplichtingen gedurende de looptijd de belangrijkste aandachtspunten blijven.

De ADR constateert in haar samenvattend audit rapport verbeteringen in het voorschotten en verplichtingenbeheer en in het risicomangement bij informatiebeveiliging. Bij een drietal subsidievestigingen heeft de ADR geconstateerd dat de controleverklaringen niet conform controleprotocollen zijn (geen oordeel over de rechtmatigheid) of dat er geen subsidieverantwoording is ingediend door de subsidieontvanger. Bij deze vaststellingen is daarmee geen zichtbare invulling gegeven aan het sanctiebeleid zoals een vermindering van de subsidie of terugvordering van de subsidie. In beleidsmemo's zijn de subsidies goedgekeurd maar geen uiteenzettingen en/of motivaties opgenomen over onrechtmatigheden of impact.

Naar aanleiding van de bevindingen over 2020 heeft lenW verbeterplannen opgesteld om de verbeteringen in het financieel beheer te realiseren. Deze hebben met name betrekking op het oplossen van de onvolkomenheden van de Algemene Rekenkamer. De voortgang daarvan in 2021, is als volgt:

Onvolkomenheid aanbestedingen kerndepartement

Een verbeterplan inkoopbeheer is opgesteld en in uitvoering. Volgens de planning zal het verbeterplan in 2023 volledig zijn gerealiseerd.

Overbruggingsovereenkomsten

lenW is categoriemanager op een aantal rijksbrede raamovereenkomsten. Vier rijksbrede raamovereenkomsten (Interim Management & Organisatieadvies, Inkoopadvies, Auditdiensten en Financiële Adviesdiensten) zijn verlengd middels een overbruggingsovereenkomst. De raamovereenkomst «Financiële adviesdiensten» is in december 2020 gereedgekomen en heeft tot een rechtmatig contract geleid. De her-aanbestedingen voor de overige drie raamovereenkomsten zijn vertraagd, waardoor de nieuwe contracten in 2022 beschikbaar komen. De overbruggingsovereenkomsten zijn onrechtmatig vanwege het ontbreken van een aanbesteding. Het gevolg hiervan is dat alle aangegane verplichtingen op deze overeenkomsten rijksbreed onrechtmatig zijn. Het gaat voor lenW in totaal in het huidig verslagjaar 2021 om een bedrag groot ca. € 7,3 miljoen euro.

Onvolkomenheid aanbestedingen rijkswaterstaat

Een verbeterplan inkoopbeheer is opgesteld en in uitvoering. Volgens de planning zal het verbeterplan in 2024 volledig zijn gerealiseerd. Bij een grote verplichting bleek dat het onderliggende dossier onvoldoende inzicht gaf in de opbouw van de verplichting en de onderbouwing van de naleving van

de aanbestedingsregels. Tevens was dit dossier niet op Tendered gepubliceerd terwijl dit wel had moeten. Daarbij is specifiek voor RWS sprake van het niet naleven van aanwijzingen van bedrijfsjuristen in het interne mandaatadvies op dit dossier. Wij gaan hier in 2022 maatregelen op nemen.

Onvolkomenheid prestatieverklaren lenW

Een verbeterplan prestatieverklaren bestuurskern is opgesteld en in uitvoering. Volgens de planning zal het verbeterplan in 2023 volledig zijn gerealiseerd.

RWS

De Auditdienst Rijk (ADR) en Algemene Rekenkamer (ARK)-bevindingen over 2020 richtten zich in belangrijke mate op het inkoopbeheer en de kwaliteit van de prestatieverklaringen kleine contracten (niet SCB). Mede in lijn met de afspraken die in het Audit Committee lenW zijn gemaakt heeft RWS plannen van aanpak opgesteld over het inkoopbeheer en kwaliteit prestatieverklaringen.

Op dit moment wordt uitwerking gegeven aan de verbeterplannen m.b.t. inkoopbeheer en kwaliteit prestatieverklaringen, waarbij de vertaalslag is gemaakt van ADR/ARK-bevindingen naar maatregelen, en van maatregelen naar acties. Hiervoor zijn in 2021 verschillende oorzakenanalyses uitgevoerd. Voor de in de plannen van aanpak beschreven verbeteracties is capaciteit vrijgemaakt, zijn de verschillende groeipaden bemenst en is de governance in de lijn ingericht.

Onvolkomenheid verplichtingenbeheer lenW

Een verbeterplan verplichtingenbeheer bestuurskern is opgesteld en in uitvoering. Volgens de planning zal het verbeterplan in 2022 volledig zijn gerealiseerd.

D. Overige aspecten van de bedrijfsvoering

De voortgang m.b.t. het oplossen van de onvolkomenheden 2020 uitgedeeld door de Algemene Rekenkamer in 2021 is als volgt:

Onvolkomenheid informatiebeveiliging

Op het vlak van Informatiebeveiliging zijn in 2021 verdere stappen gezet. De governance voor cybersecurity binnen lenW is vastgesteld en geïmplementeerd. De departementale CISO is medio 2021 geïnstalleerd, zodat de interne samenwerking tussen centraal en decentraal kon worden versterkt door opstarten van een regulier CISO-overleg lenW en gesprekken tussen de departementale CISO en de CISO's van de dienstonderdelen. Aan de hand van een plan van aanpak wordt gestructureerd gewerkt aan de bevindingen met betrekking tot de onvolkomenheid op het gebied van informatiebeveiliging die de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd. Belangrijk onderdeel daarvan is het verbeteren van de inrichting, monitoring en sturing op het risicomanagement van lenW, waarvan in het najaar 2021 de basisvereisten zijn vastgesteld en plan van aanpak voor de uitvoering daarvan is vastgesteld.

Onvolkomenheid Lifecyclemanagement

De inwerkingtreding van het Besluit CIO-stelsel Rijksdienst 2021 heeft geleid tot een wijziging van het OenM-besluit lenW en de herinrichting van het CIO-stelsel lenW. Hierdoor is voldaan aan belangrijke randvoorwaarden om LCM op centraal niveau naar een hoger volwassenheidsniveau te brengen.

In de CIO-Raad lenW is afgesproken te komen tot een centraaloverzicht van de kritieke applicaties in het primaire proces. Daarnaast is de concerndirectie Informatievoorziening uitgebreid en is er een projectleider en portefeuillehouder aangesteld voor LCM. Met alle dienstonderdelen is via de geformeerde werkgroep een plan van aanpak opgesteld, onderlinge kennis gedeeld, een rapportage proces afgestemd en een organisatiebrede inventarisatie en uitvraag uitgevoerd. In de CIO-Raad lenW van 9 december 2021 is de eerste centrale LCM-rapportage behandeld. Hierdoor is de eerste volledige rapportagecyclus doorlopen. In 2022 wordt de rapportagecyclus verder doorontwikkeld.

2. Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen

Grote lopende ICT-projecten

lenW vermeldt, conform rijksbrede afspraken, alle projecten en programma's met een meerjarig ICT-component van tenminste € 5 miljoen op het [Rijks ICT-dashboard](#). Halverwege het jaar rapporteren de diensten over majeure wijzigingen en actualiseren, waar nodig, de informatie op het Rijks ICT-dashboard. In 2021 heeft het departementale CIO-office bijeenkomst georganiseerd over het Rijks ICT-dashboard, is de Handreiking uitgebreid en is het proces voor het actualiseren aangescherpt. Ook heeft de Auditdienst Rijk (ADR) over 2020 aangegeven dat het proces van gegevens verzamelen, valideren en op het Rijks ICT-dashboard plaatsen, ordentelijk verloopt en dat een juist beeld van de kosten gegeven wordt.

Door het [Adviescollege ICT-toetsing](#) (AcICT) zijn in 2021 drie adviezen opgeleverd over de projecten IA Sourcing, Opvolging Bedrijfsvoering Systeem en Modernisering Waarneeminfrastructuur. De projecten IA Sourcing, Opvolging Bedrijfsvoering Systeem zijn uitgevoerd in 2020, maar afgerond in 2021. Daarnaast heeft het AcICT in 2021 het project Tijdelijke Tolheffing getoetst, waarvoor het advies in Q1 2022 wordt opgeleverd. lenW heeft in 2021 meer projecten voor een toets aangemeld bij het AcICT, maar niet alle aangemelde projecten zijn getoetst. Het AcICT maakt op basis van een risicoanalyse zelfstandig de afweging welke projecten worden getoetst. Naast de onderzoeken van het AcICT zet lenW bij ICT-projecten ook andere (interne en externe) toetsen in. De BIT-adviezen zijn openbaar en raadpleegbaar via de website van het AcICT.

Gebruik open standaarden en open source software

In 2021 is de CoronaCheck Scanner door VWS ontwikkeld. lenW stond aan de lat voor het ondersteunen van internationale reisorganisaties bij het controleren van DCC QR codes (DCC=Digital COVID Certificate). Doordat de CoronaCheck code geheel Open Source is, heeft lenW optimaal gebruik kunnen maken van de inspanningen van VWS engineers om de Europese verordening voor het DCC te vertalen naar een ICT oplossing. Zonder de inzet Open Source was dit niet mogelijk geweest en ook in het vervolg maakt lenW dankbaar gebruik van Open Source referentiesoftware, deze keer ontwikkeld door T Systems in opdracht van de EU.

lenW stuurt al jarenlang op het toepassen van Open Source (onder andere op basis van de Open Source strategie van 2011) en, via de lenW Enterprise architectuur, op de verplichte en aanbevolen Open standaarden zoals gepubliceerd door Forum Standaardisatie. We merken op dat de samenstelling van de lijst en de introductie van de Beslisboom op de website van Forum Standaardisatie hun nut hebben: de standaarden voelen minder als corvee, en maken oplossingen daadwerkelijk beter in de praktijk. Binnen lenW helpt daarbij ook de Praktische Toepassing Verplichte Eisen aan

Digitale Voorzieningen, en de toepassing van het door lenW zelf ontwikkelde Open Source platform Standaard Platform, dat inmiddels door Logius wordt geëxploiteerd. Door dit soort initiatieven te gebruiken bij inkoop en aanbesteding werkt lenW actief mee aan de invulling van het rijksbeleid.

Betaalgedrag: (alleen indien <95% binnen 30 dagen)

Binnen lenW is 96% van de totaal aantal facturen binnen de betalingsnorm voldaan.

Evaluatie van het audit committee

Het audit committee is viermaal bijeengekomen. De aanpak en voortgang van maatregelen om bevindingen en onvolkomenheden in de bedrijfsvoering op te lossen is besproken, mede aan de hand van de auditrapporten van de ADR. Risicomanagement, life cycle management van ICT, Nationaal Groeifonds, open overheid, organisatiewijzigingen en diverse ontwikkelingen op het gebied van informatiebeleid waren agendaonderwerp. Begin 2021 is de vacature voor het tweede externe lid vervuld.

Normenkader financieel beheer

Het departementaal toezicht op het normenkader financieel beheer is ongewijzigd ten opzichte van 2020.

Bedrijfsvoeringsrisico's en/of -problemen als gevolg van de coronacrisis

N.a.v. de op 19 mei 2021 door de Tweede Kamer aangenomen motie Sjoerdsma (Kamerstuk [21 501-20, nr. 1668](#)) heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2021 een testtraject opgezet voor mensen die afgelopen zomer op reis naar het buitenland gingen en zich moesten laten testen omdat hun reisbestemming dat vereiste. Omdat deze testcapaciteit voor reizigers al op 1 juli beschikbaar diende te zijn, kende dit uitvoeringstraject een zeer hoge tijdsdruk.

Er zijn testaanbieders gecontracteerd via een 'Open House' procedure. Deze is rechtmatig verlopen. Twee ondersteunende inkoopopdrachten zijn op grond van dwingende spoed via directe gunning verstrekt omdat er niet voldoende tijd was om hiervoor binnen de vigerende regelgeving een aanbesteding te kunnen doen. Deze twee opdrachten zijn daarmee onrechtmatig verstrekt. Daarnaast zijn er vijf inkoopopdrachten (m.n. inhuur) onder een bestaande zgn. (onrechtmatige overbruggings-)raamovereenkomst afgesloten.

In de brief van 18 juni jl. (Kamerstuk [25 295, nr. 1337](#)) over de uitvoering van de motie Sjoerdsma is ook al gemeld dat mogelijk vanwege het zeer korte tijdspad van directe opdrachtverlening sprake kan zijn zonder daarvoor een aanbesteding te doen en dat daardoor een deel van de opdrachtverlening mogelijk onrechtmatig kan zijn.

De totale kosten van de testen die zijn uitgevoerd door de commerciële testaanbieders bedragen circa € 130 miljoen. In 2021 zijn ruim 180 facturen betaald aan de gecontracteerde testaanbieders voor een totaalbedrag van circa € 97 miljoen. Naar aanleiding van controles door het ministerie en een door het ministerie ingehuurd accountantskantoor zijn er diverse correcties doorgevoerd op de facturen. Een deel van de betaalde facturen is onder voorbehoud betaald, omdat de controles nog niet volledig zijn afgerond. Voor een bedrag van circa € 64 miljoen zijn de controles afgerond en rechtmatig. Voor het overige gedeelte kunnen er mogelijk nog correcties plaatsvinden op basis van de uitkomsten van de controles en zullen de alsdan resterende bedragen rechtmatig zijn. Streven is om in 2022 de controles af te ronden en de verplichtingen vast te stellen.

3. Belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering

In het verslagjaar 2021 is verder gewerkt aan de organisatie zodat lenW is toegerust om invulling te blijven geven aan de opgaven die aan haar zijn toevertrouwd. De pSG is daarbij verantwoordelijk voor de integrale ontwikkeling en realisering van de strategische doelstellingen op bedrijfsvoeringgebied voor het ministerie en de afstemming van de bedrijfsvoering op

het primaire proces van het ministerie. De budgethouders binnen lenW zijn verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering. De directeur FEZ stelt kaders aan de financiële en fiscale bedrijfsvoering en houdt daarop toezicht.

lenW wil een **departement zijn, dat met de buitenwereld verbonden is, dat de burger centraal stelt, dat snel en adequaat kan anticiperen op relevante ontwikkelingen. In de politiek, in de samenleving en in de uitvoering.** Om richting te geven aan de activiteiten van medewerkers is een lenW kompas samengesteld met het *wat en waarom* (onze corporate story) en uit onze werkwijze, het *hoe*: negen ontwikkelthema's waarin de organisatie zich de komende jaren verder wil ontwikkelen. Hieronder worden deze negen ontwikkelthema's benoemd.

We werken en denken vanuit de (maatschappelijke) opgave in het licht van de transitie slimme en groene mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie. Door middel van casuslabs wordt hier aan gewerkt. In 2021 zijn onder andere casuslabs gehouden over duurzame luchtvaartbrandstoffen en een toekomstbestendig VTH-stelsel (vergunningverlening, toezicht en handhaving). Belangrijk is dat de opgave centraal wordt gesteld. Soms helpt dan het moment. Een goed voorbeeld is geweest het op korte termijn realiseren van COVID-testen voor reizigers.

We heffen spanningen zoveel mogelijk op door een (nieuwe) integrale benaderingswijze die boven de traditionele sectorale benadering uitstijgt. Oplossingen die lenW bedenkt moeten standaard bijdragen aan CO₂-reductie, en circulair en klimaatadaptief zijn. Afwijkingen hiervan worden apart gemotiveerd. Nieuwe spanningen worden op bovenstaande wijze benaderd.

In lijn met de ambities in het Klimaatakkoord met een (voorbeeldrol voor het Rijk), heeft het ministerie van lenW in 2021 voortgang geboekt met de verduurzaming van de organisatie. In de bedrijfsvoering is het klimaatdoel voor 2020, dat in 2021 is gepubliceerd, ruimschoots behaald en is er verder gewerkt aan additionele maatregelen op weg naar een energie- en klimaatneutraal lenW in 2030. Uit de definitieve cijfers blijkt een lichte stijging van de uitstoot van CO₂ met 6% tov 2020. We zien een grote afname van CO₂ door meer inkoop van groene elektriciteit en een toename door de stijging bij de Rijksrederij door extra sleepschepen voor de bescherming van windparken op zee.

We versterken het strategische-, innovatieve- en kennisprofiel van ons departement.

Hiermee geven we het langetermijnbeleid en het daarop ontwikkelen/innoveren inhoud. lenW wil zeker stellen dat er voldoende informatie beschikbaar is om zicht te houden op de verschillende scenario's, de daarmee verbonden opgaven die lenW heeft als hoeder van de infrastructuur, wat dat betekent voor de planning en met welke variabelen en onzekerheden rekening moet worden gehouden. Via de input in bijvoorbeeld de werkprogramma's van planbureaus en door de beoogde ontwikkeling naar een directie ASA wil lenW meer grip hierop krijgen.

We professionaliseren de eigenaars-, opdrachtgevers- en opdrachtnemersfunctie om de samenwerking in de driehoek te verstevigen. De directie eigenaarsadviesering helpt met sturen op de continuïteit van zowel Zelfstandige BestuursOrganen als agentschappen.

We versterken de belangstelling en aandacht voor de uitvoering. Via de staat van de infrastructuur Rijkswaterstaat en ProRail verstrekken we inzicht in de technische prestaties en de tekortkomingen.

We herijken de relatie tussen beleid en de inspectie. Aan de omvorming van de Inspectie Leefomgeving en Transport van een agentschap naar een administratief onderdeel van de bestuurskern per 1.1.2022 is gewerkt.

De onafhankelijke positie van de inspectie moet tot uiting komen in de organisatiestructuur van lenW. Het resultaatgerichte sturingsmodel van een agentschap, met een veronderstelde opdrachtgever – opdrachtnemer relatie tussen beleid en inspectie, past niet bij de onafhankelijke positie van de inspectie. Besloten is om de ILT om te vormen tot een regulier dienstonderdeel binnen lenW. De nieuwe verhouding van de ILT binnen het departement is verwoord in het relatiestatuut dat in maart 2021 is vastgesteld. Hierin wordt de onafhankelijkheid van de Inspectie onderstreept en de relatie opdrachtgever-opdrachtnemer is komen te vervallen. Vanaf de tweede helft van 2021 zijn de voorbereidingen van de administratieve conversie gestart. De conversie is gestart en in februari afgerond.

We brengen de beheersbaarheid van projecten en programma's naar een hoger niveau. Binnen lenW is er veel effort gezet om tot budget- en programma/projectbeheersing te komen in de vorm van kaders en richtlijnen. Dit heeft geresulteerd in het opstellen van een plan van aanpak beheersing lenW fondsen.

Het doel van beheersing is om ongewenste bijstellingen – verrassingen – te voorkomen ten opzichte van eerdere prognoses in termen van tijd en geld. Dit gebeurt primair in de sturing tussen opdrachtgever en opdrachtnemer met daarbij een belangrijke rol voor de controlfunctie en (afhankelijk van de fase waarin project verkeert) de manager projectbeheersing.

Dit plan van aanpak staat onder regie van FEZ en stelt maatregelen voor om het 'systeem' van beheersen beter te laten functioneren. De maatregelen richten zich op de investeringsfondsen, omdat de vraag naar beheersing, rust en regelmaat hier op dit moment het grootst is.

We herwaarderen ICT/IV als een primair proces.

ICT/IV bepaalt steeds meer hoe wij onze verbindingen met de buitenwereld en onze primaire processen inrichten. Er is technisch gemigreerd naar SAP/HANA en afspraken zijn gemaakt over het gebruik maken van standaard applicaties waardoor opgeslagen informatie sneller beschikbaar kan komen.

ICT/IV bepaalt steeds meer hoe wij onze verbindingen met de buitenwereld en onze primaire processen inrichten. Daarbij ontwikkeld lenW zich tot proactieve en innovatieve speler op het gebied van digitalisering. Deze ontwikkeling is in lijn met de rijksbrede afspraken uit het Besluit CIO-stelsel Rijksdienst 2021. Dit besluit heeft o.a. geleid tot de herinrichting van het CIO-stelsel van lenW, waarvan het inrichtingsplan in de bestuursraad van december 2021 is vastgesteld. Door deze herinrichting is de positie van de departementale CIO en CISO versterkt. Deze versterking is vereist voor de digitaliseringsslag en voor de sturing en beheersing van IV-activiteiten op dienst- en concernniveau om zo beter de maatschappelijke opgaven van lenW te kunnen realiseren. Naast de herinrichting is ook de concernbrede I-Visie vastgesteld in de bestuursraad van juli 2021. Deze visie geeft op hoofdlijnen richting aan de ambities om met IV onze maatschappelijke

opgaven steeds beter te realiseren. De concretisering van deze ambities zijn verder uitgewerkt in de I-Strategie. De I-strategie wordt vastgesteld in de bestuursraad van 31 januari 2022.

We willen een overheid zijn die transparant is en in interactie met stakeholders (burgers en bedrijven) opereert.

De recente besluitvorming van het kabinet over transparantie betekent dat onze advisering aan de bewindslieden zich in veel grotere openbaarheid gaat afspelen en onze informatiehuishouding moet worden verbeterd/versterkt. We verbeteren onze informatiehuishouding en gaan daar verder over in gesprek met de organisatie. Hiertoe behoort onder andere het optimaliseren van de digitale documentenstroom. We benutten de kansen en maken tegelijkertijd afspraken over de beheersing van negatieve effecten zoals een 24-uurs werkproces. We vergroten de transparantie door onder andere het verbeteren van het proces rond de WOB (op termijn WOO). Kortom, we moderniseren de werkwijze van het departement. Actieplan informatiehuishouding op orde (wet open overheid 1.5.2022). De ADR heeft geconstateerd in haar samenvattend Audit rapport dat RWS en ILT ultimo boekjaar nog een restopgave Algemene Verordening Gegevensbescherming hebben. Het gaat met name om verbeteringen in het register van verwerkingen.

Het kompas wordt op bovenstaande negen thema's geijkt/gekalibreerd (bijvoorbeeld als gevolg van het coalitieakkoord), ofwel bij alles wat we doen, besteden we actief aandacht aan deze thema's.

C. JAARREKENING

7. Departementale verantwoordingsstaat

Tabel 75 Departementale verantwoordingsstaat 2021 van het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat (HXII)
(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	16.432.148	16.476.499	19.710	12.337.661	11.761.312	35.449	- 4.094.487	- 4.715.187	15.739
Beleidsartikelen										
11	Integraal waterbeleid	43.517	62.065	0	30.650	45.678	408	- 12.867	- 16.387	408
13	Bodem en Ondergrond	132.326	142.656	2.000	73.935	79.900	0	- 58.391	- 62.756	- 2.000
14	Wegen en verkeersveiligheid	157.393	153.789	6.782	341.514	236.170	2.672	184.121	82.381	- 4.110
16	Openbaar vervoer en spoor	29.606	28.309	0	1.476.750	1.226.262	885	1.447.144	1.197.953	885
17	Luchtvaart	24.515	27.081	1.280	188.754	26.662	2.104	164.239	- 419	824
18	Scheepvaart en Havens	20.187	21.087	0	42.649	32.381	738	22.462	11.294	738
19	Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	45.279	46.205	0	70.348	73.422	1.868	25.069	27.217	1.868
20	Lucht en Geluid	24.491	27.254	0	34.247	30.712	2.038	9.756	3.458	2.038
21	Duurzaamheid	50.501	50.982	0	37.705	47.166	1.411	- 12.796	- 3.816	1.411
22	Omgevingsveiligheid en milieurisico's	42.980	36.210	250	52.751	48.318	313	9.771	12.108	63
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	60.011	59.046	0	62.349	63.434	0	2.338	4.388	0
24	Handhaving en toezicht	130.431	130.431	0	151.220	151.220	0	20.789	20.789	0
25	Brede doeluitkering	932.531	932.532	0	988.863	967.127	0	56.332	34.595	0
26	Bijdrage investeringsfondsen	14.368.592	14.366.592	0	8.228.644	8.228.644	0	- 6.139.948	- 6.137.948	0
Niet-beleidsartikelen										
97	Algemeen departement	41.876	56.945	1.101	209.091	161.676	6.231	167.215	104.731	5.130
98	Apparaatsuitgaven kerndepartement	327.912	335.315	8.297	348.191	342.540	16.781	20.279	7.225	8.484
99	Nog onverdeeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0

NB de stand zoals gepresenteerd onder de stand vastgestelde begroting wijkt bij artikel 16, 17, 19 en 22 af van de stand vastgestelde begroting bij de eerste suppletore begroting, tweede suppletore begroting, incidentele suppletore begroting(en) en de slotwet. De reden hiervoor is dat in het jaarverslag de ISB(s) die zijn ingediend tussen de vaststelling van de ontwerp begroting en de vaststelling van de eerste suppletore begroting zijn opgeteld bij realisatie.'

8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen

Tabel 76 Samenvattende verantwoordingsstaat 2021 inzake baten-lastenagentschappen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (bijdragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	(4) Realisatie 2020
Baten-lastenagentschap RWS				
Totale baten	3.135.829	3.357.301	221.472	2.976.169
Totale lasten	3.129.852	3.329.819	199.967	2.974.142
Saldo van baten en lasten	5.977	27.482	21.505	2.027
Totale kapitaaluitgaven	55.169	47.587	- 7.582	63.835
Totale kapitaalontvangsten	45.000	39.815	- 5.185	26.019
Baten-lastenagentschap ILT				
Totale baten	168.247	195.158	26.911	174.553
Totale lasten	168.247	184.392	16.145	175.759
Saldo van baten en lasten	0	10.766	10.766	- 1.206
Totale kapitaaluitgaven	200	945	745	82
Totale kapitaalontvangsten	0	699	699	0
Baten-lastenagentschap KNMI				
Totale baten	92.075	95.568	3.493	88.489
Totale lasten	92.050	95.875	3.825	88.129
Saldo van baten en lasten	25	- 307	- 332	360
Totale kapitaaluitgaven	5.028	3.236	- 1.792	3.308
Totale kapitaalontvangsten	2.800	1.785	- 1.015	1.787

9. Jaarverantwoording Agentschappen per 31 december 2021

1 Agentschap Rijkswaterstaat

Tabel 77 Staat van baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat voor het jaar 2021 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020 (4)
Baten				
Omzet	3.132.829	3.353.216	220.387	2.973.006
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	2.547.067	2.918.321	371.254	2.700.645
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	73.134	80.781	7.647	77.097
<i>waarvan omzet derden</i>	199.030	207.128	8.098	197.844
<i>waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden</i>	313.598	146.986	- 166.612	- 2.580
Rentebaten	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	0	2.444	2.444	1.656
Bijzondere baten	3.000	1.641	- 1.359	1.507
Totaal baten	3.135.829	3.357.301	221.472	2.976.169
Lasten				
Apparaatskosten	1.259.879	1.308.722	48.843	1.253.522
- Personele kosten	1.002.633	1.028.235	25.602	993.447
<i>waarvan eigen personeel</i>	919.847	948.392	28.545	899.985
<i>waarvan inhuur externen</i>	82.786	79.843	- 2.943	93.462
<i>waarvan overige personele kosten</i>	0	0	0	0
- Materiële kosten	257.246	280.487	23.241	260.075
<i>waarvan apparaat ICT</i>	39.261	38.521	- 740	35.938
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	67.880	67.760	- 120	66.615
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	150.105	174.206	24.101	157.522
Beheer en Onderhoud	1.846.320	1.985.530	139.210	1.691.572
Rentelasten	756	711	- 45	740
Afschrijvingskosten	19.097	18.414	- 683	21.694
- Materieel	19.097	18.035	- 1.062	21.094
<i>waarvan apparaat ICT</i>	5.271	5.027	- 244	5.586
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	13.826	13.008	- 818	15.508
- Immaterieel	0	379	379	600
Overige lasten	3.800	16.442	12.642	6.614
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	3.800	14.260	10.460	6.095
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	0	2.182	2.182	519
Totaal lasten	3.129.852	3.329.819	199.967	2.974.142
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	5.977	27.482	21.505	2.027
Agentschapsdeel Vpb-lasten	130	130	0	142
Saldo van baten en lasten	5.847	27.352	21.505	1.885
Dotatie aan reserve Rijksrederij	5.847	0	- 5.847	6.213
Nog te verdelen resultaat	0	27.352	27.352	- 4.328

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement 2021 van € 2.918,3 miljoen (begroot € 2.547,1 miljoen) bestaat uit:

- Agentschapsbijdrage 2021: € 2.909,2 miljoen (begroot € 2.542,1 miljoen);
- Verrekeningen voor specifiek met het moederdepartement overeengekomen werkzaamheden welke, gedurende 2021, via facturen bij het moederdepartement in rekening zijn gebracht: € 9,1 miljoen (begroot € 5,0 miljoen).

De hogere agentschapsbijdrage ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 367,2 miljoen wordt per saldo veroorzaakt door:

- Het verhelpen van de spanning tussen het budgettair kader en de budgetbehoefte van RWS voor het Hoofdwegennet (€ 136,0 miljoen) en het Hoofdvaarwegennet (€ 27,5 miljoen) in 2021;
- De uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2021 (€ 61,3 miljoen);
- Budget voor de inzet van tijdelijke pompinstallaties en de reparatie van pomp 5 en 6 bij gemaal IJmuiden (€ 50,4 miljoen);
- Bijdrage van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) voor het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (MIVSP). In opdracht van EZK verzamelt RWS data over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee (€ 31,4 miljoen);
- Middelen voor de kosten door hoogwater in Limburg (€ 26,1 miljoen);
- Vervolgopdracht Meer Veilig ten behoeve van veiligheidsmaatregelen op A- en N-wegen (€ 25,4 miljoen);
- De verdere versterking van de Cyber Security van RWS (€ 13,7 miljoen);
- Brexit maatregelen (€ 10,0 miljoen);
- Herstelwerkzaamheden Stuw Linne (€ 9,0 miljoen);
- Bijdrage van het ministerie van EZK voor het project Wind op Zee als gevolg van risico's voor scheepvaartveiligheid door het plaatsen van windmolenparken op zee (€ 8,1 miljoen);
- Aanvullende bijdrage in het kader van de uitvoering van het 'Urgenda II-pakket' om vanaf 1 januari 2021 circulaire maatregelen uit te voeren die tot een reductie van CO₂-uitstoot leiden (€ 7,5 miljoen);
- Bijdrage van het ministerie van EZK voor de uitvoering van de regeling Versterkte Uitvoering Energiebesparings- en informatieplicht (VUE) (€ 7,4 miljoen);
- Herstel stormschade zuidelijk havenhoofd IJmuiden (€ 7,1 miljoen);
- Extra benodigde middelen voor het in stand houden van het beheer van het Landelijk Meetnet Water als gevolg van nieuwe wettelijke verplichtingen, toename van functionaliteiten, zwaardere beveiligingseisen en hogere marktprijzen (€ 6,2 miljoen);
- Vervangen van openbare verlichting in Zuid-Nederland (€ 5,2 miljoen);
- Het verhelpen van de spanning tussen het budgettair kader en de budgetbehoefte van RWS voor het Hoofdwegennet in 2020 middels een budgetschuif van 2021 naar 2020 (- € 103,0 miljoen);
- De middelen die, vooruitlopend op de opdrachtverlening aan (potentiele) uitvoeringsorganisatie, in vorige begrotingen reeds aan RWS beschikbaar waren gesteld zijn teruggeboekt naar het programma Tijdelijke Tolheffing (- € 6,2 miljoen);
- Het overige verschil wordt verklaard door meerdere posten kleiner dan € 5 miljoen (€ 44,4 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet moederdepartement ad. € 2.918,3 miljoen uitgesplitst naar de verschillende begrotingsartikelen.

Tabel 78 Specificatie omzet moederdepartement 2021 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020 (4)
Agentschapsbijdrage Deltafonds	467.102	573.190	106.088	493.190
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	546	559	13	546
Artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	136.944	220.250	83.306	128.409
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	329.161	344.738	15.577	338.561
Artikel 7 Waterkwaliteit	451	7.643	7.192	25.674
Agentschapsbijdrage Infrastructuurfonds	2.022.681	2.272.271	249.590	2.137.327
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.371.946	1.509.223	137.277	1.431.271
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	650.735	763.048	112.313	706.056
Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII	52.284	63.786	11.502	61.637
Artikel 11 Waterkwaliteit	14.365	14.534	169	14.730
Artikel 13 Bodem en ondergrond	5.696	5.823	127	6.881
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	7.464	13.225	5.761	12.072
Artikel 16 Spoor	823	823	0	832
Artikel 17 Luchtvaart	6.463	6.324	- 139	6.747
Artikel 18 Scheepvaart en havens	1.454	1.392	- 62	1.417
Artikel 19 Uitvoering milieubeleid en internationaal	142	401	259	326
Artikel 20 Lucht en geluid	1.580	2.565	985	2.111
Artikel 21 Duurzaamheid	7.497	9.427	1.930	8.537
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	3.991	6.398	2.407	5.178
Artikel 97 Algemeen departement	2.809	2.874	65	2.806
Totaal Agentschapsbijdrage	2.542.067	2.909.247	367.180	2.692.154
Overige omzet lenW	5.000	9.074	4.074	8.491
Totaal omzet moederdepartement	2.547.067	2.918.321	371.254	2.700.645
Van totaal omzet moederdepartement				
*apparaat (interne kosten)	1.171.679	1.226.263	54.584	1.167.712
*programma (externe productkosten)	1.375.388	1.692.058	316.670	1.532.933

Omzet overige departementen

De hogere omzet overige departementen ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 7,6 miljoen wordt met name veroorzaakt door hogere vergoedingen voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij (€ 8,6 miljoen). Dit komt vooral door de levering van extra Noodsleephulpdiensten aan de Kustwacht bij de nieuwe windmolenparken in de Noordzee.

In onderstaande tabel is de omzet overige departementen ad. € 80,8 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 79 Specificatie omzet overige departementen 2021 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020 (4)
Rijksrederij	27.938	36.532	8.594	26.912
Omgevingswet	25.257	25.829	572	25.576
Werken voor en met Partners	10.000	8.499	- 1.501	13.053
Beleidsadvisering en ondersteuning (BOA)	7.939	6.643	- 1.296	7.700
Overig	2.000	3.278	1.278	3.856
Totaal	73.134	80.781	7.647	77.097

Tabel 80 Specificatie omzet derden 2021 (bedragen x €1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020 (4)
Beheer en Onderhoud	45.000	35.769	- 9.231	37.210
Schaderijden en Schadevaren	30.000	29.455	- 545	34.485
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	51.200	54.721	3.521	50.030
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	22.200	39.477	17.277	23.250
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	3.530	8.580	5.050	7.523
Werken voor en met Partners	15.000	16.775	1.775	16.329
Waterwet	18.000	14.930	- 3.070	18.810
Overig	14.100	7.421	- 6.679	10.207
Totaal	199.030	207.128	8.098	197.844

Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

In 2021 is de realisatie van beheer en onderhoud € 147,0 miljoen hoger dan het programmadeel van de omzet moederdepartement, overige departementen en derden. Ten opzichte van de begroting is de realisatie omzet NUTW € 166,6 miljoen lager uitgekomen dan voorzien. In het uitvoering-sjaar is een aanvullende agentschapsbijdrage ontvangen om de spanning tussen het budgettair kader en de budgetbehoefte van RWS voor het Hoofdwegennet en het Hoofdvaarwegennet te verhelpen. Daarnaast zijn in 2021 opbrengsten ontvangen voor werkzaamheden die deels in 2022 en verder worden uitgevoerd, zoals Hoogwater Limburg, Duurzaamheid en Urgenda.

De omzet NUTW ad. € 147,0 miljoen is onttrokken aan de balanspost nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW). De balanspost NUTW betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructurele netwerken. Deze balanspost betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructurele netwerken en is bedoeld om schommelingen in het productievolume en de financiering van de productie tussen jaren op te vangen. De NUTW daalt door de onttrekking van € 147,0 miljoen van € 519,3 miljoen ultimo 2020 naar € 372,3 miljoen ultimo 2021. In de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de NUTW ultimo 2021 weergegeven.

Vrijval voorzieningen

De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2021 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 2,4 miljoen uit de voorzieningen is vrijgevallen. De vrijval is als baten in de exploitatierekening verwerkt en bestaat uit:

- Vrijval reorganisatievoorziening, onderdeel verwachte toekomstige salariskosten Van Werk Naar Werk (VWNW) kandidaten (€ 1,5 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat voor een deel van de kandidaten gedurende 2021 een passende maatregel is getroffen;
- Vrijval voorziening milieusanering (€ 0,9 miljoen): deze vrijval is ontstaan door een herberekening van de benodigde middelen voor de asbestsanering van de apparaat gebonden objecten;
- Vrijval voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,04 miljoen).

Bijzondere baten

De bijzondere baten ad. € 1,6 miljoen betreffen met name de boekwinsten op afgestoten activa welke niet meer dienstbaar zijn aan de bedrijfsvoering van Rijkswaterstaat. In 2021 betroffen dit financial lease auto's (€ 0,5 miljoen), vaartuigen van de Rijksrederij (€ 0,2 miljoen) en overig rijdend materieel (€ 0,2 miljoen). Daarnaast is onder de bijzondere baten

een vrijval opgenomen uit de balansposities voor vennootschapsbelasting. Deze is ontstaan door een herberekening van de hieraan ten grondslag liggende schattingen (€ 0,7 miljoen) en afstemming van deze balansposities met het moederdepartement.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel en de kosten van de ingehuurde capaciteit voor de uitvoering van kerntaken.

Tabel 81 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020 (4)
Eigen personeel	919.847	948.392	28.545	899.985
Inhuur externen	82.786	79.843	- 2.943	93.462
Overige personele kosten	0	0	0	0
Totaal personele kosten	1.002.633	1.028.235	25.602	993.447
FTE formatie	9.434	9.661	227	9.513
FTE bezetting		10.089		9.915

Eigen personeel

De hogere kosten eigen personeel ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 28,5 miljoen zijn met name het gevolg van de CAO loonstijging per 1 juli 2020 van € 0,7%, welke na het opstellen van de begroting 2021 is afgesproken, en de CAO loonstijging per 1 juli 2021 van 2,0%. Daarnaast heeft op basis van de CAO Rijk 2021 een eenmalige bruto uitkering van € 300 per FTE plaatsgevonden, is de aanvullende vaste toelage onregelmatige dienst eenmalig verdubbeld, en is in verband met de Corona maatregelen onder voorwaarden een netto thuiswerkvergoeding van € 430 per FTE uitgekeerd. Verder worden de hogere personele kosten veroorzaakt door het aantrekken van capaciteit voor de toegenomen productieopgave van RWS.

De formatie in 2021 is gedurende het jaar met 227 FTE opgehoogd van 9.434 FTE naar 9.661 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Banenafpraak arbeidsbeperkten: de formatie in 2021 is met 160 FTE opgehoogd voor de instroom van arbeidsbeperkten in het kader van de banenafpraak;
- Cyber Security: deze opdracht bestaat uit een pakket aan activiteiten gericht op het verbeteren van de Cyber Security van RWS. Voor de uitvoering van deze opdracht is de capaciteit van RWS in 2021 met 15 FTE verhoogd;
- Beleidsondersteuning en – advisering (BOA): de afgesproken capaciteit exclusief tijdelijke opdrachten van 9.250 FTE bestaat voor 376 FTE die werkzaam zijn in het kader van de BOA. In de BOA opdracht 2021 vanuit Beleid is 389 FTE afgesproken, waardoor de formatie in 2021 met 13 FTE is opgehoogd;
- Programmatische aanpak Grote Wateren: dit programma heeft tot doel de waterkwaliteit te verbeteren en de natuur te versterken in de Nederlandse grote wateren. Voor de uitvoering van dit programma is de capaciteit van RWS in 2021 met 10 FTE verhoogd;

- Diverse: het restant van 29 FTE wordt met name verklaard door extra capaciteit in het kader van het programma Vrachtwagenheffing, het programma Talking Traffic, het kennisprogramma zeespiegelstijging, de opdracht Duurzaam voor Elkaar, en het vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030.

De bezetting ultimo 2021 bedraagt 10.089 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2021 van 9.661 FTE. Deze overbezetting wordt met name veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Inhuur externen

De hogere inhuur op apparaat (kerntaken) wordt met name veroorzaakt door het werven van eigen personeel. Om de toenemende productieopgave waar te kunnen maken is in 2020 afgesproken om de capaciteit exclusief tijdelijk opdrachten te verhogen naar 9.250 FTE. In 2020 heeft RWS vooruitlopend op het invullen van functies met eigen personeel meer moet inhuren om de hoge productieopgave te kunnen waarmaken en de bezetting op orde te krijgen. Deze inhuur is in 2021 afgebouwd. Daarnaast wordt actief gestuurd op het terugdringen van inhuur, zo is bijvoorbeeld een inhuurcommissie ingericht om nieuwe inhuuraanvragen te beoordelen.

De hogere inhuur op programma (niet-kerntaken) is met name het gevolg van de toenemende productieopgave van RWS. Ondanks dat ook in 2021 is gestuurd op het terugdringen van deze inhuur, door o.a. het omzetten van inhuur naar uitbesteding, zien we dat met de toenemende productieopgave ook de inhuur stijgt om de hoge productieopgave waar te kunnen maken.

Tabel 82 Specificatie kosten inhuur (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020 (4)
Apparaat (kerntaken)	82.786	79.841	- 2.945	93.462
Programma (niet-kerntaken)	107.346	135.783	28.437	126.466
Totaal inhuur	190.132	215.624	25.492	219.928

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.

Overige materiële kosten

De hogere overige materiële kosten ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 24,1 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere productie van de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD). De NBD sluit jaarlijks circa 1.000 projecten af voor o.a. bebordingen, bemastingen en portalen aan de weg. In 2021 zijn een aantal grotere meerjarige projecten afgesloten, zoals de bewegwijzering bij de Rotterdamsebaan en de reconstructie van de N470. Daarnaast is sprake van hogere exploitatiekosten van de vloot van de Rijksrederij door de toegenomen olieprijzen en de inzet van een extra Emergency Rescue Towing Vessel bij de nieuwe windmolenparken in de Noordzee.

Overige lasten**Dotaties voorzieningen**

De dotaties aan de voorzieningen ad. € 14,3 miljoen hebben betrekking op de voorziening groot onderhoud vaartuigen (€ 11,5 miljoen), de reorganisatievoorziening (€ 1,9 miljoen), de voorziening milieusanering (€ 0,3 miljoen), en de voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,6 miljoen).

De dotatie groot onderhoud vaartuigen is gebaseerd op de verwachte uitgaven voor het groot levensduur verlengend onderhoud in 2022. De dotatie aan de reorganisatievoorziening bestaat uit een dotatie aan het gedeelte verwachte toekomstige wachtgeldkosten als gevolg van nieuw afgesloten regelingen en wijzigingen in de looptijd van bestaande regelingen en een dotatie aan het gedeelte verwachte toekomstige maatwerkkosten.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten ad. € 2,2 miljoen betreffen met name de BTW-suppleties over 2015 en 2016 (€ 1,9 miljoen). In overleg met de Belastingdienst is de BTW-suppletie 2015 bijgesteld naar € 1,0 miljoen (was € 3,4 miljoen). De BTW-suppletie 2016 bedraagt € 0,6 miljoen (te vorderen). De aanpassing op de BTW-suppletie 2015 en de BTW-suppletie 2016 zijn gesaldeerd verantwoord onder de bijzondere lasten. Daarnaast zijn onder de bijzondere lasten de boekwaarden van verschrootte vaste activa en de boekverliezen op de verkoop van vaste activa opgenomen (€ 0,3 miljoen).

Dotatie aan reserve Rijksrederij

Het verschil tussen de doorbelaste rente en afschrijvingskosten voor de vaartuigen van de Rijksrederij op basis van vervangingswaarde (waarop de tarieven worden gebaseerd) en de afschrijvings- en rentekosten op basis van de historische kostprijs (waarop de vaartuigen worden gewaardeerd) wordt in 2021 volledig aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen gedoteerd.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen resultaat 2021 bedraagt € 27,4 miljoen.

Tabel 83 Balans per 31 december 2021 (bedragen x € 1.000)

	Balans 2021	Balans 2020
Activa		
Vaste activa	157.646	147.421
Immateriële vaste activa	2.747	1.798
Materiële vaste activa	154.899	145.623
<i>waarvan grond en gebouwen</i>	94.883	85.373
<i>waarvan installaties en inventarissen</i>	15.100	14.387
<i>waarvan projecten in uitvoering</i>	2.489	1.917
<i>waarvan overige materiële vaste activa</i>	42.427	43.946
Financiële vaste activa	8.500	17.000
Vlottende activa	9.736.044	9.146.722
Voorraden en onderhanden projecten	8.918.294	8.295.463
Debiteuren	32.151	39.013
Belastingen en premies sociale lasten	10.186	20.780
Overige vorderingen en overlopende activa	39.671	52.305
Liquide middelen	735.742	739.161
Totaal activa	9.902.190	9.311.143
Passiva		
Eigen Vermogen	155.698	129.675
Exploitatiereserve	95.888	100.216
Onverdeeld resultaat	27.352	- 4.328
Reserve Rijksrederij	32.458	33.787
Voorzieningen	16.866	16.591
Langlopende schulden	109.231	96.424
Leningen bij het Ministerie van Financiën	109.231	96.424
Op te leveren projecten	8.918.294	8.295.463
Kortlopende schulden	702.101	772.990
Crediteuren	50.213	38.291
Belastingen en premies sociale lasten	0	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	14.206	14.746
Nog uit te voeren werkzaamheden	372.325	519.312
Overige schulden en overlopende passiva	265.357	200.641
Totaal passiva	9.902.190	9.311.143

Activa**Vaste activa****Immateriële vaste activa**

Onder de immateriële vaste activa zijn softwarelicenties geactiveerd voor het Content Management Systeem en extra servers. Daarnaast is in 2021 het ontwikkelde integrale Schadevolgsysteem geactiveerd.

Materiële vaste activa

De toename van de materiële vaste activa is met name het gevolg van de investeringen op grond (ten behoeve van realisatie nieuwbouw steunpunt Zuidbroek) en gebouwen (droge steunpunten Bergh/Zevenaar, Den Bosch en Staphorst). De overige materiële vaste activa bestaat met name uit de voer- en vaartuigen van RWS.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van lenW opgenomen, die ontstaan is bij de vorming van het agentschap in 2006. In 2008 zijn er afspraken gemaakt over de

afwikkeling van deze vordering. Resultaat hiervan is dat het restant van de vordering ultimo 2008 in 15 jaar wordt afgebouwd. Het kortlopende deel van deze vordering (aflossing 2022) is opgenomen onder debiteuren.

Vlottende activa

Vorraden en onderhanden projecten

Onder de post voorraden en onderhanden projecten 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. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Debiteuren

De post debiteuren betreft de gefactureerde, nog te ontvangen bedragen voor verrichte diensten en leveringen.

Belastingen en premies sociale lasten

Deze post bestaat uit een nog te ontvangen bedrag vennootschapsbelasting (€ 8,5 miljoen) en omzetbelasting (€ 1,7 miljoen).

Overige vorderingen en overlopende activa

Deze post bestaat uit vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen. De afname wordt verklaard doordat met ingang van 2021 de nog te ontvangen bedragen zijn gebaseerd op een schatting die lager uitvalt dan de realisatie in 2020. Daarnaast is bij de NBD in 2021 geen sprake van nog te factureren kosten voor activiteiten die betrekking hebben op 2022. Tot slot zijn er in 2021 minder vooruitbetaalde bedragen.

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.

Passiva

Eigen Vermogen

Het Eigen Vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en een nog te verdelen 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 84 Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)

	Exploitatie- reserve	Nog te verdelen resultaat	Reserve Rijksre- derij	Totaal
Stand per 31/12/2020	100.216	- 4.328	33.787	129.675
Mutaties 2021				
- Toevoeging 2021	0	4.328	0	4.328
- Onttrekking 2021	- 4.328	0	- 1.329	- 5.657
- Resultaat boekjaar	0	27.352	0	27.352
Totaal mutaties 2021	- 4.328	31.680	- 1.329	26.023
Stand per 31/12/2021	95.888	27.352	32.458	155.698

Exploitatiereserve

De onttrekking aan de exploitatiereserve ad. – € 4,3 miljoen betreft het nog te verdelen negatieve resultaat 2020.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen negatieve resultaat 2020 ad. – € 4,3 miljoen is onttrokken aan de exploitatiereserve. Het nog te verdelen resultaat 2021 bedraagt € 27,4 miljoen.

Reserve Rijksrederij

De onttrekking van € 1,3 miljoen heeft met name betrekking op de laatste investeringsuitgaven ad. € 0,9 miljoen als gevolg van de eindoplevering van drie Multi Purpose Vessels vaartuigen. Een bedrag van € 0,4 miljoen betreft de aankoop van twee RHIB's en een van de Nationale Politie aangekocht patrouille vaartuig.

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 2021 bedraagt 5,14% van die gemiddelde jaaromzet. Dit betekent een overschrijding van € 4,3 miljoen. Overeenkomstig de regeling agentschappen dient een eventueel surplus aan Eigen Vermogen uiterlijk bij de eerste suppletoire begroting te zijn uitgekeerd aan de eigenaar.

Tabel 85 Eigen Vermogen tot gemiddelde jaaromzet (bedragen x € 1.000)

Eigen Vermogen tot jaaromzet (bedragen x € 1.000)

Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2021	3.027.841	155.698	5,14%
2020	2.768.567	129.675	4,68%
2019	2.587.849	155.333	6,00%

Voorzieningen

Tabel 86 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)

	Reorganisatie- voorziening	Voorziening milieusanering	Voorziening groot onderhoud vaartuigen	Totaal
Stand per 31/12/2020	7.800	987	7.804	16.591
Mutaties 2021				
- Dotatie 2021	1.871	298	11.511	13.680
- Onttrekking 2021	- 3.133	- 67	- 7.804	- 11.004
- Vrijval 2021	- 1.538	- 863	0	- 2.401
Totaal mutaties 2021	- 2.800	- 632	3.707	275
Stand per 31/12/2021	5.000	355	11.511	16.866

Reorganisatievoorziening

In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015).

Ultimo 2021 valt de reorganisatievoorziening uiteen in drie gedeelten:

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten ad. € 3,5 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2027);
- Verwachte toekomstige maatwerkkosten ad. € 1,1 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2025);
- Verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten ad € 0,4 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2024).

Voorziening milieusanering

RWS heeft een groot aantal gebouwen in eigendom waarop asbest daken liggen. Om mens en milieu te beschermen tegen de gevaren van blootstelling aan asbest zal gesaneerd moeten worden. IenW heeft als beleid aanwezige milieuvuiling op te ruimen. Omdat de wettelijke noodzaak om op korte termijn alle daken te saneren is komen te vervallen, is een groot aantal saneringsprojecten naar de toekomst geschoven. De voorziening per ultimo 2021 (€ 0,4 miljoen) bestaat uit het bedrag benodigd voor de sanering op korte termijn (tot en met 2024).

Voorziening groot onderhoud vaartuigen

De voorziening groot onderhoud, die dient ter dekking van de toekomstige kosten voor groot levensduur verlengend onderhoud aan de vaartuigen, bedraagt ultimo 2021 € 11,5 miljoen (2020 € 7,8 miljoen). In 2021 is aan groot onderhoud € 8,1 miljoen besteed, waarvan € 7,8 miljoen gedekt uit de eind 2020 beschikbare voorziening. De stand ultimo 2021 zijn de verwachte uitgaven voor het groot levensduur verlengend onderhoud in 2022.

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

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. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Kortlopende schulden

Crediteuren

In 2021 is 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.

Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën

Dit betreft het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar.

Nog uit te voeren werkzaamheden

De balanspost nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW) betreft het saldo van de kosten en opbrengsten betreffende beheer en onderhoud van de infrastructurele netwerken. Deze post is bedoeld om schommelingen in

het productievolume en de financiering van de productie tussen jaren op te vangen. In 2021 zijn ook kosten gemaakt voor werkzaamheden waarvoor reeds in voorgaande jaren opbrengsten zijn ontvangen. Als gevolg hiervan is de balanspost NUTW per saldo met € 147,0 miljoen afgenomen van € 519,3 miljoen ultimo 2020 naar € 372,3 miljoen ultimo 2021. Dit bedrag wordt in 2022 en verder gebruikt om aan Rijkswaterstaat opgedragen beheer- en onderhoud en overige werkzaamheden uit te voeren. In de instandhoudingsbijlage van de jaarverslagen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds is de opbouw van de balanspost NUTW ultimo 2021 weergegeven.

Overige schulden en overlopend passiva

De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en personeel (vakantiegeld, eindejaarsuitkering, 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 aangeven welk deel ultimo 2021 betrekking heeft op het moederdepartement, de overige departementen (inclusief agentschappen) en derden.

Tabel 87 Vorderingen en schulden ultimo 2021 (bedragen x € 1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen (incl. agentschappen)	Derden	Totaal
Stand per 31/12/2021				
Debiteuren*	10.621	3.235	21.341	35.197
Nog te ontvangen bedragen	8.049	15.381	26.427	49.857
<i>waarvan belastingen en premies sociale lasten</i>	0	10.186	0	10.186
<i>waarvan overige vorderingen en overlopende activa</i>	8.049	5.195	26.427	39.671
Liquide middelen	735.742	0	0	735.742
Crediteuren	481	637	49.095	50.213
Nog te betalen bedragen:	94.258	6.257	551.373	651.888
<i>waarvan kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën</i>	14.206	0	0	14.206
<i>waarvan nog uit te voeren werkzaamheden</i>	0	0	372.325	372.325
<i>waarvan overige schulden en overlopende passiva</i>	80.052	6.257	179.048	265.357

Tabel 88 Kasstroomoverzicht over 2021 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2021 + stand depositorekeningen	551.288	739.161	187.873
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	2.822.231	3.236.182	413.951
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 3.107.085	- 3.231.829	- 124.744
2. Totaal operationele kasstroom	- 284.854	4.353	289.207
Totaal investeringen (-/-)	- 38.314	- 32.199	6.115
Totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (+)	0	3.560	3.560
3. Totaal investeringskasstroom	- 38.314	- 28.639	9.675
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	8.600	8.600	0
Aflossingen op leningen (-/-)	- 16.855	- 15.388	1.467
Beroep op leenfaciliteit (+)	36.400	27.655	- 8.745
4. Totaal financieringskasstroom	28.145	20.867	- 7.278
5. Rekening-courant RHB 31 december 2021 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is € 0,5 miljoen.	256.265	735.742	479.477

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de ontvangsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

De hogere ontvangsten operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 413,7 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere ontvangsten van het moederdepartement, overige departementen en derden. De hogere uitgaven operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 124,5 miljoen worden met name veroorzaakt door hogere betalingen aan leveranciers als gevolg van de toegenomen productieopgave en hogere betalingen aan werknemers als gevolg van de afspraken in de CAO Rijk 2021 en de toegenomen bezetting.

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 2021 ad. € 6,1 miljoen worden met name veroorzaakt door uitloop en verschuivingen van steunpunten programma's, projecten en masterplannen door materiaalleveringsproblemen en administratieve afrondingsproblemen zoals het opstellen van een opleverdossier.

De investeringen in 2021 ad. € 32,2 miljoen hebben met name betrekking op:

- Gronden en gebouwen (€ 15,8 miljoen): deze investeringen hebben met name betrekking op een aantal droge steunpunten (Bergh/Zevenaar, Den Bosch en Staphorst);

- Hardware en elektronische hulpmiddelen (€ 5,3 miljoen): als onderdeel van het Mobile Only programma is in 2021 geïnvesteerd in kantoor hardware. Daarnaast zijn als gevolg van de Corona maatregelen ook in 2021 servers aangekocht om de thuiswerkomgeving te ondersteunen;
- Voer- en vaartuigen (€ 3,3 miljoen): dit betreft met name de aankoop van opzetten voor zoutstrooiers, ploegbladen voor sneeuwploegen en heftrucks;
- Overige materiele vaste activa (€ 2,7 miljoen): in 2021 is geïnvesteerd in diverse technische installaties (laboratorium- werktuigkundige- en meetapparatuur).

De boekwaarde desinvesteringen (inclusief saldo boekwinsten) in 2021 ad. € 3,6 miljoen heeft met name betrekking op de onder gronden en gebouwen opgenomen investeringen aan een aantal droge steunpunten (Bergh/ Zevenaar, Den Bosch en Staphorst) waarvan het deel van de vloeistofdichte vloeren en calciumtanks ten laste van programma (externe productkosten) in plaats van apparaat (interne kosten) is gebracht.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van RWS, te weten:

- Storting van moederdepartement van € 8,6 miljoen, dit is de aflossing van de vordering op het moederdepartement;
- Aflossingen op leningen ten behoeve van investeringen in activa van € 15,4 miljoen;
- Beroep op de leenfaciliteit ten behoeve van investeringen in activa van € 27,7 miljoen. Het lagere beroep op de leenfaciliteit ten opzichte van de begroting 2021 ad. € 8,7 miljoen is het gevolg van de hierboven genoemde lagere investeringen.

Tabel 89 Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2021

Omschrijving generiek deel	Realisatie				Vastgestelde begroting
	2018	2019	2020	2021	2021
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwegennet (HWN)	26,5	27,6	28,5	29,4	29,0
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	26,5	27,5	28,3	29,6	28,3
Hoofdwatersystemen (HWS)	1,3	1,3	1,4	1,4	1,3
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	25%	26%	26%	22%	22%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)					
Tarief per FTE	125.375	130.335	134.128	137.444	130.173
Met prijpeilcorrectie [^]	122.135	126.571	130.095	134.424	
Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	488.060	497.471	523.149	599.285	516.091
Hoofdwegennet (HWN)	1.172.313	1.338.431	1.428.581	1.582.726	1.553.886
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	600.535	593.652	684.498	816.686	721.039
Overig	23.800	44.553	61.837	66.610	69.649
TOTAAL	2.284.708	2.474.107	2.698.065	3.065.307	2.860.665
Bezetting					
FTE formatie	8.876	9.110	9.513	9.661	9.434
FTE bezetting	8.866	9.333	9.915	10.089	0
% overhead	14%	14%	14%	14%	13%
Exploitatiesaldo (% van de baten)					
Exploitatiesaldo (% van de baten)	0,8%	1,6%	0,1%	0,8%	0,2%
Gebruikerstevredenheid					
Publiekgerichtheid	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	*	88%	83%	85%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	75%	74%	74%	76%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
Hoofdwatersystemen (HWS)	100	103	102	100	100
Hoofdwegennet (HWN)	101	107	96	100	100
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	101	116	101	100	100

[^]De berekening voor de prijpeilcorrectie is in 2021 verbeterd. Om een goede vergelijking met voorgaande jaren te kunnen maken, is het tarief per FTE met prijpeilcorrectie met terugwerkende kracht gecorrigeerd. Het tarief per FTE zonder prijpeilcorrectie is niet gewijzigd.

* 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. Deze kosten zijn in 2021 met name gestegen als gevolg van de loon- en prijsbijstelling. Daarnaast wordt op het Hoofdvaarwegennet in opdracht van het ministerie van Economische

Zaken en Klimaat capaciteit ingezet voor het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (MIVSP) .Met een nagenoeg gelijkblijvend areaal, leidt dit tot hogere apparaatskosten per eenheid areaal ten opzichte van de begroting 2021.

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 2021, waar ten opzichte van 2020 rekening was gehouden met een toename van de omzet.

Tarief per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE (9.661 FTE). De stijging van de kosten per FTE ten opzichte van de begroting 2021 is met name het gevolg van de CAO loonstijgingen en de overbezetting. De kosten per FTE op basis van de bezetting ultimo 2021 (10.089 FTE) bedragen € 131.613.

Omzet agentschap per product

In deze tabel is de omzet moederdepartement (inclusief de omzet nog uit te voeren werkzaamheden) 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 2021 is gedurende het jaar met 227 FTE opgehoogd van 9.434 FTE naar 9.661 FTE. Deze ophoging is toegelicht onder de personele kosten.

De bezetting ultimo 2021 bedraagt 10.089 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2021 van 9.661 FTE. Deze overbezetting wordt met name veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE 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 positief percentage duidt op een positief saldo van baten en lasten.

Gebruikerstevredenheid

De tevredenheid onder gebruikers over de kwaliteit van het Hoofd(vaar)wegennet bedraagt 85% c.q. 76% en ligt daarmee in lijn met de begroting.

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.

2 Agentschap Inspectie Leefomgeving en Transport

Tabel 90 Staat van baten en lasten van het baten-lastenagentschap Inspectie Leefomgeving en Transport (bedragen x €1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2020
Baten				
Omzet	155.131	171.497	16.366	160.526
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	<i>130.431</i>	<i>150.521</i>	<i>20.090</i>	<i>140.818</i>
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	<i>831</i>	<i>353</i>	<i>- 478</i>	<i>168</i>
<i>waarvan omzet derden</i>	<i>23.869</i>	<i>20.623</i>	<i>- 3.246</i>	<i>19.540</i>
Rentebaten	0	0	0	0
Vrijval voorzieningen	0	2.229	2.229	5
Bijzondere baten	13.116	21.431	8.315	14.022
Totale Baten	168.247	195.158	26.911	174.553
Lasten				
Apparaatskosten	168.014	184.219	16.205	174.425
- Personele kosten	127.234	140.924	13.690	127.431
<i>waarvan eigen personeel</i>	<i>120.861</i>	<i>125.764</i>	<i>4.903</i>	<i>112.320</i>
<i>waarvan inhuur externen</i>	<i>6.154</i>	<i>15.079</i>	<i>8.925</i>	<i>14.939</i>
<i>waarvan overige personele kosten</i>	<i>219</i>	<i>81</i>	<i>- 138</i>	<i>172</i>
- Materiële kosten	40.780	43.296	2.516	46.994
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>221</i>	<i>-</i>	<i>- 221</i>	<i>33</i>
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	<i>19.779</i>	<i>18.615</i>	<i>- 1.164</i>	<i>21.508</i>
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	<i>20.780</i>	<i>24.681</i>	<i>3.901</i>	<i>25.453</i>
Rentelasten	0	0	0	0
Afschrijvingskosten	123	77	- 46	64
- Materieel	123	77	- 46	64
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	<i>123</i>	<i>77</i>	<i>- 46</i>	<i>64</i>
- Immaterieel	0	0	0	0
Overige lasten	110	96	- 14	1.269
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	<i>110</i>	<i>65</i>	<i>- 45</i>	<i>1.269</i>
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	<i>0</i>	<i>31</i>	<i>31</i>	<i>0</i>
Totaal Lasten	168.247	184.392	16.145	175.759
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening		10.766		- 1.206
Agentschapsdeel Vpb-lasten		0		0
Saldo van Baten en Lasten		10.766		- 1.206

Baten

Omzet Moederdepartement

Tabel 91 Specificatie Omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Verschil	Realisatie 2020
Artikel 24 Handhaving en Toezicht	130.431	150.521	20.090	140.818
Totaal	130.431	150.521	20.090	140.818

De omzet lenW betreft de omzet uit hoofde van activiteiten die de ILT verricht voor het moederdepartement. De omzet lenW is grotendeels een vergoeding voor het hoofdproduct Handhaving.

De hier gepresenteerde waarde voor omzet moederdepartement wijkt af van de waarde zoals opgenomen in de oorspronkelijk vastgestelde begroting 2021. Dit wordt veroorzaakt door een wijziging in de rijksbegrotingsvoorschriften. In lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften is een aandeel van de post omzet moederdepartement overgeheveld naar de post bijzondere baten in de stand vastgestelde begroting 2021 (€ 13,1 miljoen).

Voor de verslaggevingsjaren 2020 en 2021 wordt de huidige wijze van vastlegging gebruikt om de koppeling tussen de ontvangen bijdragen van de opdrachtgever (IenW) aan de opdrachtnemers (agentschappen) aan te tonen (uitzondering op artikel 14 regeling Agentschappen).

De agentschapsbijdrage 2021 wijkt af van de ontwerpbegroting door diverse mutaties die tijdens de verschillende begrotingsmomenten zijn doorgevoerd (€ 20 miljoen). Dit voor de bijdragen voor de versterking van het toezicht op de luchtvaart (NLVP, Drones, Cybersecurity en Slothandhaving) van € 10,3 miljoen, de bijdragen voor intensivering van het toezicht op milieu en leefbaarheid (€ 1,2 miljoen), de bijdragen voor intensiveringen op het gebied van openbaar vervoer en spoor (€ 2,5 miljoen), de compensatie voor loon- en prijsbijstelling (€ 3,2 miljoen), een hogere bijdragen aan KIWA (€ 1,0 miljoen), compensatie voor de lagere opbrengsten vergunningverlening (€ 1,5 miljoen) en enkele technische mutaties van € 0,3 miljoen.

Omzet overige departementen

Tabel 92 Specificatie Omzet overige departementen (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Verschil	Realisatie 2020
Ministerie van BZK	831	353	- 478	168
Totaal	831	353	- 478	168

De omzet overige departementen betreft € 0,4 miljoen.

Omzet derden

Tabel 93 Specificatie omzet derden (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Verschil	Realisatie 2020
Opbrengsten vergunningverlening	9.065	7.298	- 1.767	6.805
Opbrengsten woningcorporaties	14.304	13.251	- 1053	11.751
Overige opbrengsten	500	74	- 426	984
Totaal omzet derden	23.869	20.623	- 3.246	19.540

Opbrengsten vergunningverlening

De omzet van derden heeft betrekking op de aan afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening in rekening gebrachte tarieven. Met name minder vliegbeweging door corona zorgen voor lagere opbrengsten NSA toezicht van € 1,0 miljoen.

Opbrengsten Woningcorporaties

Dit betreft de opbrengst voor het toezicht op de woningcorporaties verantwoord voor zover deze uit de heffing op de wooncorporaties is gefinancierd. De heffing 2021 bedraagt € 14,8 miljoen. Daarnaast is rekening gehouden met de verwerking van het resultaat Aw van € 1,5 miljoen. Per saldo dus een stand van € 13,3 miljoen.

Overige opbrengsten

De overige opbrengsten bedragen € 0,1 miljoen.

Rentebaten

Er zijn geen rentebaten omdat er geen lening zijn.

Vrijval voorzieningen

Op de voorzieningen is € 2,2 miljoen vrijgevallen.

Bijzondere baten

Tabel 94 Specificatie bijzondere baten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
Artikel 97 algemeen departement	13.116	13.404	288	13.118
Vrijval gereserveerde bedragen	0	7.580	7580	0
Diversen	0	447	447	903
Totaal bijzondere baten	13.116	21.431	8.315	14.021

De hier gepresenteerde waarde voor bijzondere baten wijkt af van de waarde zoals opgenomen in de oorspronkelijk vastgestelde begroting 2021. Dit wordt veroorzaakt door een wijziging in de rijksbegrotingsvoorschriften. In lijn met de Rijksbegrotingsvoorschriften is het art 97 deel (niet kosten-dekkende deel vergunningen) van de post omzet moederdepartement overgeheveld naar de post bijzondere baten in de stand vastgestelde begroting 2021 (€ 13,1 miljoen).

De vrijval gereserveerde bedragen bestaat uit de gereserveerde balansbedragen uit 2020, waaronder Project vergunningverlening Afsluitdijk, Boord-computer taxi (BCT), Merkbaar Meer, Anders omgaan met Data (AOMD) en ERRU.

Lasten

De apparaatskosten betreffen de personele en materiële kosten over 2021.

Personele kosten

Tabel 95 Specificatie personele kosten				
	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
Aantal FTE	1.262	1.258	- 4	1.249
Eigen personele kosten (x € 1.000)	120.861	125.764	4.903	112.320
Inhuur (x € 1.000)	6.154	15.079	8.925	14.939
Overige personele kosten	219	81	- 138	172
Totale Kosten	127.234	140.924	13.690	127.431

De kosten van inhuur zijn € 8,9 miljoen hoger dan begroot. Dit komt door de inhuur vanwege onderbezetting, voor de uitbreiding capaciteit ILT en de voortdurende verbetering van de kwaliteit van de bedrijfsvoering (o.a. informatievoorziening) en de dienstverlening. De overige personele kosten zijn lager dan initiële begroting wegens Corona minder sociale activiteiten ILT organisatie dan geraamd met € 0,1 miljoen.

Materiële kosten

De materiële kosten zijn per saldo hoger dan begroot: € 3,9 miljoen hogere overige materiele uitgaven, maar € 1,1 miljoen lagere uitgaven voor de kosten SSO. Er zijn door de SSO meer kosten in rekening gebracht voor ICT en iets minder kosten voor huisvesting en facilitaire diensten. Waardoor

het apparaat ICT € 0,2 miljoen lager uitvalt. Daarnaast worden de kosten van de Shuttle vervoerskaarten wel in de DVO opgenomen, maar worden in de realisatie niet als SSO-kosten verwerkt. Per saldo leidt dit tot € 1,1 miljoen lagere kosten. De hogere overige materiële uitgaven betreffen met name de compensatie voor Kiwa ad € 1,0 miljoen en kosten voor beheer Inspectiew ad € 1,2 miljoen.

Rentelasten

De inspectie heeft geen lopende leningen en daardoor ook geen rentelasten.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn lager dan begroot, doordat in de oorspronkelijke raming uit is gegaan van meer investeringen in vaste activa voor ILT Toezicht.

Dotaties voorzieningen

Voor dubieuze debiteuren is dotatie gedaan.

Overige lasten

In verantwoording 2020 is uitgegaan van overhead doorbelasting naar Paris MOU. In 2021 is overeengekomen dat een deel van deze kosten ten laste van de ILT moeten komen. Deze lasten zijn als bijzondere lasten verantwoord in 2021

Saldo van baten en lasten

De ILT heeft over 2021 een positief resultaat behaald van € 10,8 miljoen.

Balans

Tabel 96 Balans per 31 december 2021 (bedragen x € 1.000)

	31-12-2021	31-12-2020
Activa		
Vaste activa	1.006	138
Immateriële vaste activa	0	0
Materiële vaste activa	1.006	138
<i>waarvan grond en gebouwen</i>	0	0
<i>waarvan installaties en inventarissen</i>	0	0
<i>waarvan projecten in uitvoering</i>	0	0
<i>waarvan overige materiële vaste activa</i>	1.006	138
Vlottende activa	38.189	51.299
Voorraden en onderhanden projecten	0	0
Debiteuren	2.080	1.518
Overige vorderingen en overlopende activa	- 1	935
Liquide middelen	36.110	48.846
Totaal activa:	39.196	51.437
Passiva		
Eigen Vermogen	10.766	- 699
Exploitatiereserve	0	507
Onverdeeld resultaat	10.766	- 1.206
Voorzieningen	3.307	6.411
Langlopende schulden	0	0
Leningen bij het Ministerie van Financiën	0	0
Kortlopende schulden	25.123	45.725
Crediteuren	- 1.104	343
Belastingen en premies sociale lasten	0	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	0	0
Overige schulden en overlopende passiva	26.227	45.382
Totaal passiva	39.196	51.437

Activa

Materiële vaste activa

Een belangrijk deel van deze post betreft het huidige wagenpark van de inspectie. Er zijn 14 voertuigen afgevoerd in 2021. Er hebben geen vervangings- of uitbreidingsinvesteringen in het wagenpark plaatsgevonden. De ILT heeft sinds 2016 een dienstverleningsafspraken met RWS voor het wagenparkbeheer van de ILT. Hiermee sluit de ILT ook aan bij het leasecontract van RWS met Leaseplan. Bij vervanging van het wagenpark worden voertuigen geleased. Van activeren is dan geen sprake meer. Onder inventaris en installaties vallen met name kantoormeubilair. Dit meubilair is volledig afgeschreven. Onder overige materiële vaste activa is inspectie-specifieke apparatuur opgenomen zoals meetapparatuur en drones in het kader van toezicht op het toekomstige totaalverbod op varend ontgassen. Deze zijn opgenomen tegen historische verkrijgingsprijs en worden lineair afgeschreven in 5 jaar.

Debiteuren

De debiteurenstand is gestegen tot een hoogte van € 2,1 miljoen, dit komt door de LOD's stand van € 1,3 miljoen.

Overige vorderingen en overlopende activa

Het negatieve saldo wordt verklaard door een te hoge tegenboeking voor de oorspronkelijke raming werkzaamheden EASA. Eerst wordt de oorspronkelijke raming vastgelegd, als de daadwerkelijke cijfers bekend zijn, wordt de oorspronkelijke raming teruggedraaid (tegen geboekt).

Liquide middelen

De ILT heeft een rekening-courantverhouding met de Rijkshoofdboekhouding van het Ministerie van Financiën. Ondanks de ruim € 36,1 miljoen die per 31 december op de rekening-courant staat, is er geen deposito geplaatst bij de Rijkshoofdboekhouding. Dit vanwege het ontbreken van een rentevergoeding (0%) voor korte en middellange deposito-looptijden. Het saldo op de rekening-courant staat ter vrije beschikking.

Passiva

Eigen vermogen

Tabel 97 Verloopstaat eigen vermogen t/m 31 december 2021 (bedragen x € 1.000)

	realisatie 2016	realisatie 2017	realisatie 2018	realisatie 2019	realisatie 2020	Begroot 2021	realisatie 2021
1. Eigen vermogen per 1/1	9.128	12.230	2.595	202	507	- 699	- 699
2. Saldo van Baten en Lasten	4.791	- 4.869	- 3.493	305	- 1206	0	10.766
3a. Uitkering aan moederdepartement	- 1.689	- 4.765					-
3b. Bijdrage van moederdepartement			1.100			699	699
3c. Overige mutaties							-
3. Totaal directe mutaties in EV	- 1.689	- 4.765	1.100	-	-	699	699

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 2021 bedraagt € 10,8 miljoen positief en dit is 6,6 % van die gemiddelde jaaromzet. Overeenkomstig de regeling agentschappen dient een eventueel surplus aan Eigen Vermogen uiterlijk bij de eerste supplettoire begroting te zijn uitgekeerd/verrekend aan/met de eigenaar. Voor de ILT wordt dit betrokken bij de afwikkeling van de agentschapsstatus.

Voorzieningen

Tabel 98 Verloopstaat voorzieningen t/m 31 december 2021 (bedragen x € 1.000)

	Voorziening SBF/FLO	Reorganisatie- voorziening	Voorziening claims derden	Voorziening dubieuze debiteuren	Totaal
Stand per 31/12/2020	4.611	1.474	183	143	6.411
Mutaties 2021					
Dotatie 2021	0	0	0	65	65
Onttrekking 2021	141	670	128	74	1013
Vrijval 2021	1.839	262	55	0	2.155
Totaal mutaties 2021	1.980	932	183	139	3.233
Stand per 31/12/2021	2.631	542	0	135	3.307

Voorziening SBF/FLO

Voor werknemers die werkzaam zijn in een zogenoemde substantieel bezwarende functie is, op basis van de SBF/FLO-regeling, in het verleden een voorziening getroffen omdat deze werknemers recht hebben om vervroegd uit te treden. De voorziening is gewaardeerd tegen contante

waarde. Deze contante waarde is berekend met behulp van de 10 jaar depositorente bij de Rijkshoofdboekhouding. De rente is in 2020 naar 0% gedaald en dit rentepercentage is ook voor 2021 geldend.

In 2021 is er voor een aantal rechthebbenden een correctie doorgevoerd op hun rechten en heeft er een onttrekking plaatsgevonden van € 0,1 miljoen. De actualisatie van de voorziening betekent een vrijval van € 1,8 miljoen.

Reorganisatievoorziening ILT «van Werk naar werk» (VWNW)

Met ingang van 1 januari 2020 is de TWO tijdelijk werkorganisatie formeel in de DWO definitieve werkorganisatie geformaliseerd. Afhankelijk van individuele keuzes van de VWNW-kandidaten kunnen de rechten over meerdere jaren doorlopen. Voor een aantal kandidaten lopen de verplichtingen nog door in 2022 en 2023.

Actualisatie van deze voorziening, rekening houdend met ontwikkelingen in onze interne organisatie levert een onttrekking op van € 0,7 miljoen. De actualisatie van de voorziening betekent een vrijval van € 0,3 miljoen.

Voorziening claims derden

De claim van € 0,2 miljoen voor de medewerker is afgewikkeld, € 0,1 miljoen is betaald en daardoor kan het resterende bedrag € 0,1 miljoen vrijvallen.

Crediteuren

Het negatieve saldo wordt veroorzaakt door een nog terug te ontvangen bedrag van factuur DVO Huisvesting (€ 1,1 miljoen). Daarnaast zijn er per saldo creditfacturen die nog verrekend moeten worden.

Overige schulden en overlopende passiva

Hieronder vallen vele verschillende schuldposities van de inspectie. Belangrijkste daarbij zijn de verplichtingen aan het personeel (€ 9,6 miljoen) en de nog te betalen EVOA-borgstellingen (€ 9,8 miljoen). Verder staan onder de overige schulden de rekening-courant verplichtingen vermeld van de Inspectieraad, van ParisMOU en van de SBR Wonen. Onder de vooruitontvangen bedragen zijn het resultaat Aw (€ 1,5 miljoen) en nog af te dragen LOD's (€ 1,1 miljoen) verantwoord.

De nog te betalen projectsteun wijkenaanpak voor de 40 aandachtswijken (Vogelaarswijken) is inmiddels afgewikkeld.

Verhouding vorderingen en schulden moederdepartement

De verhoudingen vorderingen en schulden ten opzichte van het moederdepartement, overige departementen en agentschappen en derden zijn als volgt:

Tabel 99 Specificatie Vorderingen en Schulden (bedragen x € 1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen en agentschappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren	79	127	1.874	2.080
Nog te ontvangen bedragen	0	0	- 1	- 1
Liquide middelen	0	36.110	0	36.110
Crediteuren	- 1.073	0	- 32	- 1.104
Nog te betalen bedragen	0	0	26.227	26.227

Kasstroomoverzicht

Tabel 100 Kasstroomoverzicht Inspectie Leefomgeving en Transport (bedragen x € 1.000)				
		(1) Vastgestelde begroting ¹	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
1.	Rekening-courant RHB 1 januari 2021 + stand debetorekeningen	39.825	48.846	9.021
	Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	163.613	195.609	31.996
	Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	163.413	208.098	44.685
2.	Totaal operationele kasstroom	200	- 12.490	- 12.690
	Totaal investerings (-/-)	- 200	- 945	- 745
	Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0		0
3.	Totaal investeringskasstroom	- 200	- 945	- 745
	Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
	Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0	699	699
	Aflossingen op leningen (-/-)	0	0	0
	Beroep op leenfaciliteit (+)	0	0	0
4.	Totaal financieringskasstroom	0	699	699
5.	Rekening-courant RHB 31 december 2021 + stand debetorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.	39.825	36.110	- 3.715

¹ Stand inclusief amendementen, moties en NvW

1. Rekening-courant RHB per 1 januari 2021

De rekening-courant met de Rijkshoofdboekhouding stond per 1 januari 2022 op € 48,8 miljoen.

2. Operationele kasstroom

De operationele kasstroom geeft de kasstromen weer die voortvloeien uit de bedrijfsvoering. Bij het bepalen van de operationele kasstroom is uitgegaan van het saldo van baten en lasten, dat is gecorrigeerd voor de afschrijvingen en de mutaties in de balansposten kortlopende activa en passiva.

De negatieve operationele kasstroom over 2021 is vooral een gevolg van de hogere uitgaven. De vooruit ontvangen bedragen waren al in 2020 ontvangen en de uitgaven van de kosten die betrekking hadden op deze baten zijn in 2021 betaald.

3. Totaal investeringskasstroom

Bij de materiële vaste activa is inspectie-specifieke apparatuur opgenomen zoals meetapparatuur en drones in het kader van toezicht op het toekomstige totaalverbod op varende ontgassen.

4. Totaal financieringskasstroom

Er is in 2021 geen financieringskasstroom.

5. Rekening-courant RHB per 31 december 2021

Per 31 december 2021 staat er € 36,1 miljoen op de rekening-courant bij de Rijkshoofdboekhouding. Het positieve saldo wordt verklaard doordat er tegenover de liquide middelen schuldposities zijn in de vorm van voorzieningen, eigen vermogen, transitorische posten en overige posten met een structureel karakter (ontvangen waarborgsommen, reservering vakantiegeld). Gezien de nulstand van de rente op deposito's zijn er geen middelen vastgezet op korte of middellange deposito's. Het saldo op de rekening-courant is daarmee ter vrije beschikking.

Doelmatigheidsindicatoren

Tabel 101 Overzicht doelmatigheidsindicatoren ILT					
Omschrijving Generiek Deel	Realisatie				Begroting
	2018	2019	2020	2021	2021
1. Kostprijzen per productgroep (x € 1.000)					
- Handhaving	129.094	126.020	144.444	149.438	139.645
- Vergunningverlening	26.860	30.849	31.315	32.392	28.602
2. Tarieven/uur (x € 1)					
- Handhaving	144	133	135	139	142
- Vergunningverlening	142	145	140	136	131
3. Omzet per productgroep (x € 1.000)					
- Handhaving	125.386	131.945	161.434	181.754	139.645
- Vergunningverlening	13.239	12.718	13.119	13.404	15.034
4. FTE-totaal (excl. externe inhuur)	1.103	1.071	1.249	1.258	1.262
5. Saldo van baten en lasten (%)	- 2,29%	0,19%	- 0,69%	5,86%	0,00%
6. Kwaliteitsindicator 1: doorlooptijd vergunningen	n.b.	90%	96%	91%	95%
7. Kwaliteitsindicator 2: wachttijden informatiecentrum	27 sec.	36 sec.	30 sec.	30 sec.	80% < 35 sec.
Omschrijving Specifiek Deel					
8. Kwaliteit Handhaving:					
<i>Klachten (bezwaar en beroep)¹</i>	787	45	577	779	1.000
<i>Gegronde verklaard %</i>	n.b.	n.b.			0%

Toelichting

Ad 1, 2 en 3: De kostprijzen per productgroep zijn voor handhaving/vergunningverlening gestegen ten opzichte van 2020. Het verschil tussen de omzet vergunningverlening en de kosten voor vergunningverlening wordt verklaard doordat de ILT (overwegend) niet-kostendekkende tarieven in rekening brengt. Daarnaast worden er niet-tarifeerbare producten afgegeven.

Ad 4: De bezetting van de ILT per ultimo 2021 ligt hoger dan 2020.

Ad 6: Een belangrijke indicator voor de klantwaarden is de doorlooptijd vergunningverlening. Voor 2021 is een ambitieuze doelstelling gesteld van 95%. De ambitieuze norm van 95% is in 2021 nog niet gehaald. Met de overgang naar het nieuwe ICT systeem Leef is sprake van een groeipad en zijn nog wat verbeteringen nodig binnen de processen.

Ad 7: De doelstelling qua wachttijden bij het Klantcontact Centrum zijn gerealiseerd.

Ad 8: Van de 779 ontvangen klachten (bezwaar en beroep) zijn er 28 klachten en 751 bezwaar en beroep, daarvan heeft 263 betrekking op Kiwa.

3 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Introductie Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI)

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 de publieke taken. Per 1 januari 2016 is de Wet taken Meteorologie en Seismologie (WtMS) in werking getreden.

Producten en diensten

Om de bovengenoemde algemene beleidsdoelstelling 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 terecht komen 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.

Tabel 102 Staat van baten en lasten agentschap KNMI voor het jaar 2021 (bedragen x €1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie (4)
Baten				
Omzet	87.491	95.564	8.073	88.483
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	53.953	63.582	9.629	57.356
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	3.005	3.327	322	3.093
<i>waarvan omzet derden</i>	30.533	28.655	- 1.878	28.034
Rentebaten	0	4	4	2
Vrijval voorzieningen	0	0	0	4
Bijzondere baten	4.584	0	- 4.584	0
Totale Baten	92.075	95.568	3.493	88.489
Lasten				
Apparaatskosten	72.129	72.509	380	65.615
- Personele kosten	40.879	43.405	2.526	39.589
<i>waarvan eigen personeel</i>	37.034	37.678	644	34.885
<i>waarvan inhuur externen</i>	3.679	5.673	1.994	4.551
<i>waarvan overige personele kosten</i>	166	54	- 112	152
- Materiële kosten	31.250	29.104	- 2.146	26.027
<i>waarvan apparaat ICT</i>	5.465	4.661	- 804	4.661
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	4.439	4.769	330	4.764
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	21.346	19.675	- 1.671	16.602
Rentelasten	0	15	15	17
Afschrijvingskosten	3.201	2.609	- 592	2.882
- Materieel	2.816	2.364	- 453	2.413
<i>waarvan apparaat ICT</i>	1.051	904	- 147	902
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	1.765	1.459	- 306	1.511
- Immaterieel	385	245	- 140	469
Overige lasten	16.720	20.741	4.021	19.615
<i>waarvan Aardobservatie</i>	16.720	20.683	3.963	19.614
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	0	0	0	0
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	0	59	59	1
Totaal Lasten	92.050	95.875	3.825	88.129
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	25	- 307	- 332	360
Agentschapsdeel Vpb-lasten	25	25	0	27
Saldo van Baten en Lasten	0	- 332	- 332	333

Baten

Omzet moederdepartement

Voor de verslaggevingsjaren 2020 en 2021 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).

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 103 Omzet moederdepartement en bijzondere baten per productgroep (bedragen x € 1.000)

Productgroep	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil
Meteorologie	40.355	41.306	951
Seismologie	1.462	1.594	132
Aardobservatie	16.720	20.683	3.963
Totaal	58.537	63.582	5.046
<i>Waarvan omzet moederdepartement</i>	<i>53.953</i>		
<i>Waarvan bijzondere baten</i>	<i>4.584</i>		

Tabel 104 Specificatie Omzet moederdepartement (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	386	1.626	1.240	612
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	46	14	- 32	46
Artikel 17 Luchtvaart	14	47	33	14
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	0	0	0	0
Artikel 20 Lucht en Geluid	0	10	10	0
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	50.822	57.533	6.711	56.180
Nog uit te voeren werkzaamheden	0	1.044	1.044	- 2.723
Bijdrage RWS	2.390	2.450	60	2.390
ANVS	218	223	5	218
Overig lenW	77	635	558	618
* Waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	- 500			
* Waarvan gefactureerde omzet	577			
Totaal	53.953	63.582	9.629	57.356
<i>Waarvan programma</i>	<i>16.720</i>	<i>20.683</i>	<i>3.963</i>	<i>19.614</i>
<i>Waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten</i>		<i>63.582</i>		<i>57.356</i>

Toelichting

- Artikel 11 Integraal Waterbeleid: De hogere baten zijn vooral het gevolg van extra maatwerk zeespiegelstijging (€ 1,0 miljoen) en kennisontwikkeling wind/waterstand (€ 0,3 miljoen).
- Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie: Baten zijn hoger met name doordat de baten voor IT-Migratie en I-strategie waren begroot onder bijzondere baten, maar hier zijn opgenomen (€ 4,6 miljoen). Daarnaast een stijging door toevoegen loon en prijsbijstelling (€ 1,2 miljoen), Hybride werken (€ 0,4 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen) en diverse kleine posten (€ 0,3 miljoen).
- De hogere realisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden wordt vooral veroorzaakt door € 3,6 miljoen uit middelen van de balans voor aardobservatie. Aan de andere kant lagere realisatie voor Early Warning Center (€ 0,5 miljoen), Masterplan (€ 0,4 miljoen), I-strategie (€ 0,4 miljoen), Zeespiegelstijging (€ 0,6 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen) en een aantal kleinere projecten (€ 0,5 miljoen). De begrote -/- € 0,5 miljoen voor IT-Migratie is niet gerealiseerd omdat de kosten in 2020 lager zijn uitgevallen.
- De overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement bestaan voornamelijk uit gefactureerde bedragen aan RWS (€ 0,3 miljoen) en Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (€ 0,1 miljoen) en ILT (€ 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 105 Specificatie Omzet overige departement (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
VWS	57	87	30	90
Defensie	1.383	1.307	- 76	1.307
EZK	1.439	1.852	414	1.641
Buitenlandse zaken	0	2	2	26
Overig	126	78	- 48	29
Totaal	3.005	3.327	322	3.093

Toelichting

De toename EZK (€ 0,4 miljoen) komt vooral door uitvoeren van additionele werkzaamheden zoals bijvoorbeeld op het gebied van infrasound generation.

Omzet derden

De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door het KNMI voor derden partijen, niet zijnde ministeries, zijn uitgevoerd.

Tabel 106 Specificatie omzet derden (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
Luchtvaart	14.272	13.571	- 701	12.379
Projecten extern gefinancierd	13.773	13.354	- 419	13.235
Dataverstrekkingen en licenties	650	432	- 218	710
Overig	1.838	1.298	- 540	1.710
Totaal	30.533	28.654	- 1.878	28.034

Toelichting

In 2021 is € 1,9 miljoen minder omzet gerealiseerd dan oorspronkelijk begroot. Dit is o.a. het gevolg van een verlaging van het luchtvaartcontract a.g.v. Corona (€ -0,7 miljoen). Corona effecten zijn ook merkbaar bij extern gefinancierde projecten (€ -0,4 miljoen) en onder overig (€ -0,5 miljoen). Bij licenties komt dit doordat er in 2021 meer is afgedragen aan ECMWF (€ -0,3 miljoen).

Overige Baten

Rentebaten

De rentebaten in 2021 € 4.000 (2020: € 2.000) bestaan uit ontvangen rente over het tegoed van Eurocontrol. Er is geen rente ontvangen over het saldo op de rekening courant (rentepercentage 0%).

Vrijval voorzieningen

In 2021 er geen vrijval van de voorziening onderhanden werk geweest (2020: € 0). Er zijn geen dubieuze debiteuren en er is geen voorziening dubieuze debiteuren getroffen (2020: € 0).

Bijzondere baten

In de begroting is in lijn met de rijksbegrotingsvoorschriften een aandeel van de omzet moederdepartement opgenomen onder de post bijzondere baten. Tot nader order worden hierop in 2021 geen bijzondere baten verantwoord (2020: € 0 miljoen).

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Tabel 107 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
Personeel	40.879	43.405	2.526	39.589
Specificatie				
Eigen Personeelskosten	37.034	37.679	644	34.885
Waarvan loonkosten		36.383		32.778
Waarvan overige personeelskosten		1.296		2.107
Inhuur	3.679	5.673	1.994	4.551
Overige personele kosten	166	54	- 112	152
Gemiddeld aantal fte	400,0	402,1	2,1	370,2
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		8,6%		3,7%
Loonsom per medewerker		90,5		88,5
Mutatie salariskosten per medewerker		2,2%		3,9%

Toelichting

De gemiddelde bezetting in 2021 bedraagt 402,1 fte (2020: 370,2 fte), dit is 2,1 fte meer dan begroot voor 2021. De eigen personeelskosten zijn hoger dan begroot (€ 0,6 miljoen). Dit komt voornamelijk door ophoging reservering verlofuren a.g.v. Corona en loonprijsbijstelling in 2021. De inhuur is ruim gestegen ten opzichte van begroot (€ 2,0 miljoen /54,2%).

De inhuur bedraagt 13,1% van de totale personeelskosten. De overschrijding wordt vooral verklaard door inhuur voor verbetering informatievoorziening en modernisering van de waarneeminfrastructuur (€ 3,6 miljoen). Daarnaast is wederom veel ingehuurd, maar minder dan in 2020, doordat het invullen van vacatures lastig is gebleken.

Van de medewerkers binnen het KNMI is 14,5% per 31-12-2021 in tijdelijke dienst. In 2020 was dit 11,4%. Het voortschrijdend jaargemiddelde van verzuim (3,8%) is in 2021 onder de Verbaan norm (4,0%) en lager dan in 2020 (4,2%).

Materiële kosten

Tabel 108 Specificatie materiële kosten (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroot 2021	Realisatie 2021	Vershil	Realisatie 2020
Materieel	31.250	29.104	- 2.146	26.027
Bureau, voorlichting en huisvesting		1.394		1.985
Onderhoud en exploitatie		3.440		2.271
Contributie Bijdragen		907		652
Huur en lease		5.000		4.971
Overige kosten		2.046		1.679
Uitbesteding		16.317		14.469

Toelichting

Bureau voorlichting en huisvesting is € 0,6 miljoen lager dan gerealiseerd in 2020. Voornamelijk veroorzaakt door een afname van de kosten voor datacommunicatie (€ 0,9 miljoen). Onderhoud en exploitatie is € 1,2 miljoen hoger door o.a. toename Rijksbrede SSO bijdrage Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering (€ 0,5 miljoen), onderhoud en exploitatie software (€ 0,5 miljoen) en een toename van de nutsvoorzieningen (€ 0,3 miljoen). De contributies (EUMETSAT) zijn € 0,3 miljoen hoger dan in 2020. De toename van de overige kosten komt voornamelijk door een overschrijding

op de inhuur. Daarnaast een stijging van de kosten van uitbesteding (€ 1,9 miljoen) voornamelijk te wijten aan kosten Campus door lopende migratie naar cloud en dubbele runkosten.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn in 2021 (net zoals in 2020) lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot. Dit komt met name door het uitblijven van investering en door het later in gebruik nemen van de activa.

Rentelasten

De rentelasten in 2021 zijn laag (€ 0,015 miljoen) door lage rente (0,0% – 0,5%) op de bestaande leningen (2020: € 0,017 miljoen).

Overige lasten

EUMETSAT past jaarlijks haar (meerjaren)budgetten aan op basis van de nieuwste inzichten. Het KNMI past de begroting hier indien nodig op aan, maar verschillen blijven er altijd. Ten opzichte van de oorspronkelijke begroting zijn een aantal projecten van EUMETSAT in voorgaande jaren vertraagd, waardoor er in 2021 door een inhaalslag aanzienlijk meer kosten zijn gemaakt (€ 4,0 miljoen). De bijzondere lasten (€ 0,1 miljoen) betreft een afboeking van gemaakte kosten voor een SAS Consultant.

Saldo van baten en lasten

Het resultaat over 2020 is € 0,3 miljoen negatief. Het verwachte resultaat in de begroting 2021 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 2022 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 109 Balans per 31 december 2021 van het agentschap KNMI (bedragen x € 1.000)

	31-12-2021	31-12-2020
Activa		
Vaste activa	8.695	10.158
Immateriële vaste activa	259	464
* Software licenties	259	406
* In ontwikkeling	0	58
Materiële vaste activa	8.436	9.694
* Grond en gebouwen	2.549	3.020
* Installaties en inventaris	900	1.480
* Projecten in uitvoering	617	464
* Overige materiële vaste activa	4.370	4.730
Vlottende activa	26.589	28.798
* Voorraden en onderhanden projecten	3.941	4.557
* Debiteuren	2.868	4.719
* Overige vorderingen en overlopende activa	12.830	8.983
* Liquide middelen	6.950	10.539
Totaal activa	35.284	38.956
Passiva		
Eigen vermogen	815	498
* Exploitatiereserve	1.147	165
* Onverdeeld resultaat	- 332	333
Voorzieningen	160	221
Langlopende schulden	5.535	6.674
* Lening bij Min. van Financiën	5.535	6.674
Kortlopende schulden	28.774	31.563
* Crediteuren	407	234
* Schulden bij het Rijk	2.770	- 2
* Belastingen en premies sociale lasten	221	108
* Kortlopende deel leningen bij het Ministerie van Financiën	2.243	2.059
* Overige schulden en overlopende passiva	23.133	29.164
Totaal passiva	35.284	38.956

Ontwikkeling eigen vermogen

In de tabel hieronder is de ontwikkeling van het eigen vermogen weergegeven.

Tabel 110 Ontwikkeling eigen vermogen (bedragen x €1.000)

	realisatie 2016	realisatie 2017	realisatie 2018	realisatie 2019	realisatie 2020	Begroot 2021	realisatie 2021
1. Eigen vermogen per 1/1	2.123	2.256	22	343	- 135	343	498
2. Saldo van Baten en Lasten	133	- 2.234	21	- 778	333	0	- 332
3a. Uitkering aan moederdepartement							
3b. Bijdrage van moederdepartement							
3c. Overige mutaties							
3. Totaal directe mutaties in EV			300	300	300	300	650
4. Eigen vermogen per 31/12	2.256	22	343	- 135	497	643	815
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	3,4%	0,0%	0,4%	- 0,2%	0,6%	0,0%	0,9%

In onderstaande tabel staat hoe het eigen vermogen eind 2021 is opgebouwd.

Tabel 111 Opbouw eigen vermogen (bedragen x €1.000)

31-12-2021

Saldo Eigen vermogen 31/12/2020	343
Bij: Onverdeeld resultaat 2020	- 778
Saldo Eigen vermogen 31/12/2021	498
Bij: Eenmalige uitkering van moederdepartement	650
Bij: Onverdeeld resultaat 2021	- 332
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2021	815

Het KNMI heeft in 2017 een toekomstplan opgesteld. Op basis van deze plannen ontwikkelt het KNMI zich tot een instituut met een gezonde bedrijfsvoering met een adequate technische infrastructuur om te voorzien in een dienstverlening die aansluit op de ontwikkelingen in de samenleving. Onderdeel van de gemaakte afspraken hierover is het behoedzaam opbouwen van een eigen vermogen. Hiertoe heeft in 2021 vanuit het moederdepartement een vermogensmutatie plaatsgevonden (€ 0,3 miljoen).

De andere storting vanuit het moederdepartement (€ 0,4 miljoen) betreft een eenmalige storting ter compensatie van een noodzakelijke ophoging van de reservering verlofdagen als gevolg van Corona.

Het KNMI heeft in 2021 een negatief resultaat gerealiseerd van € 0,3 miljoen. Dit resultaat is onttrokken aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2021 op € 0,8 miljoen positief uitkomt.

Specificatie voorzieningen

Tabel 112 Specificatie voorzieningen (bedragen x €1.000)

x € 1.000	Wachtgeld	Totaal
Saldo per 1 jan 2021	221	221
Mutaties 2021		
Dotatie 2021		
Onttrekking 2021	61	61
Vrijval 2021		
Totaal mutaties 2021	61	61
Saldo per 31 dec 2021	160	160

In 2015 is er een wachtgeldvoorziening gevormd voor een wettelijke en juridische verplichting aan één voormalige medewerker en een reorganisatievoorziening voor een Van-werk-naar-werk kandidaat.

Specificatie vlottende activa en kortlopende schulden

Tabel 113 Specificatie vlottende activa en kortlopende schulden (bedragen x €1.000)

	Moederdepartement	Overige departementen en agent-schappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren	11	77	2.780	2.868
Nog te ontvangen bedragen	-	45	12.785	12.830
Crediteuren en overheden	207	2.563	407	3.177
Belastigen en premies sociale lasten			221	221
Kortlopende deelingen bij het Rijk		2.243		2.243
Nog te betalen bedragen	9.037	812	13.284	23.133

Toelichting

Debiteuren

De openstaande post debiteuren derden betreft diverse openstaande posten. De opvallendste zijn licenties (€ 0,6 miljoen), Netherlands Space office (€ 0,5 miljoen), EUMETSAT (€ 0,4 miljoen), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (€ 0,3 miljoen) en Nederlandse Aardolie Maatschappij (€ 0,3 miljoen).

Transitorische activa (Nog te ontvangen)

De post Vooruitbetaalde kosten en nog te ontvangen derden bestaat voornamelijk uit vorderingen Luchtvaart (€ 12,2 miljoen). Als gevolg van de Corona-problematiek ligt het niet de verwachting dat de volledige vordering Luchtvaart binnen een jaar wordt ontvangen. IenW staat garant voor de betreffende ontvangst.

Crediteuren

De positie Crediteuren per 31 december 2021 is ten opzichte van de positie per 31 december 2020 gestegen met € 2,9 miljoen en bestaat voor het grootste deel uit openstaande facturen van SSC-Campus / RIVM (€ 2,6 miljoen).

Belastingen en sociale premies

Dit betreft af te dragen Belasting Toegevoegde Waarde (BTW) voor € 0,22 miljoen (2020: € 0,11 miljoen).

Kortlopende deelleningen bij het Rijk

Nog te betalen Ministerie van Financiën betreft het kortlopende deel van de lening bij het ministerie van Financiën (€ 2,2 miljoen). Aflossing zal in 2022 plaatsvinden.

Transitorische passiva (Nog te betalen)

Moederdepartement

De vooruit ontvangen / nog te betalen bedragen moederdepartement hebben betrekking op de bijdragen voor aardobservatie (€ 0,5 miljoen), Space Weather Services (€ 0,1 miljoen), Caribisch Nederland (€ 0,3 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen) en POK (€ 0,2 miljoen). Daarnaast bijdragen voor projecten zoals EWC (€ 4,0 miljoen), I-strategie (€ 1,6 miljoen), Extra Maatwerk Zeespiegelstijging (€ 0,7 miljoen) en Masterplan (€ 0,6 miljoen), BES Meteo Seismo (€ 0,2 miljoen) en diverse kleinere bijdragen (€ 0,4 miljoen). Deze bedragen zullen in de komende jaren worden uitgegeven.

Overige departementen

De vooruit ontvangen bedragen overige departementen en agentschappen hebben betrekking op de bijdragen voor projecten (€ 0,8 miljoen). Met name EZK – Seismologie (€ 0,6 miljoen) en EWC (€ 0,1 miljoen).

Overige derden

De vooruit ontvangen bedragen overige derden bestaat uit een bijdrage voor projecten (€ 1,6 miljoen). De grootste betreft een bijdrage voor Ruisdael Observatory (€ 1,6 miljoen).

De nog te betalen post (€ 8,0 miljoen) betreft de nog niet in 2021 ontvangen facturen betreffende SSC-Campus voor de dienstverlening in het vierde kwartaal (€ 2,3 miljoen), RWS MP de Bilt (€ 0,4 miljoen), MDC (€ 0,8 miljoen), Surf (€ 0,2 miljoen) en overige (vooral inhuur en uitbesteding (subsidie)projecten) (€ 3,9 miljoen).

Te betalen vakantiedagen (€ 3,1 miljoen) betreft de reservering voor niet opgenomen vakantiedagen voor eigen personeel.

Vooruitontvangen overig (€ 0,5 miljoen) waarvan (€ 0,3 miljoen) afkomstig is van Hirlam.

Kasstroomoverzicht

Tabel 114 Kasstroomoverzicht over 2021 van het agentschap KNMI (bedragen x €1.000)				
	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting	
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2021 + stand depositorekeningen	5.430	10.539		5.109
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	5.702	3.224		- 2.478
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 4.058	- 5.362		- 1.304
2. Totaal operationele kasstroom	1.644	- 2.138		- 3.782
Totaal investeringen (-/-)	- 2.500	- 1.203		1.297
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	58		58
3. Totaal investeringskasstroom	- 2.500	- 1.145		1.355
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0		0
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	300	650		350
Aflossingen op leningen (-/-)	- 2.528	- 2.033		495
Beroep op leenfaciliteit (+)	2.500	1.077		- 1.423
4. Totaal financieringskasstroom	272	- 306		- 578
5. Rekening-courant RHB 31 december 2021 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.	4.846	6.950		2.105

Toelichting

Operationele kasstroom

Totaal ontvangsten operationele kasstroom bestaat uit afschrijvingskosten (€ 2,6 miljoen) en een afname van de voorraden (€ 0,6 miljoen). Het verschil ten opzichte van de begroting bestaat voornamelijk uit inhaal betalingen van Eurocontrol (€ 2,0 miljoen) welke niet zijn gerealiseerd.

Totaal uitgaven operationele kasstroom bestaan uit het saldo van baten en lasten (€ 0,3 miljoen) en een toename van de vorderingen (€ 2,0 miljoen), afname voorzieningen en afname van schulden voor in totaal (€ 3,0 miljoen).

Investeringskasstroom

De investeringen in 2021 hebben betrekking op investeringen in MOS-Migratie reken/opslag-capaciteit- Klimaatscenario (€ 0,3 miljoen), Scanning doppler wind lidar (€ 0,2 miljoen), 15 Surface Stations (incl. randapparatuur) (€ 0,1 miljoen), Argo floats (€ 0,1 miljoen) en diverse (vervangings-)investeringen van vooral waarneemapparatuur (€ 0,5 miljoen).

Financieringskasstroom

Ten behoeve van het behoedzaam opbouwen van het eigen vermogen is een directe vermogensmutatie gedaan vanuit het moederdepartement (€ 0,3 miljoen). Tussen eigenaar en opdrachtgever is afgesproken dat deze storting jaarlijks plaatsvindt tot het jaar 2023. De andere storting vanuit het moederdepartement (€ 0,4 miljoen) betreft 13 eenmalige storting ter compensatie van een noodzakelijke ophoging van de reservering verlofdagen als gevolg van Corona.

In 2021 € 2,0 miljoen afgelost (2020: € 1,8 miljoen) en loopt hiermee, net zoals vorig jaar, achter op de begroting. In 2021 is er voor € 1,1 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa in 2021 gedaan. In 2021 is er voor € 1,1 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa in 2021 gedaan.

Doelmatigheidsindicatoren

Tabel 115 Overzicht Doelmatigheidsindicatoren					
Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2021	Realisatie			Begroting	
	2018	2019	2020	2021	2021
Kostprijs per product					
- percentage overhead	106	100	97	97	98
- fte's indirect	99	95	111	104	104
Tarieven/uur	105	107	116	111	111
Omzet per productgroep (PxQ)					
- meteorologie	56.831	61.975	66.721	70.879	72.455
- seismologie	3.158	3.048	2.148	4.002	2.901
- aardobservatie	23.145	20.927	19.614	20.683	16.720
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	373	357	370	402	400
Saldo van baten en lasten (%)	0%	- 1%	0%	0%	0%
Algemene weersverwachtingen en adviezen					
Afwijking min temperatuur (°C)	0,17	0,31	0,03	1	1
Afwijking max temperatuur (°C)	- 0,34	- 0,41	- 0,3	1	1
Gem afwijking wind snelheid (m/s)	- 0,1	0,13	- 0,03	1	1
Maritieme verwachtingen					
Tijdigheid marifoonbericht (%)	99,8	99,5	99,5	1	1

1 per 2021 zijn de kwaliteitsindicatoren voor het KNMI gewijzigd. Voor de nieuwe indicatoren wordt verwezen naar artikel 23 van dit jaarverslag.

Toelichting

Kostprijs per product

Het percentage overhead is gedaald ten opzichte van 2020 (5%) door een sterkere stijging van de totale kosten (9,7%) ten opzichte van de overheadkosten die ook zijn gedaald (8,4%).

De stijging van het aantal fte's indirect wordt veroorzaakt door een stijging van het aantal fte's. De totale gemiddelde bezetting is gestegen met 31,9 fte, een navenant evenredig deel daarvan heeft betrekking op indirecte fte's.

Tarieven/uur

De tarieven per uur zijn gedaald met 0,9%. Er is sprake van een stijging van de loonkosten per fte (2,7%) maar door een stijging van het aantal productieve uren per fte is uiteindelijk het tarief per uur daalt. De stijging van de loonkosten wordt veroorzaakt een stijging van de bruto salarissen (1,9%) en pensioenpremies (5,5%). Daarnaast ook een stijging van de toelagen (0,2%).

FTE per 31 december (gemiddelde)

Het aantal fte's (gemiddelde) is nagenoeg gelijk aan de begroting.

10. Saldibalans

Tabel 116 Saldibalans per 31 december 2021 van het ministerie van IenW

Activa		31-12-2021	31-12-2020	Passiva		31-12-2021	31-12-2020
Intra-comptabele posten				Intra-comptabele posten			
1)	Uitgaven ten laste van de begroting	11.761.303	9.460.615	2)	Ontvangsten ten gunste van de begroting	35.444	28.775
3)	Liquide middelen	0	0			0	0
4)	Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	0	4a)	Rekening-courant RHB	11.737.378	9.432.920
5)	Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a)	Begrotingsreserves	0	0
6)	Vorderingen buiten begrotingsverband	21.116	18.249	7)	Schulden buiten begrotingsverband	9.597	17.169
8)	Kas-transverschillen	0	0			0	0
Subtotaal intra-comptabel		11.782.419	9.478.864	Subtotaal intra-comptabel		11.782.419	9.478.864
Extra-comptabele posten							
9)	Openstaande rechten	0	0	9a)	Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10)	Vorderingen	12.501	10.200	10a)	Tegenrekening vorderingen	12.501	10.200
11a)	Tegenrekening schulden	0	0	11)	Schulden	0	0
12)	Voorschotten	4.752.201	4.456.042	12a)	Tegenrekening voorschotten	4.752.201	4.456.042
13a)	Tegenrekening garantieverplichtingen	663.845	443.679	13)	Garantieverplichtingen	663.845	443.679
14a)	Tegenrekening andere verplichtingen	2.108.266	1.882.842	14)	Andere verplichtingen	2.108.266	1.882.842
15)	Deelnemingen	0	0	15a)	Tegenrekening deelnemingen	0	0
Subtotaal extra-comptabel		7.536.813	6.792.763	Subtotaal extra comptabel		7.536.813	6.792.763
Totaal		19.319.232	16.271.627	Totaal		19.319.232	16.271.627

Toelichting samenstelling saldibalans

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds 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 Rijkschatkist weer.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband

Tabel 117 Specificatie vorderingen (bedragen x € 1.000)

Belastingdienst teruggave vennootschapsbelasting	8.515
Waarborgsommen	9.386
Belastingdienst te vorderen BTW	2.793
Overig	422
Totaal	21.116

In het kader van de Vennootschapsbelasting (Vpb) staat een vordering op de Belastingdienst ten aanzien van de voorlopige Vpb-aangifte 2021 voor een bedrag van € 8,5 miljoen open. Het bedrag komt ten gunste van het agentschap Rijkswaterstaat en is dus ook opgenomen bij de balanspost schulden buiten begrotingsverband.

In het kader van de subsidieregeling ERTMS is lenW op 11 juni 2021 een overeenkomst aangegaan voor een lenW depotrekening bij de BNG Bank N.V. Deze overeenkomst is ten behoeve van een leningsfaciliteit van BNG Bank N.V. aan MRCE (Mitsui Rail Capital Europe). Als onderdeel van de overeenkomst zijn twee stortingen voor een totaalbedrag van € 9,4 miljoen in het depot geweest.

7) Schulden buiten begrotingsverband

Tabel 118 Specificatie schulden (bedragen x € 1.000)

Agentschap RWS	8.515
Gelden in depot	338
Overig	744
Totaal	9.597

In het kader van de Vennootschapsbelasting (Vpb) staat een vordering op de Belastingdienst ten aanzien van de voorlopige Vpb-aangifte 2021 voor een bedrag van € 8,5 miljoen open. Het bedrag komt ten gunste van het agentschap Rijkswaterstaat.

De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) heeft van derden ruim € 0,3 miljoen aan bedragen ontvangen als vorm van zekerheid. Deze gelden worden teruggestort indien de voorwaarden zijn komen te vervallen.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die zijn voortgevloeid uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 119 Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)

Direct opeisbaar	2.082
Op termijn opeisbaar	10.419
Geconditioneerd	0
Totaal	12.501

Tabel 120 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 17 Luchtvaart	10.844
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	765
Overig	892
Totaal	12.501

Toelichtingen*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.

In 2021 is een hypothecaire lening verstrekt van USD 4,5 miljoen aan luchtvaartmaatschappij Winair die verbindingen verzorgt in de Caribische delen van het Koninkrijk. Met het verstekken van deze lening wordt de interinsulaire connectiviteit van Saba, Sint-Eustatius met Sint-Maarten en Bonaire op de korte termijn gewaarborgd.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Dit betreft een vordering op de provincie Zuid-Holland. Bij de financiële afronding van het interbestuurlijke programma Impuls Omgevingsveiligheid (IOV) is vastgesteld dat er een onderbesteding was. De door lenW te veel betaalde gelden worden door Zuid-Holland teruggestort.

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 121 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)

Tot en met 2019	644.485
2020	1.230.198
2021	2.877.518
Totaal	4.752.201

Tabel 122 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 11 Integraal Waterbeleid	35.863
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	121.392
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	311.894
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	2.221.172
Artikel 17 Luchtvaart	32.269
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	127.344
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	74.191
Artikel 20 Lucht en Geluid	135.450
Artikel 21 Duurzaamheid	70.103
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	52.153
Artikel 25 Brede Doeluitkering	1.349.504
Artikel 97 Algemeen Departement	185.574
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	35.292
Totaal	4.752.201

Toelichtingen

Artikel 11 Integraal waterbeleid

In het kader van integraal waterbeleid staan voorschotten open voor € 35,9 miljoen 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. € 10 miljoen, aan Waterschap Schelderstroomten ten behoeve van het project Restopgave Vooroeverbetorsten ruim € 10 miljoen, aan Deltares voor het bouwen van de nieuwe GeoCentrifuge ruim € 3,1 miljoen en aan het ministerie van BuZa voor het programma Blue Deal dat door de Unie van Waterschappen wordt uitgevoerd ca € 5,9 miljoen aan voorschotten verstrekt. Deze voorschotten worden in de jaren 2022 tot en met 2026 afgerekend. In het kader van de specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie 2e tranche zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt van ruim 3,7 miljoen. Afrekening van deze voorschotten is verwacht in jaren 2022 tot en met 2030.

Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling

In het kader van bodem en ondergrond zijn voorschotten verstrekt aan Bosatex, Bodemcentrum en Bodembeheer NL ten behoeve van bodemsanering voor een bedrag van circa € 48 miljoen. Verder zijn er voorschotten van circa € 11,7 miljoen verstrekt aan de BES-eilanden ten behoeve van diverse watervoorzieningen. Ook is aan de provincie Overijssel voor asbestaanpak een voorschot van ruim € 13 miljoen verstrekt. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2022 tot en met 2028 verwacht. Tenslotte zijn in het kader van de specifieke uitkering Bodem overbruggingsjaar 2021 aan diverse gemeenten en provincies voorschotten verstrekt van ruim 43 miljoen. Afrekening van deze voorschotten wordt verwacht in 2025.

Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

Voorschotten van ruim € 9 miljoen zijn verstrekt aan maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Fietsersbond en aan TeamAlert ten behoeve van verkeersveiligheid. Tevens zijn aan ICTU Stichting te Den Haag zvoor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van het project «Data uitwisseling binnen project Maas» voorschotten van

in totaal € 1,2 mln verstrekt. Aan de BES-eilanden zijn voorschotten in het kader van de bijzondere uitkering van circa € 43 miljoen voor het beheer en onderhoud aan de infrastructuur en in het bijzonder de wegen, verstrekt.

Verder zijn voorschotten van circa € 62 miljoen aan de RVO verstrekt voor de uitvoering van diverse programma's.

Ook zijn er voorschotten van circa € 4 miljoen aan de Nederlandse Emissieautoriteit verstrekt voor de werkzaamheden op het gebied van Energie voor Vervoer. Aan het CBR zijn voorschotten verstrekt van € 37,4 miljoen als bijdrage op het gebied van rijvaardigheid en compensatie voor Coronamaatregelen en aan het RDW zijn voorschotten verstrekt van € 6,6 miljoen als bijdrage voor veilig en geordend wegverkeer. Tenslotte zijn in het kader van specifieke uitkeringen voorschotten aan diverse gemeenten en provincies voor o.a. de realisatie van slimme laadpleinen, laadinfra, waterstofbussen, snelfietsroutes, MAAS-pilots, veilig fietsen, MIRT en veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur voorschotten verstrekt van circa € 84,6 miljoen, aan de provincie Noord Brabant voor SmartwayZ.nl innovatief mobiliteitsprogramma een voorschot van ruim € 26 miljoen en aan de gemeente Eindhoven voor de realisatie van de challengevariant een voorschot van € 22,6 miljoen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2022 tot en met 2025 verwacht.

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

Voorschotten zijn onder andere verstrekt aan ProRail in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor ad circa € 47 miljoen en aan de NS een beschikbaarheidsvergoeding in verband met inkomstenderving als gevolg van onderbezetting van treinen door coronamaatregelen van het kabinet (zie brief TK 2019/2020, [23 645, nr. 723](#)) van circa € 1.260 miljoen. Tevens zijn in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding OV voorschotten aan Metropool Rotterdam Den Haag (circa € 197 miljoen), Vervoerregio Amsterdam (circa € 316 miljoen) en aan de provinciën en gemeenten (ruim € 312 miljoen) verstrekt. De afrekeningen van openstaande voorschotten op dit artikel worden in de jaren 2022 tot en met 2026 verwacht.

Artikel 17 Luchtvaart

In het kader van luchtvaart staan per 31 december 2021 voor circa € 32 miljoen aan voorschotten open. De 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 is er een voorschot verstrekt aan Openbaar Lichaam Sint Eustatius van circa € 15 miljoen ten behoeve van aanpak erosie op het eiland en aan het Openbaar Lichaam Saba voor wederopbouw en compenserende maatregelen Luchthaven Saba een voorschot ruim € 1 miljoen. Tenslotte is aan de RDW een voorschot van circa € 2 miljoen als bijdrage droneregister en onbemande luchtvaartuigen. De afrekeningen van de voorschotten worden vanaf 2022 tot en met 2023 verwacht.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens

Voorschotten zijn aan onder andere de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) verstrekt voor een bedrag van ruim € 14,7 miljoen ten behoeve van de onderzoeksactiviteiten betreffende

toegepast/industriële onderzoek en experimentele ontwikkeling. Verder zijn er voorschotten aan de BES-eilanden in het kader van de bijzondere uitkering van circa € 47,6 miljoen verstrekt ten behoeve van haveninfrastructuur en aan Zero Emmission Service BV ten behoeve van toegekende subsidie Modular Energy Concept van circa € 5,4 miljoen.

Tenslotte is aan de provincie Noord-Holland een specifieke uitkering voor het realiseren van de Energiehaven IJmond inclusief voorliggende diepzeekade een voorschot van circa € 27,6 miljoen verstrekt en aan de gemeente Tilburg voor het project Wilhelminakade fase 1,5 een voorschot van circa € 4,8 miljoen. De voorschotten worden in de jaren 2022 tot en met 2024 afgerekend.

In het kader van Topsector Logistiek zijn aan Stichting Connekt voorschotten verstrekt van € 7,3 miljoen. Het betreft hier de kosten voor de door Stichting Connekt, namens het ministerie aangegane verplichtingen. Naar verwachting worden de voorschotten in 2022 afgewikkeld.

Artikel 19 Klimaat

Voorschotten zijn verstrekt aan onder andere het RIVM (circa € 42,6 miljoen) voor de uitvoering van het Meerjaren activiteitenprogramma 2021, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland voor de uitvoering van diverse regelingen (€ 13,1 miljoen), aan de World Bank (ruim € 1,3 miljoen miljoen), aan the World Recource Institute (circa € 1,6 miljoen), het Nederlandse Space Office (€ 2 miljoen) en aan The Global Center on Adaptation te Rotterdam (circa € 4,7 miljoen). Aan het Nederlands Space Office is in het kader van de uitvoering ruimtevaartbeleid 2017 en 2018 voorschotten verstrekt van € 2,6 miljoen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in 2022 tot en met 2024 verwacht.

Artikel 20 Lucht en geluid

In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt van circa € 128 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. De afrekening wordt in de jaren 2022 tot en met 2025 verwacht.

Artikel 21 Duurzaamheid

Ruim € 27 miljoen aan voorschotten staan open op de Stichting Afvalfonds voor de aanpak van verpakkings- en zwerfafval. Verder zijn er onder andere voorschotten aan de BES-eilanden, ten behoeve van het milieubeheer op de eilanden, van circa € 14 miljoen. Aan Ioniqa is voor het op 5k ton capaciteit brengen van de fabriek een voorschot van € 2,7 miljoen verstrekt. Tenslotte is aan RVO voor de uitvoering van een aantal regelingen circa € 11 miljoen aan voorschotten verstrekt. De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2022 tot en met 2024 verwacht.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's

De voorschotten zijn verstrekt aan onder andere aan ZonMw ten behoeve van programma onderzoek naar elektromagnetische velden ruim € 3 miljoen, aan Akzo-Nobel voor een bedrag van ruim € 5 miljoen ten behoeve van het Convenant beëindiging chloortransporten, aan de Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting voor het particulierfonds sanering asbestdaken ruim € 3 miljoen, aan RVO voor een bedrag van ruim € 21 miljoen ten behoeve van de uitvoering van een aantal regelingen aan de Sociale Verzekeringsbank van circa € 4 miljoen ten behoeve van de uitvoering Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde

slachtoffers van mesotheliom en asbestose en tot slot aan de stichting ICTU van € 0,3 miljoen. voor de uitvoering van werkzaamheden. De voorschotten worden in de jaren 2022 tot en met 2024 afgerekend.

Ook zijn voorschotten aan Stichting voor de Technische Wetenschap te Utrecht voor ruim € 4 miljoen. Het betreft hier de kosten om het onderzoek in verband met veiligheid biotechnologie uit te kunnen voeren. Verwachting is dat het onderzoek voor 30 juni 2022 is afgerond, waarna de voorschotten worden 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 € 1.349 miljoen.

Dit heeft onder andere betrekking op de provincies (ruim € 91 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (circa € 668 miljoen) en de Vervoersregio Amsterdam (circa € 590 miljoen). Het eindsaldo van deze voorschotten wordt jaarlijks na ontvangst en goedkeuring van SISA-verantwoordingen bijgesteld.

Artikel 97 Algemeen departement

Voorschotten zijn verstrekt aan Van Citters Beheer van circa € 28 miljoen ten behoeve van het project 'Sanering voormalig Thermphos terrein en aan het NWO ten behoeve van het programma Duurzame Logistiek en het onderzoeksprogramma Smart Urban Regions of the Future (SURF) voor circa € 6 miljoen. De afrekeningen worden in de jaren 2022 tot en met 2023 verwacht.

Voorschotten ter hoogte van in totaal bijna € 31 miljoen zijn verstrekt aan diverse bedrijven in het kader van testen voor reizigers.

Aan Boeing zijn voorschotten verstrekt van circa € 74 miljoen in het kader van de vervanging het regeringsvliegtuig. In de vliegtuigbranche is het gebruikelijk een groot deel van het aankoopbedrag als voorschot over te maken. De definitieve eindafrekening van het vliegtuig heeft nog niet plaatsgevonden waardoor het voorschot nog open staat. De verwachting is dat de voorschotten in 2022 worden afgewikkeld.

Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan voorschotbetalingen open van ruim € 16 miljoen. De betalingen zijn verstrekt in het kader van de tijdelijke oplossing om wel regeringsvluchten te kunnen uitvoeren terwijl er geen regeringsvliegtuig was. De definitieve eindafrekening van het interim toestel heeft nog niet plaatsgevonden. De verwachting is dat deze voorschotten in 2022 worden afgewikkeld.

Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan voorschotbetalingen voor de exploitatie kosten van het regeringsvliegtuig open van circa € 27 miljoen. Hiervoor is een 10-jarig contract afgesloten en jaarlijks worden de kosten verantwoord en afgerekend.

Artikel 98 Apparaatsuitgaven

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat ruim € 34 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Tabel 123 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2021	4.456.041
In 2021 vastgelegde voorschotten	2.892.662
In 2021 afgerekende voorschotten	- 2.596.502
Verdeeld naar jaar van betalen:	
- 2019 en eerder	- 1.447.073
- 2020	- 1.134.363
- 2021	- 15.065
Openstaand per 31 december 2021	4.752.201

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 124 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2021	443.679
Verstrekt in 2021	235.200
Afname risico 2021	- 15.034
Openstaand per 31 december 2021	663.845

Toelichtingen

Verstrekt in 2021

Aan de Dienst Wegverkeer (RDW) is een garantstelling van € 58,8 miljoen verleend voor leningen ten behoeve van het Testcentrum Lelystad.

Het ministerie heeft zich garant voor een tweetal leningen (in totaal € 17,9 miljoen) die de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) bij het ministerie van Financiën is aangegaan voor noodzakelijke investeringen in de infrastructuur waarmee efficiëntere capaciteitsbenutting wordt geborgd.

Het ministerie heeft zich garant gesteld voor een vijftal leningen (in totaal € 38,5 miljoen) die LVNL bij het ministerie van Financiën in 2021 heeft aangegaan en voor een deel in 2022 zal aangaan voor investeringen om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen en voor investeringen in nieuwe en innovatieve technologie.

Door het beperkte verkeersvolume in 2021 komt de financiering van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) verder onder druk te staan, want deze wordt grotendeels betaald uit de heffingen die de luchtvaartmaatschappijen betalen die het Nederlandse luchtruim gebruiken. Om de liquiditeit te waarborgen is het rekening courant krediet van (LVNL) in 2021 met € 110 miljoen verhoogd (van € 165 miljoen naar € 275 miljoen). Met dit Rekening-Courantkrediet worden ook de Nederlandse contributies aan EUROCONTROL en het Maastrichts Upper Area Control Centre (MUAC) voor 2021 gegarandeerd.

Tot slot is de garantstelling voor het Rekening Courant krediet van de RDW ter hoogte van € 10 miljoen, welke een looptijd had tot en met ultimo 2021, verlengd voor onbepaalde tijd. Formeel betreft dit zowel een afname als een toename van het risico met € 10 miljoen.

Afname risico 2021

De LVNL heeft een geldlening van € 5 miljoen afgelost. Tenslotte is, naar aanleiding van de verantwoording 2021, het openstaande risico op de garantstelling van de Regeling Borgstellingen MKB met € 0,034 miljoen 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, de daarop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 125 Verloopoverzicht (bedragen x € 1.000)	
Stand per 1 januari 2021	1.882.842
Correctie beginstand	– 115.726
Aangegaan in 2021	12.150.563
Tot betaling gekomen in 2021	– 11.761.302
Negatieve bijstellingen in 2021	– 48.111
Openstaand per 31 december 2021	2.108.266

Toelichtingen

Aan de administratie van de verplichtingenstanden is extra aandacht gegeven naar aanleiding van de bevindingen vorig jaar van de Rekenkamer en de ADR. De werkwijze is inmiddels aangepast en er is nu een eenduidige manier van vaststellen van de hoogte van de verplichtingenstanden. Uit de verbeteractie volgde ook de constatering dat de eindstanden van vorig jaar, en dus ook de beginstanden van dit jaar, niet juist zijn, vandaar de correctie.

Verder worden omvangrijke bijstellingen op de aangegane verplichtingen toegelicht bij de tabellen Budgettaire gevolgen van beleid van het beleidsartikel waar de bijstelling betrekking op heeft. Dit conform de norm zoals opgenomen in de leeswijzer.

Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen

Inventarisatie van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden) heeft plaatsgevonden. Ultimo 2021 betreft het:

Op 19 juni 2020 is het Akkoord voor de Noordzee gesloten tussen het Rijk en een groot aantal stakeholderpartijen (Kamerstuk 33450-68). Uit dit akkoord volgen verplichtingen voor een bedrag van 24 miljoen in de periode tot en met 2030.

Met RVO zijn in december 2021 verplichtingen aangegaan voor een bedrag van maximaal € 318,2 miljoen voor de uitvoering van 3 subsidieregelingen vanaf 2022.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 126 Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP)	0
Winair NV St. Maarten	0
Totaal per 31 december 2021	0

Toelichtingen

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 2021 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

11. WNT-verantwoording 2021 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inleiding

De Wet normering topinkomens (WNT) bepaalt dat de bezoldiging en eventuele ontslaguitkeringen van topfunctionarissen in de publieke en semi-publieke 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 wettelijk bezoldigingsmaximum 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 2021 € 209.000.

Bezoldiging van topfunctionarissen

Tabel 127 Bezoldiging van topfunctionarissen											
Naam instelling	Naam topfunctionaris	Functie	Datum aanvang dienstverband	Datum einde dienstverband	Dienstverband in fte (+ tussen haakjes omvang in 2020)	Op externe inhuurbasis	Beloning plus onkostenvergoedingen (belast) (+ tussen haakjes bedrag in 2020)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (+ tussen haakjes bedrag in 2020)	Totale bezoldiging in 2021 (+ tussen haakjes bedrag in 2020)	Individueel toepasseljk bezoloverschrijding	Motivering (indien)
ANVS	A.M.P. van Bolhuis	Bestuursvoorzitter	1-4-2020		1 (1)	Nee	144.501 (86.301)	22.196 (14.738)	166.697 (101.039)	€ 209.000	
ANVS	M.P.H. Brugmans	Piv. bestuursvoorzitter	1-8-2017		1 (1)	Nee	139.167 (143.226)	22.124 (20.739)	161.291 (163.965)	€ 209.000	

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 €1.700 of minder zijn gemarkeerd met **).

Naast de hierboven vermelde functionarissen zijn er geen andere functionarissen die in 2021 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 2021 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2021 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 RWT's en ZBO's

Tabel 128 Overzichtstabel inzake RWT's en ZBO's 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	
APK-erkenninghouders	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS) (enkel bestuur)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	3.038	32.333	onbekend	onbekend	Ja vermogenspositie onder druk als gevolg van COVID-19	
Commissie m.e.r.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Dienst voor het Wegverkeer (RDW)*	–	2.523	onbekend	onbekend	nee	
Havenbeheerders	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting VAM (IBKI)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsartsen Scheepvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Explosieven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Kabelbaaninstallaties	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Pleziervaartuigen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Keuringsinstanties Scheepsuitrusting	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
KIWA	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Klassebureaus art. 6 Schepewet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	100	542	onbekend	onbekend	Ja vermogenspositie onder druk als gevolg van COVID-19	
Nederlands Loodswezen BV	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
ProRail	2.366.176	2.131.000	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	–	20	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	200	200	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Milieukeur (SMK)	251	250	n.v.t.	n.v.t.	nee	
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee	
VTS-operators	n.v.t.	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: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek

In het kader van operatie Inzicht in Kwaliteit van het kabinet wordt het overzicht van onderzoeken en evaluaties ontwikkeld naar een strategische evaluatie agenda. Het verslagjaar 2021 betreft hierin een overgangsjaar. Dat betekent dat nog niet alle thema's volledig zijn uitgewerkt. Een interactieve versie van dit overzicht is te vinden op www.rijksfinanciën.nl.

Beleid en wetgeving van het departement wordt getoetst in de fase van totstandkoming conform het interdepartementaal voorgeschreven integraal afwegingskader (IAK). De evaluaties zijn in een latere fase input voor de beleidsdoorlichtingen (straks 'periodieke evaluaties'), waarbij het immers om ex-post synthese onderzoeken gaat. In het overzicht krijgen voorts zoveel mogelijk ook ex-ante evaluaties een plaats. Specifiek ten aanzien van MIRT projecten en de te nemen voorkeursbeslissingen ligt altijd een MKBA ten grondslag. Deze wordt bij de voorkeursbeslissing openbaar. Over de voortgang van de besluitvorming over MIRT projecten wordt de Tweede Kamer ieder half jaar geïnformeerd via een rapportage.

Tabel 129 Overzicht afgeronde evaluaties en overig onderzoek

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Artikel 11 - Integraal Waterbeleid					
Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Water	Beleidsdoorlichting	2021	Beleidsdoorlichting integraal waterbeleid	11
Water	Waterveiligheid	Ex post Evaluatie	2020	Resultaten Beleidsdoorlichting Integraal Waterbeleid 2014-2019 Tweede Kamer der Staten-Generaal	11
	Evaluatie van het grondwater instituut IGRAC	Evaluatie	2021	IGRAC is met een subsidieregeling gesteund in de periode 2016-2022. Deze evaluatie onderzocht de door IGRAC behaalde resultaten over de periode 2016-2019.	11
	Waterbeheer	Beleidsdoorlichting integraal waterbeleid	2021	De beleidsdoorlichting is afgerond en aan de Tweede Kamer aangeboden (2021D43365). De beleidsdoorlichting Integraal Waterbeleid geeft een overwegend positief beeld van het ingezette beleid en de bereikte resultaten. Er wordt geconstateerd dat binnen Integraal Waterbeleid sprake is van goed geregisseerde en concrete actieplannen, die zorgen voor een doeltreffende uitvoering. Op het gehele beleidsterrein is duidelijk aandacht voor een doelmatige aanpak. Op delen van het beleidsterrein ontbreekt het echter aan concrete en afrekenbare doelstellingen. Er zal een strategische evaluatie agenda voor het waterbeleid worden voorbereid, die erop gericht zal zijn om bij (nieuwe) programma's en projecten doelmatigheid en doeltreffendheid een onderdeel te laten zijn van evaluaties en waarin zoveel mogelijk concrete (tussen)doelen worden geformuleerd.	11
	Waterbeheer	Monitoring	2021	In het Bestuursakkoord Water (BAW) hebben Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven afgesproken om de lastenstijging voor inwoners en bedrijven gematigd te houden en, ten opzichte van de prognose in 2010, een doelmatigheidswinst na te streven die jaarlijks oplopend ten minste € 750 miljoen in 2020 bedraagt. In de eindrapportage van de Monitor Lastenontwikkeling en Doelmatigheidswinst BAW is gerapporteerd over de kostenontwikkeling, de doelmatigheidswinst en de ontwikkeling van de prestaties in de periode 2010 tot en met 2019. Hierin is geconcludeerd dat	11

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
				de totale gerealiseerde doelmatigheidswinst ruim € 1 miljard bedroeg in 2019. Hiermee is de doelstelling (tenminste € 750 miljoen per jaar) ruimschoots gerealiseerd en zijn de lasten voor inwoners en bedrijven minder toegenomen dan zonder het BAW het geval zou zijn geweest.	
	Waterbeheer	Monitoring	2021	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar.	11
	Kennis en Innovatie	Verkenning	2021	Ten behoeve van het verbeteren van de organisatie van kennis en innovatie in de watersector is in 2021 een verkenning uitgevoerd: 'Verkenning naar de organisatie van kennis en innovatie in de watersector'. De aanbevelingen uit deze verkenning worden meegenomen in de vervolgstappen om tot een verbeterde inrichting van kennis en innovatie in het water- en bodemdomein te komen.	11
	Waterveiligheid	Evaluatie	2020	Onderzoek naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidieregeling.	11
	Waterveiligheid	Evaluatie	2021	Op basis van de evaluatie subsidieregeling HWBP zijn een aantal aanbevelingen gedaan. Tijdens de opvolging van de evaluatie subsidieregeling zijn deze aanbevelingen verder uitgewerkt tot verbeteringen voor de (uitvoering van) de regeling.	11
	Algemeen Waterbeleid	Evaluatie	2021	Betreft evaluatie doeltreffendheid en de effecten van artikel III van de Deltawet. Dit artikel betreft het experimenteerartikel, dat in het Deltafonds is geïntroduceerd om de bekostiging van de opgaven voor waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit te kunnen combineren met aanvullende ambities voor bijvoorbeeld ruimtelijke kwaliteit, natuur of anderszins.	11

Artikel 13 - Bodem en Ondergrond

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Drinkwater	drinkwater	verkenning	2021	Verkenning van scenario's voor de exploitatie van de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland	13
	drinkwater	beleidsnota	2021	Beschrijft de opgaven voor de komende jaren en bevat de hoofdkeuzes voor het drinkwaterbeleid.	13
Bodem en ondergrond	Bodem	Beleidsdoorlichting	2021	Beleidsdoorlichting artikel 13 Bodem en Ondergrond	13
	Bodemkwaliteit	Evaluatie	2021	RIVM rapport over Thermisch gereinigde grond	13
	Bodemkwaliteit	handelingskader	2021	Actualisatie handelingskader PFAS	13

Artikel 14 - Wegen en Verkeersveiligheid

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Wegen				14
	Thuiswerken, thuisonderwijs en mobiliteit	Monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Mobiliteitsbeeld 2021	Monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid	Ex ante	2021	KIM publicatie	14
	Verkeersveiligheid				14
	Verkeersveiligheidsprognose	Ex ante	2021	SWOV publicatie	14
	Ruimtelijke inrichting en verkeersveiligheid	Ex ante	2021	SWOV publicatie	14

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Staat van de verkeersveiligheid	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	verkeersdoden in Nederland	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	ernstige verkeersgewonden	monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	verkeersveiligheidsmogelijkheden	monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	ongevallen met speed pedelecs	monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	riskant verkeersgedrag, verkeeragressie, veelplegers	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	rotondes en andere kruispunten	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	risicoinventarisatie van de elektrische step	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	Verkeersveiligheid in internationaal perspectief	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	GOW 30/ limiet 30 km rijden	Monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
	bruikbare risicoindicatoren verkeersveiligheid	monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	14
Thema beter benutten	Beter benutten				
	Trendprognose wegverkeer 2021-2026	ex-ante evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Smart mobility in relatie tot doorstroming op de weg	Monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Overheidsuitgaven verkeer en vervoer 2008-2019	ex post evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Mobiliteit is een vehikel	monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Op weg met Licht Elektronische Voertuigen	monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	14
	Duurzame mobiliteit				
	Klimaatverandering en het mobiliteitssysteem	monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	14

Artikel 16 - Openbaar vervoer en Spoor

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Openbaar vervoer en spoor	Goederenvervoer				
	Analyse vervoerprestatie	ex post evaluatie	2021	Analyse vervoerprestatie ten behoeve van de tussentijdse evaluatie van de subsidieregeling goederenvervoer per spoor.	16
	Spoorveiligheid				
	openbaar vervoer en spoorwegovergang	monitoring en evaluatie	2021	SWOV publicatie	16
	Beter benutten				
	Actualisatie verkenning OV-gebruik 2021-2026	monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	16

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	deelauto en deelfietsmobiliteit in Nederland	monitoring en evaluatie	2021	KIM publicatie	16

Artikel 17 - Luchtvaart

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Veilige luchtvaart	evaluatie Schipholbeleid	ex post evaluatie	jaarlijks	In het luchtvaartbeleid staat veiligheid op één. Schiphol kan zich alleen ontwikkelen als dit aantoonbaar veilig kan. De veiligheid op en rondom Schiphol wordt continu gemonitord.	17
	Vogelaanvaringen: Evaluatie Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018	ex post evaluatie	2020	Dit onderzoek evalueert het convenant risico vogelaanvaringen 2016-2018	17
	Externe veiligheid	overig onderzoek	2018	Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van het «Veiligheid vliegverkeer Schiphol» rapport van de OVV uit 2017. Het onderzoek had als doel om de externe veiligheid rondom Schiphol te onderzoeken. Onder andere de wijze waarop het externe veiligheidsbeleid voor de omwonenden van Schiphol zich verhoudt tot het externe veiligheidsbeleid van andere sectoren is onderzocht.	17
	Review Risk analysis of runway combination changes 4th runway rule	overig onderzoek	2019	Het betreft een analyse van eerder analyses over de risico's van de wisselingen van startbanen en landingsbanen en in het bijzonder het gebruik van de 4e baan.	17
	Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid	overig onderzoek	2019	Het stappenplan helpt gemeenten rond luchthavens om bij ruimtelijke plannen rekening te houden met een verhoogd risico op vliegtuigongevallen met meerdere slachtoffers.	17
	Onderzoek Adecs groepsrisico	overig onderzoek	2019	In dit onderzoek wordt inzicht gegeven in de manier waarop het groepsrisico rondom de luchthaven Schiphol zich heeft ontwikkeld in de afgelopen decennia en welke ontwikkelingen op dit gebied te verwachten zijn. Daarbij is ook vraag naar een beeld van zowel de ontwikkeling van de luchtvaart als de ruimtelijke ontwikkeling. Het studiegebied van het onderzoek is het gehele LIB-5 gebied.	17
	Actualisatie Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol	overig onderzoek	2020	Het rapport bevat een actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse (IVA) uit 2018 van het Koninklijk Nederlands Lucht- en ruimtevaartcentrum (NLR). Onderzocht is of de uitgevoerde en geplande maatregelen op Schiphol voldoende zijn om de voorgenomen ontwikkelingen veilig uit te kunnen voeren.	17
	Evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol	overig onderzoek	2020	Het rapport evalueert de opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport «Veiligheid vliegverkeer Schiphol» van de onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).	17
	Aanpak Evaluatie OVV_x0002_aanbevelingen Schiphol	overig onderzoek	2020	In dit NLR memorandum wordt een aanpak voorgesteld van de evaluatie van de aanbevelingen die gedaan zijn in het OVV-rapport «Veiligheid Vliegverkeer Schiphol» uit 2017.	17
	Impact COVID19 op NL-luchtvaart	overig onderzoek	2020	Onderzoek naar de impact van de coronapandemie op de nederlandse luchtvaartsector.	17
	Evaluatie convenant Veiligheidsverbetering	overig onderzoek	2020	In de evaluatie van het convenant is onder andere onderzocht in hoeverre partijen de, in het convenant genoemde, afspraken zijn	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
				nagekomen, of het convenant als instrument heeft gewerkt om de doelen te bereiken en of er aanbevelingen zijn voor aanpassing van het convenant.	
	Toets op rapport verkenning banenstelsel Schiphol	overig onderzoek	2020	De rapportage geeft inzicht in de aanpak en de resultaten uit de toets van verkenning naar de effecten op het gebied van geluid en capaciteit bij de aanpassing van het banenstelsel van Schiphol.	17
	Quick scan veiligheid banenstelsel Schiphol	overig onderzoek	2020	In deze quickscan wordt onderzocht of het huidige banenstelsel van Schiphol met een ander gebruik, en aanvullend daarop een banenstelsel met een parallelle Kaagbaan, de veiligheid vergroten en bijdragen aan het oplossen van door de OVV geconstateerde veiligheidsknelpunten of dat het huidige banenstelsel met een ander gebruik of een banenstelsel met een parallelle Kaagbaan juist nieuwe veiligheidsproblemen introduceert.	17
	Monitoring ganzen Schiphol	overig onderzoek	2021	Om al deze veranderingen te duiden en om voor te sorteren op wat er na 2022 zal moeten of kunnen gaan gebeuren, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoeksvraag uitgezet om het gehele jaar de effecten te monitoren van haar beleid aan de hand van de volgende items: 1. Wekelijkse tellingen, een jaarrond, vastleggen op welke gewassen de meeste ganzen en overlast veroorzakende vogels af komen; 2. In welk jaargetijde is de meeste overlast te verwachten en waarom; 3. Is het mogelijk om vast te leggen waar de ganzen, die overlast veroorzaken, vandaan komen; 4. In verschillende jaargetijden bijhouden hoeveel ganzen er in de zgn. 10 km zone zitten, waarvan men mag uitgaan dat deze ook in de Haarlemmermeer zullen gaan foerageren.	17
Thema 2 Nederland goed verbonden	Monitor netwerkqualiteit en Staatsgaranties 2018, 2019, 2020	ex post monitoring	jaarlijks	De monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol in vergelijking met belangrijke concurrerende luchthavens.	17
	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2018, 2019 en 2020	ex post benchmark	jaarlijks	Het is belangrijk dat de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol concurrerend zijn ten opzichte van andere luchthavens. Een concurrerend kostenniveau draagt immers bij aan het in stand houden van het netwerk van luchtverbindingen van en naar Nederland. Om een beeld te krijgen van het relatieve kostenniveau van Schiphol vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden.	17
	Beleidsvaluatie naar de staatsdeelname in de luchtvaartmaatschappij Winair	overig onderzoek	2021	De staat borgt het publieke belang «bereikbaarheid» op de Caribisch Nederlandse eilanden Saba en Sint Eustatius. Daartoe heeft het sinds 2010 aandelen in de luchtvaartmaatschappij Winair. Onderzocht is of deze deelneming van voldoende toegevoegde waarde is om het publieke belang te borgen. Uit de evaluatie kwam naar voren dat andere instrumenten beter in staat zijn om dat belang te borgen.	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel	
Thema 3 Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving	Economische betekenis Luchtvracht Schiphol	overig onderzoek		In dit onderzoek is berekend wat de economische bijdrage is van luchtvracht op Schiphol in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde.	17	
	evaluatie gebruiksprognose Schiphol	ex post evaluatie	jaarlijks	Na afloop van elk gebruiksjaar(1 november t/m 31oktober)wordt de gebruiksprognose geëvalueerd, waarbij onder meer de werkelijk opgetreden geluidbelasting wordt vergeleken met de verwachting in de gebruiksprognose.	17	
	Rapport Cie MER over evaluatie stikstofberekening Lelystad Airport	ex post / ex ante evaluatie		2020	De Commissie voor de m.e.r. werd, in samenwerking met het RIVM, verzocht om zowel terug te kijken op de procedure die tot nu toe is doorlopen, als om vooruit te kijken en te adviseren over hoe in toekomstige milieueffectrapporten de gevolgen van stikstofemissies door de luchtvaart in beeld moeten worden gebracht.	17
	Passende beoordeling Wnb Lelystad Airport	ex ante evaluatie		2021	Als gevolg van de PAS uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In mijn brief van 5 september 2019 heb ik u de consequentie van deze uitspraak voor Lelystad Airport geschetst en aangegeven dat de project specifieke aanpak weer is opgepakt om tot een passende beoordeling te komen	17
	Onderzoek opstellen en uitvoeren monitoring- en evaluatieprogramma Lelystad Airport			2019	Het doel van het project 'meten en berekenen vliegtuiggeluid' is te onderzoeken welke verbeteringen mogelijk zijn bij zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en hoe beide methodes onderling versterkt kunnen worden.	17
Duurzame luchtvaart	Rapport Vliegtuiggeluid: meten, rekenen en beleven van het RIVM	overig onderzoek		2019	Omwonenden van luchthavens willen graag dat vliegtuiggeluid gemeten wordt, en niet alleen maar berekend. Het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu), het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) en het KNMI (Koninklijk Meteorologisch Instituut) hebben op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een advies uitgewerkt om te komen tot een stelsel van metingen en berekeningen dat waardevol is voor omwonenden en ook voor beleidsmakers.	17
	Notitie Toelichting AERIUS resultaatbestand berekening Lelystad Airport	overig onderzoek		2019	Resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator	17
	Evaluatie vrijstelling paramotors	ex post evaluatie		2021	In 2015 is een wijziging van de Regeling Burgerluchthavens van kracht geworden, onder andere inhoudende dat luchthavens, die uitsluitend gebruikt worden voor het opstijgen met gemotoriseerde schermvliegtuigen, worden vrijgesteld van het verbod om in gebruik te zijn zonder dat voor deze luchthavens een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling geldt	17
	Evaluatie motiveringsplicht in het LIB	ex post evaluatie		2021	Het stappenplan dat met de betrokken gemeenten en provincies is opgesteld om de motiveringsplicht voor het groepsrisico in het LIB effectief in te vullen werd eind 2019 vastgesteld. In 2021 zal de wijze waarop de motiveringsplicht daadwerkelijk door gemeenten wordt geconcretiseerd in de worden geëvalueerd.	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Actualisatie economische betekenis Schiphol	ex post evaluatie	2019	Het rapport geeft een actueel beeld (2019) van de economische bijdrage van Schiphol aan de Nederlandse economie. Daarnaast kijkt het naar de betekenis van de luchthaven voor de (regionale) arbeidsmarkt en betekenis van (groei van de) de luchthaven voor de regionale en Nederlandse economie en het vestigingsklimaat. Tot slot maakt het een schatting van de economische bijdrage van regionale luchthavens.	17
	Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk	ex post evaluatie	2019	Het rapport richt zich op het maatschappelijke belang van extra capaciteit op Schiphol en de optimale benutting daarvan. Daarnaast analyseert het de gevolgen van de beperking van de capaciteit voor de Nederlandse samenleving, het Schiphol-netwerk en de concurrentiepositie van Nederland.	17
	Evaluatie Regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	ex post evaluatie	2018	Evaluatie van de regeling commissies regionaal overleg burgerluchthavens van nationale betekenis	17
	Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)	ex post evaluatie	2019	In deze evaluatie wordt een onafhankelijk advies uitgebracht over de Omgevingsraad Schiphol. Daarin is een beeld geschetst van de bestaande situatie en opvattingen van partijen. Vervolgens zijn tegen die achtergrond op basis van geformuleerde uitgangspunten drie toekomstperspectieven neergelegd.	17
	«Verkennde MKBA beleidsalternatieven luchtvaart»	MKBA	2018	Het rapport is een resultaat van deze verkenning naar vijf verschillende ontwikkelingsrichtingen voor de luchtvaart in Nederland	17
	RLi advies luchtvaartbeleid een nieuwe aanvliegroute	ex ante evaluatie	2019	Het advies richt zich op een nieuw luchtvaartbeleid om in te spelen op de groei van de luchtvaart, de klimaat- en leefomgevingsbelangen de zorg om het afnemende vertrouwen in de overheid en de luchtvaartsector.	17
	Programmaplan luchtruimherziening	overig onderzoek	2018	Meer ruimte in het luchtruim en minder hinder op de grond. De Rijksoverheid werkt aan een integrale herziening van het Nederlandse luchtruim.	17
	Gatewayreview Luchtruimherziening	overig onderzoek	2019	Betreft een gateway review op het programma Luchtruim herziening.	17
	Luchtvaart in Nederland	overig onderzoek	2019	Een draagvlak onderzoek ten aanzien van de luchtvaart onder inwoners van Nederland	17
	Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol	overig onderzoek	2019	Het onderzoek is gericht op de welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol.	17
	Publieksonderzoek NRD voor Luchtvaartnota 2020-2050	overig onderzoek	2019	Hoe kijken Nederlanders aan tegen de denkrichtingen en het toetskader die het ministerie van IenW voorstelt om te komen tot de nieuwe Luchtvaartnota? Dat staat in het Kwalitatief publieksonderzoek Notitie reikwijdte en detailniveau voor het plan-MER voor de Luchtvaartnota 2020-2050. MetrixLab deed het onderzoek van mei 2019 in opdracht van IenW.	17
	Quick Scan Luchthaven in zee	overig onderzoek	2019	In dit onderzoek is gekeken naar de kosten, baten en onzekerheden omtrent verplaatsing van Schiphol naar de Noordzee. Het is uitgevoerd in het kader van de Luchtvaartnota.	17
	Improving slotcompliance	overig onderzoek	2019	Het Engelstalige onderzoeksrapport bevat een benchmark van de normen uit de Europese Slotverordening en geeft adviezen voor verbetering van de slotmonitoring en de slothandhaving.	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Evaluation Coordination Committee Netherlands Final report	overig onderzoek	2019	Het rapport bevat aanbevelingen om het Coordination Committee Netherlands (CCN) beter te laten functioneren. In het CCN zitten de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van 1 of meerdere gecoördineerde luchthavens in Nederland en hun representatieve organisaties, de luchtverkeersleiding en de luchthavenexploitanten.	17
	Monitoring Luchthavenindeling	overig onderzoek	2020	Het doel van deze monitoring is onder andere om de gevolgen van het wijzigingsbesluit voor de ruimtelijke ontwikkeling rondom de luchthaven Schiphol inzichtelijk te maken. Alsmede om de regels van het wijzigingsbesluit LIB en de bestuurlijke afspraken die tot uiting komen in de praktijk inzichtelijk te maken.	17
	Onderzoek bagageafhandeling Schiphol	overig onderzoek	2021	Het onderzoek richt zich op juridische mogelijkheden voor sociale vestigingseisen in relatie tot veiligheidsproblemen bij grondpersoneel op Schiphol.	17
	Evaluatie laagvliegroutes Lelystad	ex post evaluatie	2019	Evaluatie van de laagvliegroutes rondom Lelystad	17

Artikel 18 - Scheepvaart en Havens

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Duurzame binnenvaart	Evaluatie subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart	Evaluatie	2018	Betreft een evaluatie van de subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart	18
Havens	Onderzoek havensamenwerking	overig onderzoek	2019	Het rapport bevat bouwstenen voor een handelingskader voor de samenwerking tussen (zee)havens.	18
	Onderzoek Level Playing Field Noordwest- Europese zeehavens	Overig onderzoek	2020	Onderzoek naar het level playing field van de Noordwest-Europese zeehavens. Het voorliggende rapport bevat de uitkomsten van dit onderzoek.	18
Projecten	KBA brughogtes MKBA doorvaarthoogte kunstwerken i.r.t. containervaart	MKBA MKBA	2019	Globale KBA-berekeningen gemaakt voor de voor containervaart relevante vaarwegtrajecten	18
	Eindevaluatie Project Mainport Rotterdam	Evaluatie	2020	Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de verhoging van brugen bij 4 vaarwegcorridors Het rapport bevat de eindevaluatie van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).	18

Artikel 19 - Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Milieu en Internationaal	Duurzame mobiliteit en internationaal	Beleidsdoorlichting	2018	Beleidsdoorlichting beleid duurzame mobiliteit en internationaal	19
Milieu	PBL: Inzichten uit mondiale milieuverkenninger - lessen voor Nederland	Ex-post onderzoek	2020	Deze studie geeft een samenvatting van de hoofdboodschappen van vijf mondiale milieuverkenningen op het gebied van klimaat, landgebruik, biodiversiteit en grondstoffengebruik.	19
	Keeping global environmental assessments fit for purpose - challenges and opportunities for a changing context	Ex-post onderzoek	2020	This report discusses the purposes GEAs serve and how their production processes are organised, as well as the implications of changing dynamics in science, policy, and society	19

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Annual Sustainable Growth survey	Ex-ante onderzoek	2020	Outlines the economic and employment policy priorities for the EU for the coming 12 to 18 months.	19
Artikel 20 - Lucht en Geluid					
Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Geluid	Verkenning opname diffractor in het doelmatigheidscriterium	Onderzoek	2021	Onderzoek of en hoe de diffractor opgenomen kan worden in het criterium voor doelmatige geluidmaatregelen	20
	Gezondheidseffecten van windturbinegeluid	Onderzoek	2021	Deze factsheet geeft een overzicht van wat op dit moment bekend is over gezondheidseffecten van geluid van windturbines	20
	Nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor omgevingsgeluid. Nadere gezondheidskundige analyses.	Onderzoek	2021	Het RIVM geeft hierin een uitgebreide uitleg bij zijn conclusies over de gezondheidseffecten van geluid afkomstig van wegen, spoor en vliegtuigen.	20
	Analyse gelijkwaardigheidscriteria Schiphol	Onderzoek	2021	Rapport over de gelijkwaardigheidscriteria voor Schiphol. De gelijkwaardigheidscriteria zijn gebaseerd op berekeningen en modellen.	20
	Programmatische Aanpak Meten Vliegtuiggeluid: Nationale meetstrategie	Onderzoek	2021	De nationale meetstrategie bevat kaders voor de inrichting van meetsystemen rondom luchthavens in het hele land.	20
Lucht	Beleidsdoorlichting van het NSL	Beleidsdoorlichting	2019	Dit onderzoek had als doel om ex post verantwoording af te leggen over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het NSL in de periode 2006–2018	20
	Monitoringsrapportage NSL 2021	Periodieke Monitor	2021	Het rapport beschrijft de stand van zaken van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) sinds de vorige rapportage van 2020.	20
Artikel 21 - Duurzaamheid					
Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Circulaire Economie	Publieke Waardescan Circulaire Economie	publieke waardescan	2020	Beleidsdoorlichting 5 jaarlijkse beleidsevaluatie naar doelmatigheid en kosteneffectiviteit van dit fiscale beleidsinstrument	21
	MIA/VAMIL	Evaluatie	2018		21
	Integrale Circulaire Economie Rapportage ICER	Periodieke Monitor	2021	Integrale monitoring van het circulaire economiebeleid	21
	Gedragsonderzoek kleding	Onderzoek	2020	Onderzoek naar effectieve gedragsinterventies rondom het gebruik van kleding	21
	Vernietiging retourgoederen	Onderzoek	2020	Onderzoek naar de vernietiging van geretourneerde kleding	21
Plastic	Monitor Plastic Pact NL	Periodieke Monitor	2020	Hierin wordt ingegaan op de eerste trends en voortgang ten aanzien van de hoofddoelstellingen van het Plastic Pact NL in het jaar 2019. De monitoringsrapportage is een vervolg op de nulmeting over 2017/2018.	21
	5e monitoring kleine plastic flessen in het zwerfafval	Periodieke Monitor	2020	Betreft de 5e halfjaarlijkse rapportage over de metingen van kleine plastic flessen in het zwerfafval door Rijkswaterstaat.	21

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Afval	Naar een economie zonder afval	Brede Heroververing	2020	Ambtelijk overzicht mogelijke beleidskeuzes	21
	Afval en circulaire economie	Onderzoek	2021	Verkenning naar de inzet van het beschikbare lenW-instrumentarium ten behoeve van de beoordeling afvalstof of product	21
	Afval en circulaire economie	Onderzoek	2021	Verkenning naar ervaren belemmeringen voor bedrijven en bevoegd gezag bij het uitvoeren van experimenten voor de circulaire economie	21
Duurzame Agro	Doorlichting niet-CE onderwerpen Duurzaamheid: Beleidsdoorlichting art 21. onderdeel stalsystemen	Beleidsdoorlichting	2021	Onderzoek naar effectiviteit van het beleid en doelmatigheid van de ingezette middelen in het onderdeel stalsystemen	21
	Duurzame Agro	Onderzoek	2021	Onderzoek «Validatie van het atmosferisch verspreidingsmodel Stacks voor stofdeeltjes en endotoxinen uit een pluimveebedrijf»	21
	Duurzame Agro: biologische veehouderij	Meetonderzoek	2021	Emissiemetingen aan 2 representatieve stallen voor biologisch legpluimvee in kader van vervallen vrijstelling emissie-eisen in Bal	21
	Duurzame Agro: fijnstofemissies pluimvee	Opstellen reductieplan door sector	2021	In dit sectorplan beschrijft de sector hoe ze in 2030 de fijnstofemissies willen hebben gehalveerd	21
Overig	Duurzame Agro: emissie combiluchtwassers	Onderzoek	2021	Onderzoek naar verbeterpunten voor combiluchtwassers in de praktijk	21
	De regeling groenprojecten	Beleidsvaluatie	2020	Beleidsvaluatie naar doelmatigheid en kosteneffectiviteit van dit fiscale beleidsinstrument	21
	Evaluatie Milieu Centraal	Beleidsvaluatie	2021	Beleidsvaluatie functioneren Milieu Centraal binnen Kaderprogramma Duurzaam Consumeren	21

Artikel 22 - Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Beleidsdoorlichting	2018	Het doel van het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren. In alle hierna opgenomen beleidsvaluaties vallend binnen artikel 22 dienen ter ondersteuning van deze beleidsdoorlichting. Stand van kennis: Over het beleid 'Omgevingsveiligheid en Milieurisico's' is eind 2018 uitgebracht (TK 32 861 nr. 42). Eén van de aanbevelingen daarvan was om voor de volgende doorlichting te zorgen voor meer kwantitatief evaluatiemateriaal. Kennisbehoefte: Er is behoefte om in 2024 het beleid wederom door te lichten	22
			2020	Het doel van de regeling Safety Deals is sinds de inwerkingtreding op 1 oktober 2016 het ondersteunen van initiatieven die bijdragen aan een blijvende versterking van de omgevingsveiligheid in Nederland van industriële activiteiten met gevaarlijke stoffen. Stand van kennis: De regeling is nog niet eerder geëvalueerd. Kennisbehoefte: De evaluatie gaat in op de resultaten van de afgesloten deals in relatie tot de doelstelling van de subsidieregeling. Aan de hand van Voortgangsrapportage Voortgangsrapportage	22

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
				de evaluatie wordt bepaald of en hoe de regeling wordt voortgezet.	
	Modal shift vervoersstromen Chemelot	MKBA	2019	(Toelichting doel onderzoek) De Wet Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) bevat de afspraken tussen het Rijk, de provincies en de gemeenten om de vergunning-verlening, het toezicht en de handhaving van het omgevingsrecht beter te organiseren. Stand van kennis: Als opgenomen in de wet VTH, wordt iedere twee jaar de uitvoering van VTH geëvalueerd aan de hand van wettelijk vastgestelde kwaliteitscriteria. Kennisbehoefte: De uitkomsten van de evaluatie worden gebruikt om waar nodig verbeteringen in (de uitvoering van) het stelsel door te voeren.	22
	Tweejaarlijkse evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)		2021	In juni 2020 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de instelling van een onafhankelijke commissie voor advies over het functioneren van het stelsel voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) in het milieudomein (PM TK nr.). Dit komt mede voort uit de Milieuvisie. Stand van kennis: Er is niet eerder door een vergelijkbare, zware commissie naar het stelsel voor VTH gekeken. Kennisbehoefte: Er is behoefte aan een advies over de vraag hoe te komen tot slagvaardiger, effectiever en toekomstbestendiger VTH-stelsel.	22
	Adviescommissie VTH		2021	Het programma Duurzame Veiligheid 2030 streeft naar een vitale (petro)chemische industrie zonder noemenswaardige incidenten te bewerkstelligen per 2030. Partners uit het bedrijfsleven, overheid en wetenschap werken hiertoe samen in vijf roadmaps. Stand van kennis: Het programma Duurzame Veiligheid 2030 wordt in 2021 na 4 jaar afgerond. Kennisbehoefte: De evaluatie gaat in op de vraag of het hoofddoel en de subdoelen (per roadmap) van het programma zijn gerealiseerd middels de inzet van dit programma.	22
	Evaluatie programma duurzame veiligheid 2030		2021	De Commissie Genetische Modificatie (COGEM) informeert en adviseert de regering over genetisch gemodificeerde organismen (ggo's). Het is wettelijk verplicht om een 4-jaarlijkse evaluatie uit te voeren van het adviesorgaan inzake biotechnologie. Stand van kennis: Vier jaar geleden vond de laatste evaluatie plaats. Kennisbehoefte: Er is behoefte om eens per vier jaar een evaluatie uit te voeren.	22
	Evaluatie Cogem		2021	Jaarlijks wordt de uitvoering van het Basisnet (weg, water, spoor) gemonitord aan de hand van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen over de routes van het Basisnet in het voorgaande jaar. Dit is een wettelijke verplichting. Stand van kennis: Een overzicht van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen in 2019 over weg, water en spoor is middels een brief (juli 2020) aan de Tweede Kamer aangeboden (PM TK nr). Daarin zijn ook de overschrijdingen van het wettelijk basisbeschermingsniveau en de vastgelegde risicoplafonds aangegeven. Kennisbehoefte: De uitkomsten over het wel of niet overschrijden van het wettelijk basisbeschermingsniveau als ook de vastgelegde	22
	Jaarlijkse evaluatie uitvoering Basisnet		2021		22

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
	Evaluatie subsidieregeling Verwijderen asbestdaken		2020	risicoplafonds zijn de maat voor de evaluatie van de uitvoering van de Basisnet regelgeving. De Subsidieregeling Verwijdering Asbestdaken had als oogmerk het verwijderen van asbestdaken te stimuleren. Stand van kennis: In 2020 wordt de subsidieregeling Verwijderen asbestdaken geëvalueerd. Kennisbehoefte: Er is behoefte de subsidieregeling Verwijderen asbestdaken te evalueren	22
	Evaluatie vuurwerkregeling		2021	Betreft de voorgenomen compensatieregeling voor het vergoeden van schade aan ondernemers in verband met de nieuwe regels omtrent vuurwerk. Stand van kennis: De compensatieregeling moet nog worden opengesteld. Kennisbehoefte: De evaluatie van de compensatieregeling vuurwerk gaat bezien of de gestelde doelen (o.m. van de motie die aan de regeling ten grondslag ligt, TK 28684, nr. 605) worden behaald en of de regeling succesvol is.	22
Artikel 23 - Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie					
Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	Beleidsdoorlichting	2019	Beleidsdoorlichting	23
Meteorologie en Seismologie (WTMS)	Meteorologie en seismologie	Evaluatie regeling (RTMS)	2021	De regeling is geëvalueerd en aangepast in werking getreden.	23
Meteorologie en Seismologie (WTMS)	Meteorologie en seismologie	Evaluatie wet (WTMS)	2021	De werking en de toekomstbestendigheid van de wet is geëvalueerd. Consultatie en vertaling van de aanbevelingen naar aanpassingen in regelgeving en werkwijze vindt plaats in 2022.	23
Artikel 24 - Handhaving en Toezicht					
Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Toelichting onderzoek	Begrotingsartikel
Handhaving en toezicht	Handhaving en toezicht	Beleidsdoorlichting	2019	beleidsdoorlichting	24

Bijlage 3: Inhuur externen

Tabel 130 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Verslagjaar 2021 (bedragen x € 1.000)

Programma- en apparaatskosten ¹	
1. Interim-management	5.753
2. Organisatie- en Formatieadvies	4.215
3. Beleidsadvies	14.496
4. Communicatieadvisering	5.555
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	30.020
5. Juridisch Advies	3.669
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	18.413
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	7.537
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	29.618
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ²	211.294
Ondersteuning bedrijfsvoering	211.294
Totaal uitgaven inhuur externen	270.933

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 (€8,0 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 (€67,5 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 (€135,8 miljoen).

Tabel 131 Inhuur externen buiten raamovereenkomsten

	2021
Aantal overschrijdingen maximumtarief	0

Toelichting op het inhuurpercentage 2021

In 2021 gaf het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 271 miljoen aan externe inhuur uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1.338 miljoen. Samen zijn de uitgaven € 1.608 miljoen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2021 op een inhuurpercentage van totaal 16,9%. Hiermee is de norm van 10% overschreden. Dit was noodzakelijk om de hoge productieopgave te kunnen realiseren.

De belangrijkste oorzaak van de overschrijding is de inhuur op niet-kerntaken bij Rijkswaterstaat (RWS) ter hoogte van € 136 miljoen. Het inhuurpercentage in 2021 zonder inhuur op niet-kerntaken is 9,2% en wel binnen de norm van 10%.

Van de € 271 miljoen die IenW in 2021 aan inhuur heeft uitgegeven, is € 216 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen. Binnen RWS is het inhuurpercentage 18,6%. De hoge productieopgave vertaalt zich in een hogere inhuur op niet-kerntaken. Ondanks dat in 2021 is gestuurd op het terugdringen van de inhuur op niet-kerntaken, door onder meer omzetten inhuur naar uitbesteding, zien we dat met de toenemende productieopgave ook de inhuur stijgt om deze productieopgave waar te kunnen maken. De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten beheer en onderhoud in de staat van baten en lasten en aanleg op het Infrastructuurfonds en het Deltafonds verantwoord.

De noodzaak voor extra inhuur van capaciteit bij het KNMI en de Inspectie betreft voornamelijk expertise op terrein van automatisering. Bij de ILT is sprake van een kwaliteitsverbetering(impuls) in de informatievoorziening. Het streven was dat voor deze werkzaamheden meer eigen personeel zou worden aangetrokken, maar dat is door schaarste op de arbeidsmarkt en Corona niet volledig gelukt.

Ook bij het kerndepartement is met een inhuurpercentage van 13% in 2021 de norm van 10% overschreden. Dit was noodzakelijk voor specialistische kennis op het terrein van automatisering en om de hoge productieopgave te kunnen realiseren. De extra inhuur betreft voornamelijk tijdelijke (specialistische) inzet op programma's voor onder andere het klimaatakkoord, de vrachtwagenheffing, de luchtruimherziening, Schiphol, onbemande luchtvaart en luchtvaartveiligheid.

Bijlage 4 - Focusonderwerp 2021 - Bekostigingssystemen uitvoeringsorganisaties

Naar aanleiding van het verzoek van de Tweede Kamer om in het Financieel Jaarverslag Rijk 2021 aandacht te besteden aan de bekostigingssystemen van uitvoeringsorganisaties is hiertoe bijgevoegde informatie eenmalig in de verantwoording van lenW opgenomen.

Op aanwijzing van de minister van Financiën is sprake een limitatieve lijst van organisaties waarop het focusonderwerp van toepassing is. Met deze lijst aan organisaties wordt aangesloten op de door BZK opgenomen organisaties in de Kamerbrief¹⁹ (TK 31 490 / 296) waarop het focusonderwerp is geïnspireerd.

Specifiek voor lenW gaat het om het CBR, de RDW, LVNL, ACNL, ProRail en RWS. Voor deze uitvoeringsorganisaties zijn de financiële effecten als gevolg van de coronacrisis in lijn met de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften voor het jaar 2020 in beeld gebracht op basis van de volgende twee categorieën:

1. Financiële lasten van de coronacrisis door de (mede) afhankelijkheid van inkomsten van derden, P*Q-financiering en/of leges;
2. Onvoorziene extra kosten en te nemen coronamaatregelen.

Tabel 132 Overzicht uitvoeringsorganisaties (bedragen x € 1 miljoen)

Organisatie	Categorie	Type Organisatie	Jaar	Minder inkomsten	Extra kosten	Toelichting
CBR	1	ZBO/RWT	2020	25,8	3,1	1
RDW	1	ZBO/RWT	2020	6,9		2
LVNL	1	ZBO/RWT	2020	111		3
ACNL	1	ZBO	2020	0,6		4
ProRail	1	Beleidsdeelneming	2020	24		5
RWS	2	Agentschap	2020		54,3	6

Toelichting

1. De dienstverlening van het CBR lag in 2020 zo'n 12 weken stil vanwege de coronapandemie. De totale inkomsten van het CBR uit reguliere activiteiten zijn in 2020 € 25,8 miljoen euro lager dan begroot. Tevens zijn vanwege noodzakelijke beschermingsmaatregelen tegen het coronavirus € 3,1 miljoen extra kosten gemaakt. Het CBR heeft gebruik gemaakt van de regeling Noodfonds Overbrugging Werkgelegenheid (NOW 1) en heeft een loonkostensubsidie ontvangen van € 11,8 miljoen over de periode maart t/m mei 2020. Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een storting van € 18,8 miljoen gedaan ter compensatie van de impact van corona op de omzet. Om de liquiditeit van het CBR te garanderen is het rekening-courantkrediet opgehoogd met € 27 miljoen.
2. Als gevolg van COVID-19 zijn de inkomsten op het gebied van typegoedkeuringen (€ 2,1 miljoen) en afgifte rijbewijzen (€ 4,8 miljoen) lager dan in 2019. Ook zijn de kosten in 2020 bij het RDW lager uitgevallen met name door lagere vervoerskosten en een daling van de opleidingskosten. Uiteindelijk hebben het coronavirus en de daarbij behorende maatregelen een beperkte impact gehad op de omzet en is het kosten-niveau lager uitgekomen.

¹⁹ d.d. 2 februari 2021, Inventarisatie naar de problemen die de uitvoeringsorganisaties bij het Rijk ervaren als gevolg van de coronacrisis op het gebied van dienstverlening, wendbaarheid en continuïteit

3. Inkomsten van LVNL bestaan voor 73% uit heffingen betaald door gebruikers voor gemaakte vluchten. Door de afname van vliegverkeer zijn de bedrijfsopbrengsten in 2020 € 111 miljoen lager dan begroot. Deze forse daling van de opbrengsten heeft uiteindelijk geresulteerd in een negatief resultaat van € -107 miljoen dat ten laste is gebracht van het eigen vermogen. Daarmee is het eigen vermogen van LVNL eind 2020 gedaald naar € -36,4 miljoen. De LVNL heeft in 2020 mitigerende maatregelen getroffen om de impact van de coronacrisis op te vangen. Enerzijds door het treffen van kostenbesparende maatregelen (€ 16,2 miljoen) en anderzijds door het ontvangen van een bijdrage uit de NOW-regeling van € 14 miljoen. Zonder deze maatregelen was het negatieve resultaat € 30,2 miljoen hoger geweest. Om de liquiditeit van de LVNL te garanderen is het rekening-courantkrediet opgehoogd met € 275 miljoen.
4. Als gevolg van COVID-19 zijn de inkomsten uit de slot fee sterk terug gelopen met € -0,6 miljoen. Kosten zijn bespaard teneinde het verlies zo klein mogelijk te houden. In 2020 betrof het resultaat van ACNL € -0,1 miljoen. Er is een kredietfaciliteit bij het Ministerie van Financiën afgesloten in het kader van schatkistbankieren teneinde de liquiditeit van ACNL te waarborgen. De begroting voor het boekjaar 2021-2022 is gericht op een bescheiden opbouw van een egaliseringsreserve om een negatief eigen vermogen te vermijden. Daarbij zijn kostenbesparingen in de begroting van het boekjaar 2021-2022 doorgevoerd en is de slofee verhoogd.
5. Voor ProRail is het grootste effect van COVID-19 financieel gezien zichtbaar in de daling van de ontvangsten gebruiksvergoeding. ProRail ontvangt van de vervoerders ween gebruiksvergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De gebruiksvergoeding is onder andere gebaseerd op het gewicht van de treinen die vervoerders inzetten, het aantal kilometers dat gereden wordt en het aantal stations dat een trein aandoet. Uitgangspunt bij de gebruiksvergoeding is dat enkel kosten in rekening worden gebracht die volgen uit het gebruik van het spoor. Gezien het feit dat op verschillende momenten in 2020 de dienstregeling naar beneden is bijgesteld heeft dit ook effect gehad op het gebruik van de spoorweginfrastructuur en daarmee eveneens op de ontvangsten gebruiksvergoeding. Over 2020 is de omzet gebruiksvergoeding ten opzichte 2019 gedaald met € 24 miljoen. Ondanks de COVID-19 maatregelen hebben de activiteiten van ProRail doorgang kunnen vinden en is het spoor onderhouden, vervangen en vernieuwd. De financiering van de activiteiten voor 2020 zijn in 2019 middels een subsidiebeschikking verstrekt, de ontwikkelingen van COVID-19 hebben hier geen effect op gehad. ProRail heeft gedurende 2020 geen gebruik gemaakt van steunmaatregelen zoals Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid (NOW). COVID-19 heeft voor ProRail niet geleid tot het identificeren van waarderingvraagstukken.
6. De COVID-19 crisis en de daarbij genomen maatregelen hebben gevolgen gehad voor RWS en de onder haar verantwoordelijkheid opgedragen werkzaamheden in de grond-, weg- en waterbouw en de installatiebranche. In 2021 is een bedrag van € 54,3 miljoen door de Minister van Financiën toegevoegd aan de begroting van IenW.

Tabel 133 Specificatie aanvullende kosten RWS (bedragen x € 1.000)

	Tranche 1	Tranche 2	Tranche 3	Totaal
HWN	16.301	4.695	7.000	27.996
HVWN	5.804	2.625	9.353	17.782
HWS	395	332	7.230	7.957
KE	0	543	0	543
Totaal	22.500	8.195	23.583	54.278

Bijlage 5: Rapportage Correspondentie

Tabel 134 Overzicht tijdigheid maatschappelijke correspondentie

Rapportage Behandeling Correspondentie	Aantal ingekomen 2021	Aantal afgedaan 2021 ¹	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitsluitel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om WOB-besluit						
- Kerndepartement	80	63	0	1	44	18
- ILT	76	37		-		37
- PBL						
- RWS	129	109	41	22	29	17
- KNMI	1	1				1
Bezwaarschriften						
- Kerndepartement	29	33	11	7	1	14
- ILT (exclusief bestuurlijke boete)	380	383	338	338	383	45
- ILT bezw. bestuurlijke boete	254	411	208	208	208	203
- PBL						
- RWS	92	59	10	15	29	5
- KNMI						
Klaagschriften						
- Kerndepartement	7	7	4	0	0	1
- ILT	43	38	36	2	38	7
- PBL						
- RWS	29	20	15	4	1	0
- KNMI						
Andere (Burger)brieven						
				n.v.t.	n.v.t.	
- Kerndepartement	3.809	3.955	3.488			467
- ILT	32.029	32.022	30.459			1.570
- PBL	189	184				
- RWS	94.120	98.440	91.365			7.075
- KNMI	3.033	3.033				

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).

Bijlage 6: Afkortingenlijst

Tabel 135 Afkortingenlijst

A.	
ABS	Absolute waarde
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene wet bestuursrecht
B.	
BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BNP	Bruto Nationaal Product
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
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
EC	Europese Commissie

A.

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
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer

A.

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
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires

A.	
OV	Openbaar vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
P.	
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15)	Publicatierreeks 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	Zwavel dioxide
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
VN	Verenigde Naties

A.

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
