
Vergaderjaar 2022–2023

36 360 XII

Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022

Nr. 1

JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT (XII)
Ontvangen 17 mei 2023

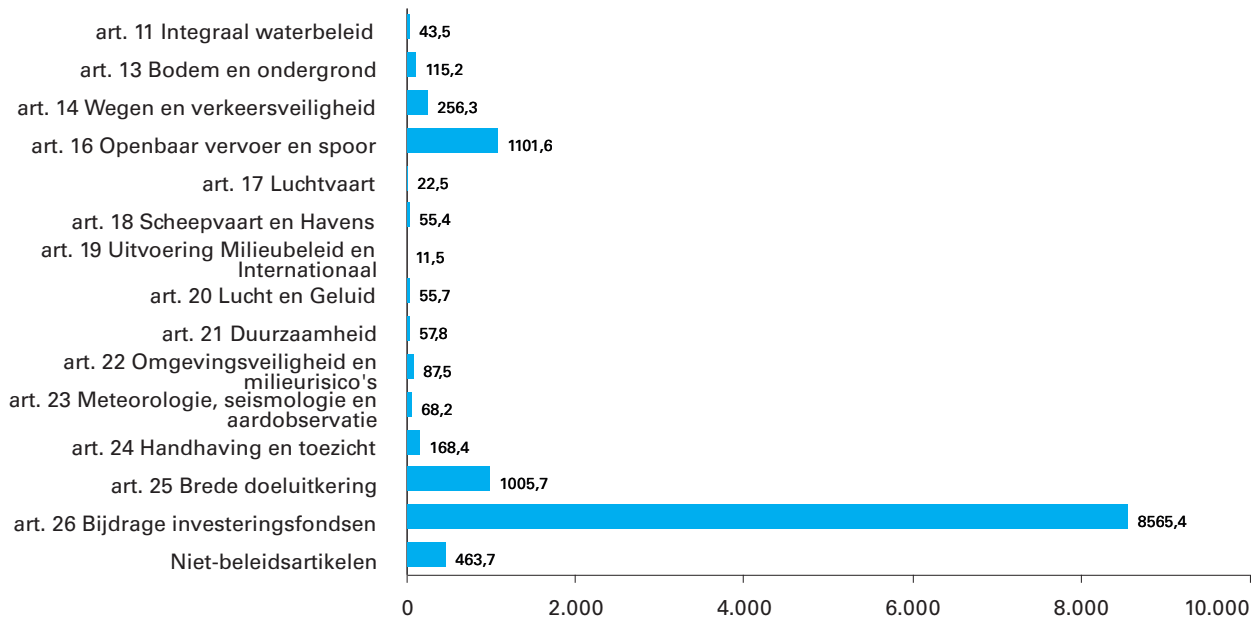
INHOUDSOPGAVE

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	26
2 Overzicht van risicoregelingen	28
3 Openbaarheidsparagraaf	30
Bijlage: Overzicht coronasteunmaatregelen	32
4. Beleidsartikelen	33
4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid	33
4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond	52
4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	61
4.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	79
4.5 Artikel 17 Luchtvaart	90
4.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens	107
4.7 Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	120
4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid	128
4.9 Artikel 21 Duurzaamheid	135
4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	144
4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	161
4.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	171
4.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering	176
4.14 Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen	178
5. Niet-beleidsartikelen	183
5.1 Artikel 97 Algemeen Departement	183
5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	186
5.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld	190
6. Bedrijfsvoeringsparagraaf	191
C. Jaarrekening	201
7. Departementale verantwoordingsstaat	201
8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen	202
9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2022	203
1 Agentschap Rijkswaterstaat	203
2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	220
10. Saldibalans	230

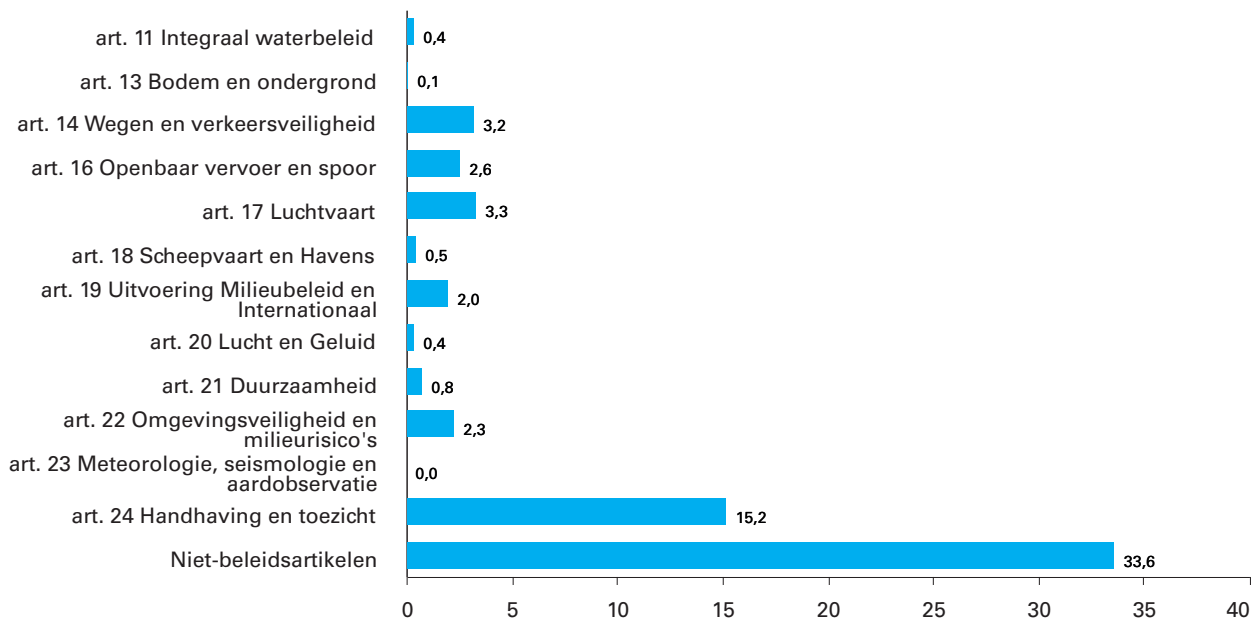
11.	WNT-verantwoording 2022 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	238
D.	Bijlagen	240
	Bijlage 1: Toezichtrelaties RWT's en ZBO's	241
	Bijlage 2: Moties en Toezeggingen	244
	Bijlage 3: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek	285
	Bijlage 4: Inhuur externen	295
	Bijlage 5: Overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet	298
	Bijlage 6: Rijksuitgaven Caribisch Nederland	299
	Bijlage 7: NGF-Bijlage	301
	Bijlage 8: Rapportage Correspondentie	303
	Bijlage 9: Afkortingenlijst	304

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

**Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.).
Totaal € 12.078.480**



**Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 mln.).
Totaal € 64.061**



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 over het jaar 2022 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 2022 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 2022
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 2022 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2022, alsmede over de saldibalans over 2022 (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.

Minster 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 2022 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2022 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2022.

Opbouw

Het Jaarverslag IenW 2022 bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2022 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2022 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringparagraaf.
- De Jaarrekening 2022 van IenW: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenW en de samenvattende verantwoordingsstaten van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Tevens bevat dit deel de departementale saldibalans van IenW, de balansen van de agentschappen en de opgave van Topinkomens.
- De bijlagen bestaan uit:
 1. Toezichtrelaties RWT's en ZBO's
 2. Moties en Toezeggingen
 3. Afgerond evaluatie- en overig onderzoek
 4. Inhuur externen
 5. Overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet
 6. Rijksuitgaven Caribisch Nederland
 7. NGF-Bijlage
 8. Rapportage Correspondentie
 9. Afkortingenlijst

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

Normering Jaarverslag

De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepresenteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2023 op het niveau van de financiële instrumenten toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen volgens deze ondergrenzen toegelicht.

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 2023 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen

Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften (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.

Groei-paragraaf

Doorwerking wijzigingen Regeling Rijksbegrotingsvoorschriften 2023

Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag gelden de Rijksbegrotingsvoorschriften van de Minister van Financiën. In de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2023 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in dit jaarverslag op het gebied van:

1. Bedrijfsvoeringsparagraaf
2. Model saldbalans begrotingsfondsen
3. Focusonderwerp: overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet
4. Bijlage moties en toezeggingen

Ad 1. Bedrijfsvoeringsparagraaf

- In het Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties, fouten en onzekerheden is in de tabel duidelijker scheiding aangebracht tussen de verschillende toleranties.
- De kolommen met het bedrag en de percentages van fouten en onzekerheden gerelateerd aan de coronamaatregelen zijn verwijderd. Wel is bij tolerantieoverschrijdingen gerelateerd aan coronamaatregelen dit tekstueel toegelicht onder de tabel.
- Met ingang van het verantwoordingsjaar 2022 wordt gerapporteerd over de belangrijkste materiële risico's op fraude en corruptie.

Ad 2. Model saldbalans begrotingsfondsen

Voor de saldbalans van de begrotingsfondsen is een specifiek model in de RBV opgenomen. In dit model is door de minister van Financiën een uniforme werkwijze voor de presentatie van het verrekenen van het saldo van het voorgaande verslagjaar in de saldbalans 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.

Ad 3. Focusonderwerp: overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet

Voor de verantwoording 2022 heeft de Tweede Kamer de «terugkeer naar een regulier en voorspelbaar begrotingsproces» als focusonderwerp aangewezen. De Minister van Financiën heeft de Tweede Kamer geïnformeerd op welke wijze gevolg wordt gegeven aan dit onderwerp. Voor het focusonderwerp is een eenmalige bijlage bij het jaarverslag van de beleidsbegroting HXII opgenomen.

Ad 4. Bijlage moties en toezeggingen

In het jaarverslag is een bijlage opgenomen met door de Eerste en Tweede Kamer aanvaarde moties en door bewindslieden aan de Eerste en Tweede Kamer gedane toezeggingen. Daarin wordt per motie en toezegging de stand van zaken gepresenteerd met betrekking tot de uitvoering ervan.

Omzetverantwoording agentschappen

De minister van Financiën heeft in W tot en met het verslaggevingsjaar 2023 een uitzondering verleend op de toepassing van het realisatiebeginsel. De uitzondering is van toepassing op artikel 26 van de Regeling Agentschappen en richtlijn 930 paragraaf 22 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving.

Informatiewaarde en leesbaarheid begroting en jaarverslag

In de begroting van 2023 is naar aanleiding van het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) jaarverslag 2021 van 23 juni 2022 voor het artikel 14 'Wegen en Verkeersveiligheid' een pilot opgesteld ter bevordering van de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting. In dit WGO is toegezegd dat artikel 14 in de verantwoording 2022 tevens al zo veel als mogelijk vorm wordt gegeven in lijn met de opzet van de begroting 2023. Hiertoe zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Algemeen: Voor ieder artikel is een samenvatting van de budgettaire tabel toegevoegd.
- Pilot artikel 14: Het artikel is gestructureerd langs een onderdelen, waarbij de daarbij behorende doelstellingen, rollen en verantwoordelijkheden meer in samenhang zijn gepresenteerd.

Het gesprek over de verbetering van informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting met de rapporteur wordt gecontinueerd. De uitkomsten daarvan worden verwerkt in de begroting 2024.

Indicatoren en kengetallen artikel 17

In de begeleidende Kamerbrief bij de rapportage van de beleidsdoorlichting artikel 17 Luchtvaart (Kamerstukken II 2017-2018, [32 861, nr. 28](#)) werd als vervolgstap onder andere aangekondigd de aanscherping/aanpassing van de in artikel 17 opgenomen doelen, kengetalen en indicatoren. In de begroting 2022 is aangekondigd dat de onderstaande kengetallen niet meer terugkomen in de begroting 2023. Dat impliceert dat in het jaarverslag 2022 voor het laatst over deze kengetallen wordt verantwoord.

- Totale Volume van de Geluidbelasting (TVG) rond Schiphol;
- Gemiddelde vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten);
- Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht (Air Traffic Flow Management);

Motie Schouw c.s.

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor IenW heeft de Raad in 2022 geadviseerd om de investeringen in duurzaamvervoer te versnellen. In lijn met de regeling Rijksbegrotingsvoorschriften wordt bij de beleidsprioriteiten teruggekomen op deze aanbeveling.

Budgettaire overzicht Oekraïne

Voorschrift vanuit de minister van Financiën is dat indien er in het jaar 2022 door het departement maatregelen zijn getroffen vanwege de oorlog in Oekraïne er door het betreffende departement een afzonderlijke overzicht van de budgettaire effecten in het beleidsverslag wordt opgenomen. IenW heeft in het jaar 2022 geen specifieke maatregelen (vergelijkbaar met het overzicht coronasteunmaatregelen) getroffen wegens de oorlog in Oekraïne, derhalve is er geen afzonderlijk budgettaire overzicht opgenomen in het jaarverslag van IenW.

B. BELEIDSVERSLAG

3. Beleidsprioriteiten

Inleiding

Net als in voorgaande jaren heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2022 hard gewerkt aan een bereikbaar en veilig Nederland met een gezonde en duurzame leefomgeving.

Begin 2022 trad het kabinet Rutte IV aan. Naar aanleiding van het Coalitieakkoord stelde het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit jaar voor het eerst het Beleidsprogramma IenW op. In dit Beleidsprogramma is voor en door het ministerie verder uitgewerkt wat in het Coalitieakkoord in grote lijnen stond beschreven. Het nieuwe kabinet maakte in het Coalitieakkoord onder andere 7,5 miljard euro vrij voor het ontsluiten van de nog nieuw te bouwen woonwijken in Nederland, waarmee de koppeling tussen woningbouw en infrastructuur voor het eerst in samenhang is neergezet. Daarnaast zijn er extra middelen voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur beschikbaar gesteld. Verder stelde het akkoord dat water en bodem sturend wordt bij ruimtelijke planvorming en werd er onder meer ingezet op investeringen in klimaatadaptatie en schone mobiliteit. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat hiermee aan de lat van een aantal grote maatschappelijke opgaven, die een meer integrale en minder rigide benadering noodzakelijk maken, ook in de samenwerking met andere departementen. Tegelijkertijd moet het ministerie zorgdragen voor het in orde houden van de kwaliteit van de netwerken.

Afgelopen jaar verplaatste de coronacrisis zich meer naar de achtergrond, al werden de gevolgen van de crisis in verschillende sectoren nog hard gevoeld. In het ov en op de vliegvelden waren er gemiddeld minder passagiers dan pre-corona. Tegelijkertijd speelden er personeels- en capaciteitsproblemen, waardoor dienstverlening niet op orde was en er afgeschaald moest worden. Ook op de vaarwegen liep het vast. De extreme droogte van afgelopen zomer zorgde ervoor dat grote delen van de rivieren (gedeeltelijk) onbevaarbaar waren. In diezelfde zomer nam de minister het besluit om naar maximaal 440.000 vliegbewegingen op Schiphol te gaan, waarmee naar een nieuwe balans wordt gezocht tussen de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, en het belang van een internationale luchthaven voor Nederland. Dit laat zien dat het ministerie constant de afweging maakt tussen de belangen waarvoor het verantwoordelijkheid draagt. De uitspraak van de Raad van State over de bouwvrijstelling zorgde voor onzekerheid over de toekomst van het behoud van bestaande en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Dit beleidsverslag van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft een overzicht van de mijlpalen die het ministerie het afgelopen jaar heeft bereikt. Ook stipt het beleidsverslag gebeurtenissen aan die het jaar 2022 voor de verschillende beleidsterreinen typeerden. In vier hoofdstukken is terug te lezen wat de belangrijkste resultaten van het afgelopen jaar waren. De eerste twee hoofdstukken gaan over de Basis op orde en Toekomstbestendigheid. Daarna volgt het hoofdstuk Ambities waarmaken. Het laatste hoofdstuk gaat over de Randvoorwaarden van effectief beleid.

Basis op orde

Rijksinfrastructuur

In het Coalitieakkoord zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Rijksinfrastructuur. Voor de korte termijn (periode tot en met 2025) worden de middelen ingezet om de programmering van Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail op te hogen. Het budget wordt ingezet voor Uitgesteld Onderhoud, maar ook moeten keuzes worden gemaakt om prestaties en budget in balans te brengen.¹ Dit betekent dat er keuzes worden gemaakt over prestatieniveaus voor instandhouding, nieuwe eisen aan de infrastructuur, zoals klimaatadaptatie, circulair en cyberveiligheid. Conform de toezegging uit de Kamerbrief 'Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur'² is eind 2022 gestart met het valideren van de budgetbehoefte. In de kamerbrief 'Basis-kwaliteit RWS netwerken' zijn de uitgangspunten van een toekomstig basis-kwaliteitsniveau voor de drie Rijkswaterstaatnetwerken geschetst.³ Hierin is ook de aanpak en planning van de externe validatie voor de budgetbehoefte van deze netwerken beschreven.

Aanpakken van het openbaar vervoer

In de loop van 2022 werden de laatste coronamaatregelen - inclusief het thuiswerkadvies – afgeschaft. Het aantal reizigers nam als gevolg hiervan sterk toe, maar is qua volume gestabiliseerd op ongeveer 80% ten opzichte van 2019. Het kabinet besloot zekerheid te bieden in de vorm van een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) tot eind 2022. Doel van de verlenging was het voor de regionale vervoerders op peil houden van de dienstregelingen. Eind 2022 besloot het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat maximaal € 150 miljoen bij te dragen aan een gezamenlijke transitierегeling, om een noodzakelijke transitie naar het 'nieuwe normaal' voor het ov mogelijk te maken. Met de financiële regelingen zijn niet alle naweëen van de pandemie en uitdagingen voor het ov verholpen. Zo was er in 2022 sprake van personeels- en capaciteitsproblemen en van stakingen bij NS en in het regionale ov. Deze heeft op verschillende plaatsen in het land gevolgen voor de dienstregelingen. Om de personeelsproblematiek bij NS op te lossen, en de impact voor de reiziger te beperken heeft NS in de loop van 2022 een integrale aanpak personeelstekort opgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (als concessieverlener), en Financiën (als aandeelhouder) zijn en blijven met NS in overleg over de uitvoering hiervan.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

Uit het rapport van de commissie Van Aartsen blijkt dat het VTH-stelsel voor het milieudomein niet goed functioneert en wordt gekenmerkt door fragmentatie en vrijblijvendheid. In 2022 is het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) gestart. In het IBP VTH werken Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten samen aan de acties die nodig zijn om opvolging te geven aan de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Hiermee wordt het VTH-stelsel versterkt. Het IBP VTH heeft een looptijd tot medio 2024.

Toekomstbestendigheid

Onderhoud en vervanging van kunstwerken op de (vaar)wegen

Betrouwbare (vaar)wegen zijn van groot belang voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoer- en mobiliteitssysteem. Zoals ook in de rapportage 'Staat van de infrastructuur RWS 2022' is beschreven is het effect

¹ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106, 17 mei 2022.

² Kamerstuk 35925-A-14, 29 oktober 2021.

³ Kamerstuk 29 385, nr. 116, 11 november 2022.

van uitgesteld onderhoud zichtbaar. Een deel van de kunstwerken nadert het einde van de verwachte technische levensduur of heeft deze al overschreden. Ook zijn deze kunstwerken niet ontworpen op de huidige omstandigheden en intensiever gebruik. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan deze opgave voor de (vaar)wegen. Zo is de realisatiefase gestart van het vervangings- en renovatieproject Zandkreeksluis in Zeeland. Voor het Hoofdwegennet gaat het om de gestarte realisatiefase van de Draaibruggen den Oever (Afsluitdijk) en de geluidschermen Harderwijk. Daarnaast zijn er ook meerdere planfasen gestart, bijvoorbeeld voor de objecten IJsselmeergebied (o.a. Ketelbrug, Ramspolbrug, schutsluizen Afsluitdijk en diverse sluiscomplexen), de Vlaketunnel en het Dampoortaquaduct.

Verkeersveiligheid

Door het kabinet is € 200 miljoen beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid van de Rijks-N-wegen verder te verbeteren. De Tweede Kamer is in juni 2022 geïnformeerd over de aanpak die daaropvolgend is uitgewerkt.⁴ Hierbij is een verdeling gemaakt in twee tranches. In tranche 1 is geprioriteerd op een snelle uitvoerbaarheid en is er gebruik gemaakt van inzichten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA).⁵ In tranche 2 is gekozen voor een grootschalige en integrale aanpak van een beperkt aantal trajecten. Daarbij is gebruik gemaakt van inzichten uit de IMA en het rapport van Arcadis over fysieke rijbaanscheiding.⁶ Daarnaast zijn in 2022 op basis van de reeds beschikbare middelen (waaronder de € 25 miljoen voor bermmaatregelen) diverse maatregelen uitgevoerd op onder andere de N36.

Afleiding in het verkeer verhoogt het risico op een ongeval en is een hardnekkig probleem. Hiervoor is een sterke sociale norm nodig, zowel bij bestuurders als bij vrienden, familie, collega's en werkgevers. Met een nieuwe campagne 'Mij nie appen' maakt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzenders bewust van hun rol en roept het bestuurders op om de telefoon op niet-storen/stil te zetten. Omdat een groot deel van de kilometers voor een werkgever gereden wordt is er, samen met stakeholders, hard gewerkt aan de operationalisatie van MONO-zakelijk. Centraal hierbij staat 'bewust onderweg' (moet je reizen?; als je reist op welk moment?; en hoe rij je veilig?). Verkeersveiligheid wordt daarmee verankerd in de cultuur van werkgevers en lift mee op andere thema's, zoals klimaat en goed werkgeverschap. Minister Harbers heeft een oproep gedaan om het aandeel werkgevers dat hier actief werk van maakt te verdubbelen in deze kabinetsperiode.

Duurzaam personenvervoer

Investerings duurzaam vervoer versnellen

In 2022 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zich onder meer hardgemaakt voor ambitieuze doelstellingen tijdens de EU-onderhandelingen over onder andere de verordening over de CO₂-emissienormen van lichte voertuigen, de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) en de Renewable Energy Directive III (RED III), om het gebruik en de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen in Nederland en de EU te verbeteren. Ook is er resultaat behaald op EU-niveau, waar Nederland zich al lange tijd voor inzette: per 2035 mogen er alleen nog emissievrije personen- en bestelauto's op de markt worden gebracht. Daarnaast is er een subsidieregeling van €22 miljoen aangekondigd om

⁴ Kamerstuk [29398, nr. 1014](#).

⁵ Kamerstuk 2020-2021, [31305, nr. 328](#).

⁶ Kamerstuk 2021-2022, [29398 nr. 970](#), bijlage 1004054.

waterstof-tankstations, met bijbehorende vrachtwagens, te realiseren. Met de Aanschafsubsidiereregeling Zero-Emissie Trucks heeft het ministerie in 2022 €25 miljoen besteed om 213 ondernemers te helpen met het in gebruik nemen van emissieloze vrachtauto's. Hier heeft Nederland zich ook op internationaal vlak voor ingezet, door het afgelopen jaar tijdens de COP27 tien nieuwe landen te overtuigen om de Global Memorandum of Understanding on Zero-Emission Vehicles te ondertekenen, waaronder de VS. De deelnemende landen spreken af om vanaf 2040 enkel nog nieuwe emissieloze vrachtwagens en bussen te laten verkopen binnen hun landsgrenzen. In november vond in Nairobi een succesvolle UNEP High Level Meeting plaats, waar Afrikaanse landen commitment uitspraken voor het vaststellen van hogere kwaliteitseisen voor benzine en diesel en waardoor Nederland met Europese partners werkt aan standaarden voor export. Op het gebied van smart mobility en digitalisering zijn grote stappen gezet. Zo zijn er in 2022 afspraken gemaakt met marktpartijen (meest geavanceerde in-car verkeersveiligheidswaarschuwingen van Europa) en is het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata opgezet, waarmee invulling is gegeven aan de Europese richtlijn ITS. Op het gebied van ADAS (rijhulpsystemen) en zelfrijdend vervoer (ADS) zijn de adviezen van het OVV-rapport 'Wie stuurt?' geïmplementeerd.

In juli 2022 is het samen met Tour de Force opgestelde Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 naar de Kamer gezonden. In het najaar 2022 zijn in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer €780 miljoen mee te investeren in fietsinfrastructuur. Dit was onderdeel van de €7,5 miljard voor ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouw uit het Coalitieakkoord. Ook is een aanvullende €400 miljoen aan stikstofmiddelen voor het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) beschikbaar gesteld. In december 2022 is de voorhangprocedure voor het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit in het parlement afgerond. Per motie is de regering verzocht om het besluit te voorzien van meer ambitie en om het zo snel mogelijk in werking te laten treden, dit proces is in volle gang.

Vrachtwagenheffing

In 2022 is de wettelijke basis gelegd voor de invoering van de vrachtwagenheffing. In maart 2022 heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing aangenomen, de Eerste Kamer volgde in juli. Tevens is er in 2022 gewerkt aan de voorbereiding van de uitvoering. De realisatiefase start begin 2023. In het najaar is de BIT-toets van start gegaan. Voor het terugsluizen van de netto-opbrengsten naar verduurzaming en innovatie van de sector zijn de beoogde bestedingsrichtingen (te weten stimuleren van batterij- en waterstof- elektrisch vrachtvervoer, tijdelijk gebruik van hernieuwbare brandstoffen en innovaties van de logistieke ketens) in samenwerking met de vervoerssector verder uitgewerkt.

Luchtvaart

Duurzame luchtvaart

Op mondiaal niveau heeft het milieucomité van ICAO (International Civil Aviation Organization) de haalbaarheidsstudie naar een langetermijndoel voor CO₂-emissiereductie vastgesteld en besloten tot het ontwikkelen van een gecombineerde CO₂-geluidstandaard. Op basis van de haalbaarheidsstudie heeft de Algemene Vergadering van ICAO, mede dankzij de inzet van Nederland, een resolutie aangenomen met betrekking tot klimaat met daarin een langetermijndoel van netto-nul CO₂-emissies in 2050 voor alle internationale luchtvaart. In EU-verband heeft Nederland zich ingezet voor de totstandkoming van een ambitieuze Europese bijmengverplichting en

voor een principeakkoord op het emissiehandelsysteem (ETS) voor de luchtvaart.

Het Groeifondsvoorstel 'Luchtvaart in Transitie' is grotendeels gehonoreerd. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling. Om innovaties in de luchtvaart verder te stimuleren, is met input van de sector gestart met het opstellen van een innovatiestrategie. Er is een update opgeleverd (en naar de Tweede Kamer gestuurd) over het Actieprogramma hybride elektrisch vliegen (AHEV). Hiervoor is ook een analyse uitgevoerd naar de haalbaarheid van vluchten binnen 500 km vanuit Nederland met waterstof-elektrische vliegtuigen. Hiervan zijn de uitkomsten positief. Tijdens een succesvol event op Aruba over elektrisch vliegen is er ook een Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend door de verschillende (luchtvaart)partijen in het Koninkrijk, om verdere kennisontwikkeling en implementatie van elektrisch vliegen in het Caribische deel van het Koninkrijk te ondersteunen.

Verder is er gewerkt aan het uitwerken van een plafond voor de CO₂-uitstoot van uit Nederland vertrekkende internationale vluchten. Hiervoor zijn een effectenstudie en juridische analyse uitgevoerd naar drie opties voor de inrichting. De effectenstudie is naar aanleiding van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol uitgebreid. Er is onderzoek gedaan naar de waterstofbehoefte van de luchtvaart (in het kader van de energietransitie naar duurzame energie), dat als input zal dienen voor het Nationaal Plan Energiesysteem van het ministerie van EZK. Daarnaast heeft de Duurzame Luchtvaarttafel een nieuwe organisatiestructuur geïmplementeerd en is er onder andere gewerkt aan de verdere uitvoering van het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

Schiphol

In juni 2022 is het 'Hoofdlijnenbesluit Schiphol' genomen, waarin een nieuwe balans wordt gezocht tussen de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, en het belang van een internationale luchthaven voor Nederland. De eerste stappen voor de effectuering van het kabinetsbesluit zijn inmiddels gezet. Binnen het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (POLS) wordt onder andere gewerkt aan de vaststelling van een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (LVB), gebaseerd op een maximumaantal vliegtuigbewegingen van 440.000. Het Hoofdlijnenbesluit wordt verder langs drie sporen uitgewerkt. In 2022 is hiermee een start gemaakt.

- Spoor 1: Beëindigen anticiperend handhaven in combinatie met strikt preferentieel baangebruik. Het anticiperend handhaven op Schiphol wordt beëindigd vanaf november 2023. In 2022 is een ministeriële regeling (experimenterregeling) voorbereid om het strikt preferentieel baangebruik zoveel mogelijk voort te zetten.
- Spoor 2: Verankeren maximaal aantal vliegtuigbewegingen. Voor de capaciteitsreductie naar 440.000 vliegtuigbewegingen (waarvan 29.000 in de nacht) wordt de *balanced approach-procedure* (BA) doorlopen conform EU-Verordening 598/2014. De BA is noodzakelijk voor het kunnen opleggen van een geluidgerelateerde exploitatiebeperking. Vanaf zomer 2022 is het informele overleg gestart met de Europese Commissie. Eind december 2022 heeft het eerste technisch overleg met de sector in het kader van de BA plaatsgevonden.
- Spoor 3: Ontwikkeling nieuw normenstelsel. Het kabinet stapt op termijn over naar sturen op normen en op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart, waaronder geluid en

andere milieueffecten. Voor de normstelling zullen de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens worden gehanteerd. In 2022 is een start gemaakt met deze ontwikkeling.

In oktober 2022 is de bestuursovereenkomst 'intenties samenwerking NOVEX Schipholregio' officieel vastgesteld. Het Rijk en de regio hebben zich hierin gecommitteerd aan het gezamenlijk uitwerken van verschillende nationale en regionale opgaven in het gebied. Ten behoeve van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit moeten partijen moeten komen tot een integrale afweging van de verschillende opgaven.

Zomerdrukke Schiphol

Vanaf de meivakantie was er sprake van grote drukte op Schiphol. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft Schiphol herhaaldelijk opgeroepen alles op alles te zetten om de problemen op te lossen en daarbij aandacht te hebben voor de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden van medewerkers op de luchthaven. Schiphol heeft op verzoek van het ministerie wekelijks gerapporteerd over de voortgang van de acties die Schiphol ondernam langs vier actielijnen. Op basis van die rapportages is de Tweede Kamer (zesmaal) geïnformeerd. Ook heeft Schiphol op verzoek van het ministerie opdracht verleend aan een externe partij om een evaluatie uit te voeren. Vanaf medio oktober 2022 zijn de wachtrijen beter onder controle, maar geldt nog wel een capaciteitsbeperking voor uit Nederland vertrekkende passagiers.

Luchtruimherziening

Op 14 oktober 2022 heeft de Ministerraad ingestemd met de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Het kabinet neemt zo een richtinggevend besluit op hoofdlijnen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst. Het beschrijft de beoogde nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim en de daarbij passende afhandelingsconcepten om de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, natuur en milieu te verminderen. Veiligheid is hierbij de randvoorwaarde. De Voorkeursbeslissing markeert ook de start van de volgende fase van het programma Luchtruimherziening: de Ontwerp- en realisatiefase. Tegelijkertijd met de Voorkeursbeslissing is de Reactienota gepubliceerd. De Reactienota verantwoordt op welke wijze met ruim 2100 zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. is omgegaan.

Scheepvaart

Duurzame scheepvaart

Op nationaal niveau wordt gezamenlijk gewerkt met sector- en ketenpartijen gewerkt aan de Routekaart Verduurzaming Zeevaart, de Roadmap Brandstoftransitie en een verbeterd voorstel van het Maritiem Masterplan voor het Nationaal Groeifonds. Op Europees niveau is er een akkoord bereikt over de herziening van ETS, waardoor vracht- en passagiersschepen boven 5000 bruto tonnage vanaf 2024 gefaseerd onder het ETS-systeem gaan vallen. De RED III, AFIR en FuelEU Maritime zijn in de laatste fase voor het bereiken van een akkoord beland. Binnen de IMO (International Maritime Organisation) is in 2022 verder onderhandeld over de revisie van de strategie en zijn voorstellen in behandeling genomen voor de zogenaamde middentermijnmaatregelen. Daarnaast is gewerkt aan de LifeCycleAssessment-richtlijn voor beoordeling van GreenHouseGas-intensiteit van brandstoffen en zijn er voorstellen gedaan voor verdere uitbreiding van het Data Collection System. Nederland heeft een proactieve rol gespeeld in de totstandkoming van de Europese inbreng in de IMO. Een andere ontwikkeling in de scheepvaart is de subsidieregeling voor walstroom voor zeeschepen, die in 2022 is geopend. Deze regeling draagt als bronmaatregel

bij aan de structurele stikstofaanpak. De twee tenders in 2022 hebben negen walstroomprojecten voor de zeevaart opgeleverd in de havens van Rotterdam, Amsterdam en North Seaport, waaronder projecten voor de cruiseterminals van Rotterdam en Amsterdam.

Op 26 januari 2022 is de nieuwe Zeesluis IJmuiden geopend als voordeur voor het Noordzeekanaalgebied en de zeehaven Amsterdam. Daarmee is de realisatie versneld ten opzichte van de MIRT planning om in 2029 een nieuwe zeesluis aan te leggen. Door gezamenlijk opdrachtgeverschap met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam is een zeesluis aangelegd die dieper, breder en langer was dan de een-op-een-ervanging, zodat de grootste schepen getijdeonafhankelijk ontvangen kunnen worden.

Binnenvaart

Eind 2022 is een toekomstvisie op de binnenvaart tot stand gekomen.⁷ In 2022 is ook €10 miljoen extra budget toegevoegd aan de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen. Hiermee konden aanvragen die eerder waren afgewezen wegens overschrijding van het budget alsnog worden gehonoreerd. Met middelen vanuit Nationaal Groeifonds kon in 2022 ruim €50 miljoen subsidie worden vrijgemaakt voor elektrificatie van binnenvaartschepen.

Betalen naar gebruik

Het kabinet is voornemens om vanaf 2030 Betalen naar Gebruik (BnG) in te voeren. Dit ziet op het kilometerafhankelijk maken van het tarief van de motorrijbelasting voor alle personen- en bestelauto's, zonder differentiatie naar tijd en plaats in het kilometertarief. In overeenstemming met het Coalitieakkoord is het kabinet van plan om deze kabinetsperiode de benodigde wetgeving vast te stellen en andere voorbereidingen te treffen. In 2022 zijn de eerste voorbereidende stappen gezet. Zo is de Tweede Kamer in juli met de eerste Hoofdlijnenbrief BnG geïnformeerd over de gemaakte keuzes, de nog openstaande keuzes en de planning voor de invoering van BnG.⁸ Ook zijn verschillende onderzoeken gestart en opgeleverd. Eind 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten van een literatuurstudie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar de te verwachten effecten van BnG en over een onderzoeksrapport waarin verschillende varianten voor de tariefstructuur van BnG zijn uitgewerkt.^{9,10}

Water en Bodem sturend

'Water en bodem worden sturend voor ruimtelijke planvorming' is één van de ambities uit het Coalitieakkoord. In 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven hoe hij dit in samenwerking met de medeoverheden wil vormgeven. Dit staat in 33 structurerende keuzes, waarin onder meer concreet wordt ingegaan op onder meer het in kaart brengen van alle wateronttrekkingen, het verhogen van het waterpeil in veenweidegebieden en het besparen van drinkwater. Voor andere onderwerpen is het doel aangegeven en een proces geschetst, zoals voor de keuze waar we kunnen bouwen en waar niet, de zoetwaterverdeling in Nederland en het komen tot een vitale bodem. Vaak is gekozen voor een gebiedsgerichte uitwerking, waarbij wordt aangehaakt bij de gebiedsprocessen uit het Nationaal Programma Landelijk Gebied en de NOVEX. De keuzes zijn in de uitvragen hiervoor naar de provincies geland.

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 373.

⁸ Kamerstuk 32813, nr. 1081.

⁹ Kamerstuk 31305, nr. 371.

¹⁰ Kamerstuk 32800, nr. 79.

Droogte

Nederland kreeg in 2022 wederom te maken met droogte. De Landelijke Coördinatiecommissie Waterverdeling (LCW) werd in begin augustus opgeschaald naar niveau 2 'feitelijk watertekort' op basis van de criteria van het landelijk draaiboek waterverdeling en droogte. Door de uitvoering van de aanbevelingen van de Beleidstafel Droogte was de crisisorganisatie beter voorbereid op droogte en watertekorten. Er is onder meer een nieuwe handleiding voor de Verdringingsreeks en een handleiding voor het omgaan met chloride (verziltig) gerealiseerd. Bijna alle zoetwaterregio's beschikken inmiddels over een regionale uitwerking van de nationale verdringingsreeks. De opstart van de uitvoering van het Deltaprogramma Zoetwater maatregelen fase 2 2022-2027 is gestart. De publicatie van de specifieke uitkering (SPUK) en daarmee de uitvoering van de regionale zoetwatermaatregelen was een half jaar vertraagd omdat begin 2022 onvoldoende nog financiële middelen beschikbaar waren. Vanaf de zomer konden de zoetwaterregio's subsidieaanvragen indienen voor de maatregelen fase 2 Deltaprogramma Zoetwater. Fase 2 van het Deltaprogramma Zoetwater 2022-2027 is gestart, met de uitvoering van een maatregelenpakket van €800 miljoen euro. De zoetwaterregio's hebben inmiddels subsidies aangevraagd voor de uitvoering van regionale zoetwatermaatregelen en voor het Hoofdwatersysteem is opdracht verleend voor de uitvoering van de 2^e fase Slim Watermanagement, voor de strategie Klimaatbestendige Zoetwatervoorziening Hoofdwatersysteem en voor maatregelen om verziltig bij de spui- en schuifsluizen bij Den Oever tegen te gaan. De Quickscan grondwateronttrekkingen en Natura2000 gebieden is afgerond en de Tweede Kamer is geïnformeerd via de Verzamelbrief Water in aanloop naar het WGO Water dat in november heeft plaatsgevonden. De inventarisatie naar de illegale grondwateronttrekkingen, uitgevoerd door de UvW en het IPO, zijn afgerond. De Kamer werd hierover geïnformeerd via de Verzamelbrief Water in het voorjaar.

Circulaire Economie

In het kader van het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gecoördineerde Rijksbrede programma «Nederland Circulair in 2050» is in 2022 veel vooruitgang geboekt. De transitieteams hebben advies-route-kaarten opgesteld voor verschillende productgroepen, zoals elektronische huishoudelijke apparatuur, textiel en landbouwfolie. De doelen en maatregelen hiervoor komen samen met algemene maatregelen en ondersteunend beleid in het Nationale Programma Circulaire Economie 2023-2030, dat begin 2023 wordt vastgesteld. Daarnaast beweegt Nederland zich zowel in de EU als in mondiaal verband, op het terrein van circulaire economie als proactieve en ambitieuze speler. Onder andere de volgende trajecten en acties hebben bijgedragen aan de vooruitgang op het terrein van CE:

- In februari 2022 is er voor de vierde keer door het ministerie en partners een Nationale Conferentie Circulaire Economie georganiseerd.
- De publicatie van het Beleidsprogramma IenW op 17 mei 2022, waarin een ambitieus klimaatdoel voor circulaire economie is aangekondigd.
- Reductiemaatregelen en Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid voor wegwerpplastics is uitgewerkt in een ministeriële regeling. Producenten van bepaalde kunststof wegwerpproducten zijn vanaf 5 januari 2023 verplicht mee te betalen aan het opruimen van zwerfafval.¹¹ Consumenten moeten vanaf 1 juli 2023 gaan betalen voor

¹¹ Kamerstuk 2022Z25496, 16 december 2022.

kunststof wegwerpbekers en -voedselverpakkingen om mee te nemen of te laten bezorgen, ondernemers moeten een herbruikbaar alternatief aanbieden.

- Tot en met 2022 zijn 575 ondernemers ondersteund in 138 circulaire ketenprojecten met de subsidie Circulaire Ketenprojecten (CKP)
- Lancering van de campagne 'Zwerfafval, natuurlijk raap je ook iets op'.
- Aan 19 gemeenten is subsidie toegekend voor circulaire ambachtscentra.
- De algemene maatregel van bestuur waarmee de uitgebreide producenten-verantwoordelijkheid voor textiel wordt ingevoerd, is in consultatie gegaan.
- In 2022 heeft de Europese Commissie meerdere voorstellen uitgegeven, waarover onderhandelingen zijn gestart, die van groot belang zijn in de transitie naar een circulaire economie, zoals een kader voor vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, de batterijenverordening en de afvaltransportverordening (EVOA).
- - In internationaal verband heeft Nederland zowel inhoudelijk als financieel bijgedragen aan de organisatie van het jaarlijkse World Circular Economy Forum, de mondiale milieuconferentie Stockholm+50 en de klimaatconferentie COP27, waar circulaire economie door Nederland werd geagendeerd.
- Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat coördineert de inzet van Nederland rondom een de totstandbrenging van een nieuw internationaal, wettelijk bindend instrument tegen plastic vervuiling. Nederland heeft zich, net als de EU en tientallen andere landen aangesloten bij de High Ambition Coalition voor dit verdrag.

Nationaal MilieuProgramma (NMP)

In 2022 zijn er verschillende stappen gezet in het tot stand brengen van het Nationaal MilieuProgramma. De richting, aanpak en planning van het NMP zijn bepaald. Het doel van het NMP is een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050 waarbij milieurisico's verwaarloosbaar zijn. Ook is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd als onderdeel van het planMER-traject. De zienswijzenprocedure heeft hierop plaatsgevonden. Ook zijn de eerste participatiesessies geweest, waarbij het ministerie in gesprek met interne en externe stakeholders ging om de doelen en maatregelen van het NMP te bespreken. Voor 2022 was het doel gesteld om eind 2022 het ontwerp NMP klaar te hebben. De totstandkoming van de NRD en het versturen van de Kamerbrief van het NMP kostten echter meer tijd dan verwacht. Ook is ervoor gekozen om meer tijd te nemen voor het participatietraject.

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming

In 2022 heeft de zevende toetsingsconferentie van het Gezamenlijke Verdrag inzake de veiligheid en het beheer van bestraalde splijtstof en van het beheer van radioactief afval plaatsgevonden. Tijdens deze conferentie zijn een aantal 'good practices' en uitdagingen voor Nederland vastgesteld die de aankomende jaren de nodige aandacht zullen krijgen

Zoals aangekondigd in het Beleidsprogramma IenW 2022 is in december een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin wordt beschreven met welke uitgangspunten op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming bij de kabinetsambities op het gebied van kernenergie rekening moet worden gehouden. Dit jaar is ook het Nationaal Programma Radioactief Afval geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie en enkele

aanvullende rapporten zijn de eerste hoofdlijnen van een geactualiseerd Nationaal Programma Radioactief Afval, dat in 2025 moet worden vastgesteld, geschetst.

Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)/ PFAS

In 2022 is de beleidsevaluatie van het ZZS-emissiebeleid afgerond. Dit heeft geleid tot diverse suggesties voor verbetering van de uitvoering van het beleid. Deze suggesties worden onder andere opgepakt in het brede Impulsprogramma Chemische Stoffen. Het programmaplan van dit programma is bij brief van 16 december aangeboden aan de Tweede Kamer.¹² In 2022 is daarnaast gewerkt aan de voorbereiding van een database voor ZZS-emissies. Dit zal zijn beslag krijgen via een wettelijke verplichting in 2024.

PFAS is de verzamelnaam voor de groep van zo'n 10.000 per- en polyfluoralkylstoffen. Deze stoffen hebben als negatieve eigenschap dat ze in het milieu niet afbreken en schade kunnen toebrengen aan mens en milieu. Nederland heeft samen met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen een restrictievoorstel opgesteld om het op de markt brengen van deze stof zo ver mogelijk terug te dringen. In 2022 is veel werk verricht om dit voorstel af te ronden. De geplande datum van indiening van het voorstel bij het EU-agentschap is 13 januari 2023. Hierna volgt een EU-procedure met openbare raadplegingen, adviezen door twee expertcomités, een Commissievoorstel en besluitvorming door lidstaten, vermoedelijk in 2025.

PFAS in Zeeland

In 2021 ontstond in de provincie Zeeland bezorgdheid over hoge PFAS-waarden in de Westerschelde. In het voorjaar van 2022 zijn daarom door minister Harbers en de Zeeuwse gedeputeerde Van der Velde twee PFAS-coördinatoren aangesteld om lopende acties te verbinden en nieuwe acties uit te zetten om risico's in beeld te krijgen en op termijn de PFAS-waarden in de Westerschelde naar beneden te brengen. In 2022 is een begin gemaakt met het inventariseren van de bronnen van PFAS in de Westerschelde. Hierin wordt nauw met Vlaanderen samengewerkt. Vlaanderen werkt aan het herzien van lozingsvergunningen. Nederland kijkt mee met de belangrijkste vergunningen en deelt kennis, onder meer door het organiseren van expertsessies waarin vergunningverlening en emissienormen centraal staan. In 2022 zijn daarnaast een aantal onderzoeken uitgevoerd. Eén van die onderzoeken toonde aan dat vis, schaal- en schelpdieren hoge concentraties PFAS bevatten. Als gevolg daarvan heeft de GGD afgeraden zelfgevangen producten uit de Westerschelde te consumeren. Zeegroenten kunnen wel veilig gegeten worden. Een zwemwateronderzoek liet zien dat op de aangewezen zwemlocaties veilig kan worden gezwommen. De beide coördinatoren hebben in 2022 in juni en november een voortgangsrapportage gedeeld met de Tweede Kamer en de Provinciale Staten van Zeeland.

Maatwerkafspraken

In 2022 is, naar aanleiding van het Coalitieakkoord, gestart met het maken van bindende maatwerkafspraken met de 10 tot 20 grootste uitstoters van broeikasgassen. Dit is nadrukkelijk een gezamenlijke opgave, waarbij samen met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat wordt gewerkt aan de transformatie van de industrie naar groene, schone bedrijven die zowel fors minder CO₂ uitstoten als hun impact op de

¹² Kamerstuk 22343-350, 16 december 2022.

leefomgeving terugdringen. De beschreven verduurzamingsopgave van Tata Steel is één van de bedrijven waarvoor dit geldt. Daarnaast zijn recent afspraken gemaakt met Dow Benelux en Nobian.

Tata Steel

In algemene zin kan worden geconstateerd dat er in 2022 door verschillende partijen hard is gewerkt en dat de acties uit het 'Plan van Aanpak Tata Steel' volgens gemaakte afspraken zijn uitgevoerd. Dit leidt echter nog niet tot onafhankelijk aantoonbare significante of meetbare verbetering van de leefomgeving. Het helpt daarbij niet dat het aantal (ongewone) voorvallen rond het bedrijf onverminderd hoog blijft en bereikte resultaten nog niet onafhankelijk zijn verifieerd. De situatie rond het bedrijf verdient daarom onverminderd onze aandacht.

Impact van oorlog in Oekraïne op het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Sinds de invasie van Rusland in Oekraïne heeft het ministerie zich op meerdere terreinen beziggehouden met de gevolgen hiervan. Belangrijkste onderwerpen waren en zijn o.a. de uitwerking en gevolgen van de sancties tegen Rusland, de daaruit voortvloeiende energie (olie en gas)-actualiteit en nationale veiligheid gerelateerde onderwerpen. Om deze ontwikkelingen goed te blijven opvolgen en om intern te stroomlijnen is de Taskforce Oekraïne Rusland (TOR) opgericht.

Ambities waarmaken

Miljardeninvesteringen voor bereikbaarheid woningbouwlocaties

Het is de ambitie van het kabinet om 900.000 woningen te bouwen tot 2030. In het Coalitieakkoord is € 7,5 miljard toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgave. In 2022 is er een intensief traject gevolgd met de ministeries IenW, BZK, EZK, Financiën en met de regio's (gemeenten, provincies en koepelorganisaties) om tot de verdeling van de gelden te komen ten bate van de woningbouwopgave. €1,5 miljard is gereserveerd voor versnellingsafspraken voor woningbouwproductie op de korte termijn door heel Nederland. €6 miljard is gereserveerd voor netwerkmaatregelen, schaalprongen en regionale mobiliteitspakketten in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Voorbeelden hiervan zijn investeringen in wegverbredingen, baanstabiliteit op het spoor, investeringen in fietsinfrastructuur, Oeververbinding Rotterdam, Merwedelijk in Utrecht en mobiliteitspakketten voor de Brabantse stedenrij. Er wordt geïnvesteerd in alle regio's en in alle modaliteiten. De verdeling van middelen is gedaan op basis van het integrale afweegkader dat in overleg met de Koepelorganisaties is opgezet. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd via de jaarlijkse MIRT-brief, en verantwoording heeft plaatsgevonden in het Notaoverleg met de Kamer op 28 november.

Spoorwegen

Nieuwe concessie Hoofdrailnet 2022

In het afgelopen jaar is het Programma van Eisen (PvE) voor de nieuwe Hoofdrailnetconcessie ter toets op uitvoerbaarheid en betaalbaarheid voorgelegd bij de beoogd concessiehouder, schriftelijk geconsulteerd bij de brede groep stakeholders, behandeld in de Tweede Kamer en vervolgens, na verwerking van aangenomen moties, weer naar de Kamer gestuurd. Op basis van dit PvE zijn in het najaar van 2022 de onderhandelingen met NS gestart over de concessietekst.

Toekomstvast spoor zuidoost Nederland (Brainportregio Eindhoven)

Met het opstellen van een adaptief ontwikkelpad is onderzocht wat de mogelijke impact is van de verstedelijkingsafspraken uit het bestuurlijk overleg Leefomgeving 2022 en de aangekondigde groei van werkgelegenheid in de Brainport op de capaciteit van het spoornetwerk. Onder leiding van regionale partners is vervolg gegeven aan de uitwerking van de regionale ov-opgave, waarbij de focus primair lag op het functioneren van de multimodale knoop Eindhoven Centraal. Tijdens het MIRT in het najaar is besloten om te starten met een integrale MIRT-Verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven, om de groei van reizigers op te vangen. Rijk en regio hebben hiervoor gezamenlijk € 852 miljoen vrijgemaakt.

Lelylijn

Op 17 mei 2022 is aan de Kamer gemeld dat de Lelylijn wordt toegevoegd aan de lijst NOVEX-gebieden. De Staatssecretaris van IenW is eerste aanspreekpunt namens het kabinet en verzorgt de Rijksinbreng. Dit gebeurt binnen de context van een MIRT-onderzoek, waarvoor de eerste stappen in 2022 zijn gezet. De governance rondom de Lelylijn en het Deltaplan hebben daarbij nadrukkelijke aandacht gekregen.

Eind 2022 heeft het nieuw ingerichte bestuurlijk overleg Deltaplan plaatsgevonden waarbij het Plan van Aanpak voor het MIRT-onderzoek Lelylijn is vastgesteld en de gezamenlijke projectdirecteur van Rijk en regio is aangesteld. Er is daarbij besloten een extra participatieronde in te lassen in 2023.

Zuidasdok en NoordZuidlijn

Onder andere in de Metropoolregio Amsterdam staat men voor een enorme opgave rondom ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid met gevolgen voor heel het land. Tegelijk staat de bestaande bereikbaarheid nationaal onder druk en hebben een aantal lopende mobiliteitsprojecten te maken met een financieel tekort. Na een intensief traject met de regio en samenwerking binnen het ministerie is het gelukt om ca. € 4 miljard vrij te maken voor Zuidasdok, de Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, het derde perron op Amsterdam Zuid en de metrolijnen Noord/Zuidlijn en Ringlijn. De regio draagt circa €1,4 miljard bij. Hiermee worden bestaande opgaves aangepakt, verbetert de bereikbaarheid en krijgt de transitie van vliegen naar treinreizen op korte afstanden verder vorm.

Oude Lijn

Eind 2022 is de MIRT-verkenning Oude Lijn gestart. Onderzocht wordt hoe de bereikbaarheid van de groeiende Zuidelijke Randstad en de omliggende regio's kan worden verbeterd. Enerzijds wordt er ingezet op de inzet van sprinters en de bouw van nieuwe stations (Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle, Dordrecht Leerpark). Anderzijds wordt er voor de vier bestaande stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht gekeken naar manieren om de capaciteit en kwaliteit van de stations te verbeteren. In de MIRT-verkenning wordt gekeken naar aanpassingen aan de stations zelf en de directe omgeving daarvan. In totaal hebben de betrokken partijen bij deze MIRT-verkenning circa € 1400 miljoen gereserveerd voor het realiseren van deze maatregelen.

Kaderrichtlijn Water

In maart 2022 zijn de Stroomgebiedbeheerplannen (SGBPen) 2022-2027 voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) vastgesteld door het kabinet en is daarover gerapporteerd aan de Europese Commissie. De digitale rapportage heeft RWS en het Informatiehuis Water (IHW) veel inspanningen gekost, maar resulteerde erin dat Nederland de rapportage als eerste

lidstaat had afgerond. Het werkplan KRW 2022-2027 is afgelopen zomer opgesteld en met bestuurlijke partners besproken. Daarnaast werd het plan van aanpak voor de evaluatie van de Kaderrichtlijn Water 2024 deze zomer vastgesteld. Ook is er actief deelgenomen aan procedures bij het Europese Hof van Justitie om de uitleg van de KRW aan te laten sluiten bij de Nederlandse praktijk. Vanaf de zomer is veel inzet gepleegd op de landbouwdossiers in verbinding met de KRW-opgave: de derogatie, de grondgebondenheid van de melkveehouderij en het perspectief op de landbouw. Daarnaast zijn er BNC-fiches vastgesteld met de Nederlandse inzet bij de onderhandelingen over aanpassingen van verschillende Europese watterrichtlijnen. Er is een start gemaakt met de actualisatie van beheerplannen Natura2000, waarbij het ministerie het voortouw heeft. Ook loopt de eerste fase van het IBO Biodiversiteit inmiddels.

Noordzee

Het Programma Noordzee (PNZ) 2022-2027, met daarin het Programma van Maatregelen voor de Kaderrichtlijn Mariene strategie (KRM) deel 3, is in het voorjaar van 2022 als onderdeel van het Nationaal Waterprogramma vastgesteld en naar de Kamer verzonden. Het Programma Noordzee beschrijft het beleid op een steeds drukker wordende Noordzee en legt de afspraken van het Rijk vast voor de ruimtelijke ordening op zee. Onderdeel hiervan is de aanwijzing van voldoende windenergiegebieden voor de realisatie van windparken met een totaal opgesteld vermogen van 21GW tot 2030/31. Hiermee levert het Programma een essentiële bouwsteen voor de energietransitie. Het Programma Noordzee geeft invulling aan afspraken uit het Noordzeeakkoord. Het Noordzeeoverleg, waarin het Rijk en stakeholders op consensus gericht overleg voeren over Noordzeebeleid, speelde een belangrijke rol in de voorbereiding. Voortgangsrapportages van het NZO hierover zijn gedeeld met de Tweede kamer. Met het oog op de kwetsbaarheid van infrastructuur op de Noordzee coördineert de minister de interdepartementale samenwerking tot verbetering van de bescherming daarvan.

Manifest Maatschappelijke verantwoord opdrachtgever en Inkopen

Eind november is het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) voor de periode 2022-2025 door 64 deelnemers ondertekend. MVOI zorgt ervoor dat met name overheden hun koopkracht inzetten om een bijdrage te leveren aan bij te dragen aan maatschappelijke doelen, zoals onder andere het versnellen van de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire samenleving, het vergroten van de kansen voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt, het vergroten van de biodiversiteit of het versterken van de internationale sociale voorwaarden. Door bij het opdrachtgever en de inkoop rekening te houden met deze doelen, dragen overheden niet alleen bij aan hun eigen doelen, maar creëren zij ook een marktvraag voor producten en diensten, waardoor marktpartijen worden gestimuleerd om meer sociale en duurzame producten en diensten te ontwikkelen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in september 2022 haar actieplan gepubliceerd waarin de doelen, acties en ambities om met het inkoopproces maatschappelijke impact te maken zijn vastgelegd voor de periode 2022-2025.

Randvoorwaarden effectief beleid

Extra aandacht voor uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft zich in het afgelopen jaar ingezet om aandacht voor uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid structureel onderdeel te laten worden van de beleidsontwikkeling. Bij de uitwerking van het regeerakkoord is hier nadrukkelijk aandacht voor geweest. Zo is de

uitvoering en de ILT expliciet betrokken bij het opstellen van het beleidsprogramma door middel van eerste reflectie op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van beleidsvoornemens. In dit proces zijn lessen geleerd over het inpassen van het gesprek over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid en het benodigde abstractieniveau. Een ander goed voorbeeld is de Kamerbrief Water en Bodem Sturend waarbij ook de door Rijkswaterstaat uitgevoerde Quickscan aan de Kamer is aangeboden om zo ook de signalen vanuit de uitvoering transparant te maken. Er is ervaring opgedaan met (nieuwe) instrumenten om beleid, uitvoering en handhaving beter met elkaar in verbinding te stellen. Zo brengt de ILT risico's en ontwikkelingen onder de aandacht van de bewindspersonen en de Tweede Kamer door het opstellen van signaalrapporten en 'Staat van' rapportages, zoals de Staat van Schiphol en de signaalrapportage over de milieurisico's van bodem. Er zijn in 2022 invoeringstoetsen uitgevoerd en voorbereid om te kijken of het beleid na invoering voldoet. In 2022 is tenslotte voor het eerst een knelpuntenbrief vanuit het ministerie door de minister aan de Tweede Kamer verzonden met dilemma's en knelpunten van het CBR. Op verschillende plaatsen binnen de uitvoering van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt gewerkt aan maatwerkplaatsen waar individuele casussen van burgers of bedrijven die in het reguliere proces vastlopen worden behandeld. Vanuit het Programma Werken aan Uitvoering zijn middelen ontvangen voor het verbeteren van de uitvoering en de (digitale) dienstverlening richting burgers en bedrijven.

Stikstof

Sinds 13 januari 2022 moet versie 2021 van AERIUS Calculator worden gebruikt om de stikstofneerslag van een project te berekenen voor toestemmingsverlening. Nieuw is o.a. dat er voortaan een maximale rekenafstand van 25 km geldt voor alle emissiebronnen. AERIUS 2022 liep in 2022 vertraging op en zal pas op 26 januari 2023 worden vrijgegeven. In november jl. bepaalde de Raad van State in de Porthos-zaak dat de zogenaamde bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden. Dit heeft tot gevolg dat alle projecten met emissies in de bouwfase weer project-specifiek moeten worden beoordeeld. Dit bemoeilijkt het uitvoeren van projecten op alle domeinen van het ministerie (spoor, weg en water). Dat vormde aanleiding tot een traject dat moet gaan bijdragen aan een strategisch gesprek over het wel of niet of op een andere manier uitvoeren van projecten of maatregelen om aan de opgaves van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te kunnen voldoen. 2022 kende vele rechtszaken die (in)directe consequenties hadden voor projecten van het ministerie. Zo vond op 22 november de zitting plaats bij de Raad van State over het project ViA15. De uitspraak wordt in het voorjaar van 2023 verwacht.

Cybersecurity Strategie

Onze manier van leven is grotendeels verknoopt met de digitale ruimte. De risico's van misbruik, zoals door statelijke of criminele actoren, of uitval van processen, vormen de keerzijde van deze gedigitaliseerde samenleving. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom gewerkt aan een herziening van haar cybersecuritystrategie (IWCS 2022-2026), die zal aansluiten op de Nederlandse Cybersecurity Strategie (NLCS). De IWCS moet het ministerie voorbereiden op nieuwe ontwikkelingen en het verminderen van de kwetsbaarheid van het eigen ministerie en organisaties waar het een systeemverantwoordelijkheid voor draagt. Ook wordt het ministerie systeemverantwoordelijk voor een toegenomen aantal sectoren met een groter aantal overheidsorganisaties en ondernemingen. Verschillende incidenten hebben laten zien dat er nog veel verbeterd moet worden op het gebied van incidentmanagement.

1 Realisatie Beleidsdoorlichtingen

Tabel 2 Overzicht gerealiseerde beleidsdoorlichtingen										
Thema	Begrotingsartikel	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Geheel artikel?	Hyperlink
Integraal Waterbeleid - Waterkwantiteit	11						X		Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1007211
Bodem en Ondergrond	13						X		Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-64.html
Wegen en verkeersveiligheid	14		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-27.html
Openbaar Vervoer en Spoor	16			X					Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-41
Luchtvaart	17		X						Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-28.html
Scheepvaart en Havens	18							X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-68.html
	18	X								https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-22.html
Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	19			X					Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30991-34.html
Lucht en geluid - Geluid	20	X						X	Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-67.html
Lucht en geluid - Lucht	20				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30175-338.html
Duurzaamheid	21						X		Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-71.html
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	22			X					Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-42.html
Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	23				X				Nee	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-56.html
Inspectie Leefomgeving en Toezicht (Handhaving en Toezicht)	24				X				Ja	https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32861-46.html
Evaluatie artikel III Deltawet							X		Ja	https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=f3b0e157-6489-4f03-a25a-70237f40ec6e&title=Eindrapport%20Evaluatie%20artikel%20III%20Deltawet.pdf

Toelichting

In 2022 zijn de beleidsdoorlichtingen op artikel 18 Scheepvaart en Havens en artikel 20 Geluid uitgevoerd. Beide zijn door vertraging niet meer in 2022 aan de Tweede Kamer aangeboden, maar begin 2023.

Het meest recente overzicht van de programmering van beleidsdoorlichtingen is te vinden op www.rijksfinancien.nl. De realisatie van overige onderzoeken en evaluaties in 2022 zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit jaarverslag .

2 Overzicht van risicoregelingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Het ministerie van lenW heeft één in 2016 beëindigde garantieregeling, te weten het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB, waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). Het betrof de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen.

Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet. Door het vervallen van garanties in 2022 is het uitstaande risico voor lenW afgenomen.

Tabel 3 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2021	Verleend 2022	Vervallen 2022	Uitstaande garanties 2022	Garantieplafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoorziening
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	230		34	196	0	0	0
Totaal		230	0	34	196	0	0	0

MKB krediet

Bij het Ministerie van lenW is momenteel sprake van de garantieregeling Borgstellingskrediet Bodemsanering midden- en kleinbedrijf (MKB), waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van een evaluatie in 2016 beëindigd. Eind 2022 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 196.000.

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	Hypotheaire lening Winair		2.907	18 maanden	3.773	866
Totaal						

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 hypotheaire lening van USD 3 miljoen (max. € 2,7 miljoen) te verstrekken op het luchthavengebouw van Winair. Deze lening is door zowel het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (€ 1 miljoen) als door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (maximaal € 1,7 miljoen) gefinancierd. De uitgave in 2021 bedroeg uiteindelijk € 2,4 miljoen, deels vanwege een gunstigere wisselkoers. In december 2021 is de lening verhoogd met € 1,3 miljoen (USD 1,5 miljoen). Daarmee betrof de

uitstaande lening begin 2022 een bedrag van € 3,8 miljoen. In 2022 heeft een aflossing van € 0,9 miljoen op deze lening plaatsgevonden. Daarmee betreft de uitstaande lening eind 2022 nog € 2,9 miljoen.

3 Openbaarheidsparagraaf

In de kabinetsreactie op het rapport 'Ongekend onrecht' heeft het kabinet maatregelen aangekondigd gericht op actieve openbaarmaking van informatie en op verbetering van de informatiehuishouding bij de ministeries ('Open op orde'). Ook schrijft artikel 3.5 van de Wet open overheid (Woo) voor dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting en verantwoording aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens voor de uitvoering van de wet. Het doel van de Woo en de opvolging van 'Ongekend onrecht' is een open overheid, die zorgdraagt voor een adequate en toegankelijke informatievoorziening op basis van een ordentelijke informatiehuishouding.

Sinds 2017 werkt lenW aan het verbeteren van de informatiehuishouding. Met de komst van de Woo, het rijksbrede generieke actieplan 'Open op orde' en de beschikbare middelen is de aanpak flink versterkt. Er is een nieuw lenW-breed actieplan ontwikkeld. Ook zijn actieplannen voor verschillende dienstonderdelen van lenW en zelfstandige bestuursorganen (zbo's) opgesteld. lenW sluit daarin aan bij wat er vanuit het Rijk aan afspraken wordt gemaakt en maakt gebruik van de rijksbreed ontwikkelde voorzieningen. In de actieplannen wordt de inzet van lenW geformuleerd voor de drie hoofdonderdelen uit de Woo en 'Open op orde': actieve openbaarmaking, passieve openbaarmaking en verbetering van de informatiehuishouding. De in de actieplannen geformuleerde ambities zijn afhankelijk van de beschikbare capaciteit en middelen.

Actieve openbaarmaking

Voor de actieve openbaarmaking van de 17 verplichte Woo-categorieën neemt lenW deel aan het interdepartementaal overleg PLOOI. Daarnaast verbetert lenW de processen voor en bewustwording over het openbaar maken van de informatiecategorieën. Vanaf 20 september 2022 worden bij alle Kamerstukken aan het parlement de onderliggende beslisnota's openbaar gemaakt. Informatie openbaar maken is niet nieuw. lenW-dienstonderdelen maken informatie, zoals bijvoorbeeld (onderzoeks)rapporten, al jaren openbaar op hun eigen websites. Onder de Woo wordt nog meer informatie openbaar gemaakt. Voor deze verplicht actief openbaar te maken informatiecategorieën van de Woo volgt lenW de rijksbrede fasering. En lenW zet stappen naar het meer inzichtelijk en toegankelijk maken van de informatie die al openbaar is. Zo is het vuurwerkdossier op een inzichtelijke en toegankelijke wijze voor een breed publiek openbaar gemaakt. Net als de vluchtgegevens van het regeringsvliegtuig.

Passieve openbaarmaking

Documenten die (nog) niet openbaar zijn, kunnen op verzoek openbaar worden gemaakt: passieve openbaarmaking. Het loket 'maatschappelijke correspondentie' van lenW wordt ingezet voor het beantwoorden van de informatievragen aan de Woo-contactpersoon bij het kerndepartement. Bij meerdere dienstonderdelen en zbo's van lenW is een Woo-contactpersoon benoemd. Daarmee is laagdrempelige toegang tot informatieverstrekking en het vinden van de juiste informatie in de organisatie van lenW verzekerd. Voor het kerndepartement zal daarnaast aankomend halfjaar een eerste evaluatie worden uitgevoerd naar de Woo-contactpersoon. Het exacte moment hangt hierbij af van de aantallen; die zitten op dit moment nog op vijf. Om te voldoen aan de toenemende vraag zet lenW in op extra capaciteit, deels gecentraliseerde behandeling, uniformiteit in werkwijzen en het opbouwen van expertise. De contacten met verzoekers van informatie worden geïntensiveerd om de informatiebehoefte snel scherp te krijgen. Als

door de omvang van het verzoek de totale behandeling meer tijd vergt, worden met deelbesluiten documenten zo snel mogelijk openbaar gemaakt. De interne werkprocessen worden verbeterd en daar waar mogelijk wordt software ingezet om de behandeling van verzoeken te bespoedigen.

Verbetering van de informatiehuishouding

Met de actieplannen wordt invulling gegeven aan de rijksbrede prioriteiten op het gebied van de verbetering van de informatiehuishouding. lenW werkt nauw samen met de regeringscommissaris informatiehuishouding, het coördinerende departement BZK en het rijksbrede programma Open op Orde. De ondersteuning voor de informatiehuishouding bij lenW wordt verder geprofessionaliseerd en versterkt. Investerings in capaciteit en informatiesystemen zijn nodig.

De verbetering van de informatiehuishouding gaat langs de vier hoofdlijnen van het actieplan 'Open op orde': bestuur en naleving, informatieprofessionals, informatiesystemen en informatievolume:

Bestuur en naleving

In de bestuursraad van lenW is de sturing en naleving via de systematiek van de actieplannen georganiseerd. Invulling van de CIO-structuur, zoals die rijksbreed is afgesproken, draagt ook bij aan de sturing op de informatiehuishouding via de I-strategie Rijk. De jaarlijkse meting, zoals gevraagd door de regeringscommissaris informatiehuishouding, en de tweejaarlijkse monitor van de Inspectie Overheidsinformatie en Erfgoed staan centraal in het vaststellen van de stand van zaken. Daarnaast ontwikkelt lenW een dashboard om te sturen op transparantie en voortgang op de Woo en de verbetering van de informatiehuishouding.

Informatieprofessionals

De capaciteit aan informatieprofessionals is uitgebreid. Medewerkers, management en informatieprofessionals worden meegenomen in het belang van een goede informatiehuishouding en de eigen verantwoordelijkheid hierin. lenW-breed wordt het kwaliteitsraamwerk voor functies in de informatievoorziening (KWIV) geïmplementeerd. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden maakt lenW gebruik van de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen.

Informatiesystemen

lenW is bezig met het verbeteren van de informatiesystemen, met name een breed inzetbaar documentmanagementsysteem (DMS). Daarnaast is en wordt geïnvesteerd in aanvullende instrumenten en hulpmiddelen om de informatie zo goed mogelijk te ontsluiten, te publiceren - onder meer op het rijksbrede platform voor openbaarmaking PLOOI - en de informatie te zijner tijd elektronisch over te dragen aan het Nationaal Archief.

Informatievolume

Het informatievolume waarover lenW beschikt, is omvangrijk en veelal langdurig (meerdere tientallen jaren) voor de eigen processen benodigd. lenW versterkt de structuur in de informatie, koppelt en stemt systemen beter op elkaar af om zo de aard en omvang van de informatie beter te beheersen en te ontsluiten. Het in de loop van de jaren divers geworden ICT-landschap wordt geconsolideerd en meer geüniformeerd, een actie die meerdere jaren zal vragen. lenW zet verder in op de omgang, opslag en archivering van nieuwe media (sociale media, berichtenapps, websites en e-mails). Daar waar mogelijk wordt het wegwerken van papieren achterstanden versneld.

Bijlage: Overzicht coronasteunmaatregelen

Tabel 5 Overzicht coronasteunmaatregelen				
Art.	Naam maatregel/regeling	Bedrag verplichtingen 2022	Bedrag uitgaven 2022	Bedrag ontvangsten 2022
16 en 98	Beschikbaarheidsvergoeding OV	754,9	1.031,0	2,2
17	Lening Winair	0,0	0,0	1,2
22	Tegemoetkoming vuurwerkbranche	22,6	23,9	0,0
97 en 98	COVID-testen reizigers	0,5	12,4	0,0
	Totaal	778,0	1.067,3	3,4

Toelichting

Hieronder is een korte omschrijving opgenomen van de maatregelen.

Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector

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

Lening Winair

Dit betreft een hypothecaire lening voor het luchthavengebouw van Winair. Deze lening is door zowel het ministerie van BZK als door het ministerie van lenW gefinancierd.

Tegemoetkoming vuurwerkbranche

Dit betreft de middelen in verband met de tijdelijke subsidieregelingen voor de detailhandel en importeurs/distributeurs, die als doel hebben om de vuurwerkbranche tegemoet te komen in de extra kosten die zij maakt vanwege het vuurwerkverbod en voor de extra opslag en transport voor het F2-vuurwerk dat voor de jaarwisseling 2021 – 2022 niet verkocht mocht worden.

COVID-testen reizigers

Dit betreft de middelen v voor de vergoeding van testen voor uitgaande reizigers, inclusief uitvoeringskosten.

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.

Tabel 6 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.11

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	36.485	41.220	30.283	30.650	96.183	55.320	40.863
Uitgaven	44.251	48.421	49.982	45.678	43.541	55.580	- 12.039
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen waterbeleid	33.035	37.546	39.450	34.836	32.139	35.005	- 2.866
2 Waterveiligheid	2.584	3.019	2.704	2.905	2.756	3.118	- 362
3 Grote oppervlaktewateren	2.303	1.211	1.473	1.296	1.330	1.565	- 235
4 Waterkwaliteit	6.329	6.645	6.355	6.641	7.316	15.892	- 8.576
Ontvangsten	580	12.050	258	408	398	143	255

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) en het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren (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).

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 waterveiligheid 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 2016–2020.
- **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 geregistreerd 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 en inliggende communautair te beschermen waarden in de Rijkswateren van de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en 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. De coördinerende verantwoordelijkheid voor de KRW ligt bij de Minister van IenW, tezamen met de Minister van LNV voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot zijn verantwoordelijkheid behoren.
- **Nederlands deel van de Noordzee.** Het gaat hier om het ontwikkelen van ruimtelijk en milieubeleid 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 Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) en de Europese Richtlijn voor Maritieme Ruimtelijke Planning (MSP). De coördinerende verantwoordelijkheid voor de KRM en de MSP ligt bij de Minister van IenW, tezamen in overeenstemming met de Ministers van LNV, EZK en BZK voor zover het aangelegenheden betreft die mede tot hun verantwoordelijkheid behoren. Ook in de context van het Noordzeeakkoord draagt de minister van IenW een coördinerende verantwoordelijkheid, in dit geval voor de Rijksinbreng en financiële governance gedurende de implementatie van dit akkoord tot en met 2030.

- 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. De topsector Water werkt sinds 2019 samen met de topsectoren Agri & Food en Tuinbouw & Uitgangsmaterialen in het kader van het missiegedreven innovatiebeleid. 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).

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 -kerngetallen 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, 2015/16, 34436, nr.3) .

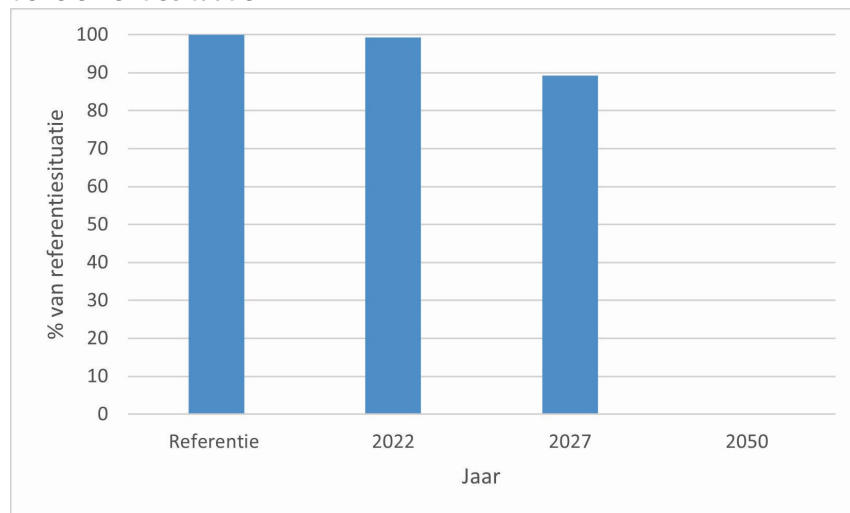
Het doel van het waterveiligheidsbeleid is:

- 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.

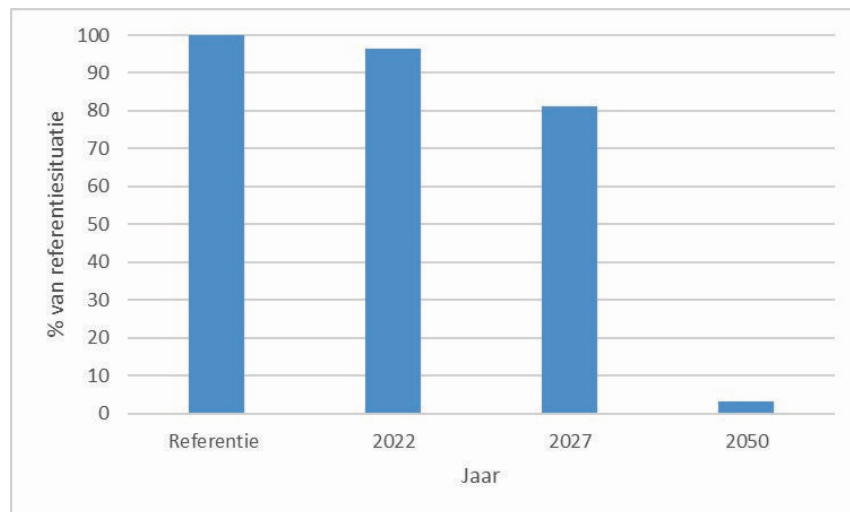
In 2021 zijn twee nieuwe indicatoren voor de bescherming tegen overstroming in de begroting opgenomen (zie figuur 3 en 4). Deze nieuwe indicatoren sluiten beter aan bij het doel van het waterveiligheidsbeleid.

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



Bron: RWS, 2022. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

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



Bron: RWS, 2022. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

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 eind 2022 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking tot en met 2022 in het HWBP; tot en met 2022 is ca. 36 km dijk versterkt. De afname van het risico tot en met 2027 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen t/m 2027, zoals is opgenomen in het HWBP (226 km). Aangezien er tot en met 2022 nog maar weinig keringen in het HWBP zijn versterkt, is het economisch risico met ca. 3% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen tot en met 2027 zal het economische risico dan met ca. 19% t.o.v. de referentiesituatie zijn afgenomen. Het aantal mensen dat woont in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet is bereikt, is in 2027 naar verwachting 11 % lager.

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

Waterkwaliteit (schoon (drink)water)

Het bereiken van een goede ecologische en chemische kwaliteit van de oppervlaktewateren in de stroomgebieden van de Rijn, Maas, Schelde en Eems, en van een goede chemische en kwantitatieve toestand van de grondwateren in de vier stroomgebieden is afhankelijk van de maatregelen die verschillende overheden in binnen- en buitenland treffen. Zowel in Nederland als in de omliggende landen werkt men daaraan volgens de systematiek van de Kaderrichtlijn Water, in een cyclus van zes jaar. Een actuele beschrijving van de toestand is opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027. Dit is een actualisatie van de toestandbeschrijving uit de vorige plannen van 2015. In 2027 zal het beeld opnieuw geactualiseerd worden. De voortgang van de uitvoering van maatregelen wordt jaarlijks gedaan in de rapportage «De Staat van Ons Water» en onderliggende jaarrapportage ecologische waterkwaliteit en natuur (Kamerstukken II 2020-2021, [27625 nr. 538](#)); [onswater](#))

Integraal waterbeleid

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

Klimaatadaptatie Internationaal

De inzet is gericht op het behalen van de doelen die gesteld zijn in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA). Onder de NIWA draagt elk betrokken ministerie met eigen inbreng en verantwoordelijkheid bij aan het grotere gezamenlijke doel: *de waterzekerheid en waterveiligheid in de wereld van mens, plant en dier vergroten, en de Nederlandse bijdrage daaraan en het Nederlandse verdienvermogen optimaliseren.*

Er is daarvoor een samenhangende aanpak ontwikkeld van Nederland op internationale klimaatadaptatie, met een stevige verankering in de IenW domeinen die hiervoor van belang zijn: water, infrastructuur, nature based solutions en klimaatdata. Klimaatverandering is een wereldwijde uitdaging en Nederland is als klimaatkwetsbaar land gebaat bij internationale samenwerking. Door gebruik te maken van onze kennis en kunde en dit te koppelen aan de verworven positie in internationale netwerken, kunnen we het nationale leer- en verdienvermogen versterken en zo ook bijdragen aan de versnelling van adaptatie actie wereldwijd. Dit laatste is essentieel om de Sustainable development goals van agenda 2030 te kunnen behalen.

Belangrijke mijlpalen waren de inzet op de COP27 in Egypte met accent op het stimuleren van de actie gerichte agenda op klimaatadaptatie waarbinnen water een sturende functie heeft. Verder de voorbereidingen voor de VN Water Conferentie die in maart 2023 zal plaatsvinden voor het aanjagen van de SDG's. Het verder brengen van adequaat instrumentarium voor gedegen en productieve programma's zoals tweede fase Blue Deal, nieuw programma Partners voor Water, een nieuw programma klimaatweerbaarheid van delta's, kustgebieden en eilanden (IPDC), een nieuw gecombineerd programma te starten van Disaster Risk Reduction (DRR) en Dutch Surge Support (DSS). Ook is het instrumentarium op Water as Leverage en Valuing Water vernieuwd en uitgebreid. In het licht van economische samenwerking is het WTEX10 programma gestart om water-technologie en innovatie te stimuleren en exportkansen te vergroten (vertienvoudigen per 2030).

D. Beleidsconclusies

Wadden

In 2022 is het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026 verder uitgewerkt. De volgende stap is de vaststelling door het BO Waddengebied. Parallel is gewerkt aan een methodiek voor een impactanalyse van het Uitvoeringsprogramma (Kamerstukken II, 2020/21, 29684, nr.217). Na afronding van de pilotfase wordt de methodiek op de relevante onderdelen van het Uitvoeringsprogramma toegepast. De nieuwe governance van het Waddengebied, die vorm is gegeven op basis van de drie pijlers Bestuur, Stakeholders en Beheer (in casu Bestuurlijk Overleg, Omgevingsberaad en Beheerautoriteit Waddenzee) heeft inmiddels zijn beslag gekregen. De Beheerautoriteit werkt momenteel aan een Integraal Beheerplan.

Programma Noordzee

Op 18 maart 2022 is het Programma Noordzee 2022-2027, inclusief de Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee (deel 3), als zelfstandige bijlage van het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II 2021/2022, [35325, nr. 5](#)). Het vormt het plan voor de inrichting van de Noordzee volgens de vereisten van de Europese richtlijn maritieme planning, is kaderstellend voor het

duurzaam gebruik van de Noordzee volgens de Kaderrichtlijn Mariene Strategie, en geeft nadere uitwerking aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en afspraken uit het Akkoord voor de Noordzee.

Beoordeling primaire keringen

Waterschappen en Rijkswaterstaat hebben in 2022 gewerkt aan de beoordeling van de primaire keringen in relatie tot de nieuwe waterveiligheidsnormen. Eind 2022 zijn alle beoordelingen tijdig afgerond (inclusief de conformiteitstoets door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)).

Daar waar nodig worden de primaire waterkeringen versterkt via het Hoogwaterbeschermingsprogramma, om in 2050 overal te voldoen aan de veiligheidsnormen.

Nationaal Groeifonds

De twee proposities NL2120 en Groeiplan Watertechnologie zijn aangepast en eind 2022 opnieuw ingediend ter beoordeling door commissie-NGF. Dit betreffen reserveringen binnen het Nationaal Groeifonds. Begin 2023 besluit de Commissie-NGF over toekenning van deze aangepaste proposities.

Beleidsstafel wateroverlast en hoogwater

De beleidsstafel heeft haar eindrapport in december 2022 opgeleverd. De hoofdboodschap is dat wateroverlast als gevolg van dit soort extreme omstandigheden ook in de toekomst niet te voorkomen is en dat dit ook in andere delen van Nederland tot grote impact kan leiden. Eenvoudige maatregelen ter preventie zijn niet mogelijk door de grote opgave die de extreme neerslag met zich meebrengt. De beleidsstafel vindt het van groot belang om de gevolgen van extreme neerslag te beperken en daarmee maatschappelijke ontwrichting te voorkomen. De beleidsstafel voegt daartoe twee nieuwe aspecten toe aan het Nederlands waterbeleid: waterbewustzijn en klimaatrobuust herstel. Daarmee gaat de meerlaagsveiligheid van 3 naar 5 lagen.

Programmadirectie Klimaatadaptatie en Water Internationaal (KAWI)

Het klimaat verandert snel en de gevolgen zijn duidelijk merkbaar in Nederland én in het buitenland. Nederland richt zich op kennisuitwisseling, kennisontwikkeling en als spil in het aanjagen van actie in de wereld op klimaatadaptatie en waterbeheer. IenW heeft veel ervaring en kennis in huis, mede via de agentschappen en RWS, en wordt door internationale partijen in toenemende mate gevraagd om kennis, advies en samenwerking. Dit heeft zich vertaald in een actieve opstelling rond de mondiale klimaatuitdagingen en concrete inzet daarop, zowel via het multilaterale als bilaterale kanaal. Dit in nauwe samenwerking met ministerie van Buitenlandse Zaken en andere ministeries.

In 2022 is een nieuwe eigenstandige programmadirectie 'Klimaatadaptatie en Water Internationaal' (KAWI) onder de DGWB-structuur vormgegeven. De nieuwe programmadirectie heeft een eigen programmaplan en focus. Het jaar 2022 stond daarmee in het licht van het bouwen van nieuwe initiatieven en programma's die versterkend zijn op het verbinden van 'halen en brengen van kennis' en gericht op een actiegerichte inzet met belangrijke (multilaterale) mijlpalen zoals de COP27, VN Water 2023 conferentie en reguleren UNGA's. Hierbij is de klimaatagenda en de SDG agenda leidend met een focus op 2030.

Kennisprogramma zeespiegelstijging

In het Kennisprogramma Zeespiegelstijging wordt onderzoek gedaan naar zeespiegelstijging, de effecten ervan voor Nederland en de handelingsperspectieven voor de korte en de lange termijn. In 2022 heeft KNMI aanvullend onderzoek afgerond dat bijdraagt aan de nieuwe scenario's voor zeespiegelstijging. Met behulp van ontwikkelde en aangepaste modellen hebben berekeningen plaatsgevonden van de gevolgen van zeespiegelstijging voor waterveiligheid, zoetwaterbeschikbaarheid en de zandige kust.

Integraal Riviermanagement (IRM)

In 2022 is de bestuurlijke opdracht herijkt en is gewerkt aan de basisstukken voor besluitvorming in 2023 over het POW-IRM (Programma onder de Omgevingswet, 50%-versie gereed). In het POW worden beleidsbeslissingen ten aanzien van bodemligging en sedimenthuishouding en afvoercapaciteit, prioritaire gebieden en urgente systeeminterventies vastgelegd. Daarnaast worden afspraken gemaakt over een werkwijze voor de realisatie van IRM en input gegeven voor de IRM-kennisagenda.

De werkzaamheden voor de plan MER en MKBA zijn in 2022 gestart.

In het praktijknetwerk IRM komen betrokkenen van diverse rivierprojecten, bijvoorbeeld de pilots, bij elkaar om kennis en ervaring te delen zodat deze ook in andere (nieuwe) projecten toegepast kunnen worden. Het afgelopen jaar zijn de eerste twee praktijknetwerkdagen georganiseerd en succesvol verlopen.

Het gesprek met de internationale gremia over IRM is in 2022 nog niet gestart vanwege geen/onvoldoende capaciteit. De internationale context speelt een belangrijke rol voor de uitvoering van maatregelen in een adaptief uitvoeringsprogramma.

Grondwater

De ambtelijke Studiegroep Grondwater heeft in 2022 haar advies voor de duurzame instandhouding van grondwatervoorraden afgerond. Onderdeel van dit advies was een Feitenrelaas Grondwater. Als aanvulling op dit feitenrelaas is Deltares gevraagd een visuele analyse te maken, welke hierop aansluit. Dit heeft geresulteerd in de Integrale Grondwaterstudie Nederland (ISGN). In deze studie wordt een beeld geschetst van de bestaande en gewenste toestand van het grondwater op landelijke schaal. Trends en aandachtspunten zijn beschreven en gevisualiseerd voor 5 thema's: 'verdroging natuur' (Hoog Nederland), 'bescherming grondwaterkwaliteit', 'energietransitie en grondwater' en 'stedelijk gebied en grondwater' (focus op Laag Nederland) en 'zoetwatervoorziening en grondwater'. Tevens worden mogelijke oplossingsrichtingen gegeven voor deze opgaven en eerste inzichten voor integrale oplossingen om het grondwatersysteem van Nederland te herstellen en robuust te maken voor toekomstige veranderingen. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de afronding van het onderzoek

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 7 Budgettaire gevolgen van beleids art. 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	36.485	41.220	30.283	30.650	96.183	55.320	40.863	1

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Uitgaven	44.251	48.421	49.982	45.678	43.541	55.580	- 12.039	
1 Algemeen waterbeleid	33.035	37.546	39.450	34.836	32.139	35.005	- 2.866	
<i>Opdrachten</i>	<i>5.022</i>	<i>3.648</i>	<i>2.232</i>	<i>2.625</i>	<i>5.942</i>	<i>9.017</i>	<i>- 3.075</i>	2
Opdrachten CORA (HGIS)	244	992	212	272	202	1.129	- 927	
Klimaat bestuur					98	1.432	- 1.334	
Regie Innovatie					568	867	- 299	
Risico onvoorzien					0	4.262	- 4.262	
Overige opdrachten	4.778	2.656	2.020	2.353	5.074	1.327	3.747	
<i>Subsidies</i>	<i>12.700</i>	<i>14.329</i>	<i>14.677</i>	<i>11.445</i>	<i>7.163</i>	<i>11.321</i>	<i>- 4.158</i>	3
Incidentele Subsidie WKB	1.180	1.567	1.286	16	0	0	0	
Partners voor Water (HGIS)	10.760	11.476	10.297	10.213	4.108	11.252	- 7.144	
Blue Deal (HGIS)	700	1.200	2.900	1.090	0	0	0	
Overige Subsidies	60	86	194	126	3.055	69	2.986	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>15.263</i>	<i>15.978</i>	<i>15.343</i>	<i>16.160</i>	<i>16.789</i>	<i>14.667</i>	<i>2.122</i>	4
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	722	1271	612	1.626	919	394	525	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	14.541	14.707	14.731	14.534	15.870	14.273	1.597	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>50</i>	<i>3591</i>	<i>6.568</i>	<i>4.506</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Bijdragen medeoverheden WKB</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4.506</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>630</i>	<i>0</i>	<i>2.245</i>	<i>0</i>	<i>2.245</i>	5
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
2 Waterveiligheid	2.584	3.019	2.704	2.905	2.756	3.118	- 362	
<i>Opdrachten</i>	<i>2.584</i>	<i>3.019</i>	<i>2.704</i>	<i>2.905</i>	<i>2.756</i>	<i>3.118</i>	<i>- 362</i>	
RWS waterveiligheid	2.250	2.546	1.989	2.395	2.356	2.456	- 100	
Overige opdrachten	334	473	715	510	400	662	- 262	
3 Grote oppervlaktewateren	2.303	1.211	1.473	1.296	1.330	1.565	- 235	
<i>Opdrachten</i>	<i>2.303</i>	<i>1.211</i>	<i>1.273</i>	<i>1.196</i>	<i>1.280</i>	<i>1.465</i>	<i>- 185</i>	
RWS Waterdossier WOM	363	67	107	106		0	0	
RWS - ZW - Delta	1.205	1.025	1.052	934	1.043	1.050	- 7	
Overige opdrachten	735	119	114	156	237	415	- 178	
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>200</i>	<i>100</i>	<i>50</i>	<i>100</i>	<i>- 50</i>	
4 Waterkwaliteit	6.329	6.645	6.355	6.641	7.316	15.892	- 8.576	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.997</i>	<i>3.659</i>	<i>3.692</i>	<i>3.963</i>	<i>4.577</i>	<i>14.202</i>	<i>- 9.625</i>	6
MIW opdrachten	0	0	0	0	284	789	- 505	
Noordzee akkoord	0	0	0	294	81	9.456	- 9.375	
RWS WKK opdrachten	2.949	2.873	3.069	2.852	3.654	2.886	768	
WKK opdrachten	0	0	0	0	558	1.071	- 513	
Overige opdrachten	1.048	786	623	817	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	<i>436</i>	<i>400</i>	<i>400</i>	<i>400</i>	<i>48</i>	<i>0</i>	<i>48</i>	
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>325</i>	<i>500</i>	<i>500</i>	<i>0</i>	<i>50</i>	<i>0</i>	<i>50</i>	
<i>Bijdrage aan internationale organisaties</i>	<i>1.571</i>	<i>2.086</i>	<i>1.763</i>	<i>2.278</i>	<i>1.991</i>	<i>1.690</i>	<i>301</i>	
WKK contributies	503	689	837	531	714	640	74	
WKK mondiaal	552	678	396	1.063	1.277	1.050	227	
Overige bijdrage (inter)nat.org	516	719	530	684			0	

	Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil
Ontvangsten	580	12.050	258
	408	398	143
			255

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.

- De verhoging van het verplichtingenbudget met per saldo € 40,9 miljoen is voornamelijk het gevolg van een verplichtingschuif om het verplichtingenbudget voor Partners voor Water 5 direct beschikbaar te stellen voor de gehele periode conform besluit bij de Voorjaarsnotabehandeling van de HGIS-Brief (€ 56,3 miljoen). Overige verplichtingenmutaties (€ - 15,4 miljoen) verklaren het resterende verschil.
- De per saldo lagere realisatie van € 3,1 miljoen wordt met name veroorzaakt door:
 - En een verhoging van het budget opdrachten voor de VN water conferentie (€2,9 miljoen)
 - Een overboeking van € 4,3 miljoen naar het Meerjaren Programma Bodem (artikel 13).
 - Lagere uitgaven voor Klimaat en Bestuur als gevolg van de uitstel van de Omgevingswet (€ -1,3 miljoen)
 - En diverse kleinere mutaties van € -0,4 miljoen.
- De per saldo lagere realisatie van de subsidies van € - 4,2 miljoen wordt met name verklaard door:
 - Een vertraging van de uitvoering van de nieuwe subsidieregeling Partners voor Water (€ -7,1 miljoen).
 - Een verhoging van het budget van € 3 miljoen omdat een deel van de opdracht aan Deltares niet als opdracht is verstrekt, maar als subsidie.
- De hogere realisatie op de bijdragen aan agentschappen per saldo (€ 2,1 miljoen) wordt veroorzaakt door financiering van circa € 1,2 miljoen voor de capaciteit van diverse opdrachten voor beleidsondersteuning en advies aan RWS. Daarnaast is loonbijstelling van € 0,4 miljoen toegevoegd. Het resterende verschil van de realisatie wordt verklaard door de bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,5 miljoen).
- De verhoging van de bijdragen aan (inter)nationale organisaties per saldo (€ 2,2 miljoen) wordt met name veroorzaakt door een overboeking vanuit het opdrachtenbudget voor bijdrage aan onder andere International Groundwater Resources Assessment Centre, Stockholm International Water Institute, en New York Water Week (€ 1,6 miljoen). Het resterende verschil van € 0,6 miljoen wordt verklaard door de overige bijdragen aan internationale organisaties.
- De verlaging van het opdrachtenbudget (€ -9,6 miljoen) per saldo wordt met name veroorzaakt door mutaties omtrent het budget Noordzee Akkoord (€ -9,4 miljoen). Hetgeen bestaat voornamelijk uit:
 - Een overboeking naar het Deltafonds voor een opdracht voor de uitvoering van het programma Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortenbescherming (MONS) in het kader van het Noordzee Akkoord (€ -5,0 miljoen).
 - Een budgetoverheveling naar het Mobiliteitsfonds ten behoeve van de overdracht van taken inzake medegebruik en doorvaart windparken Noordzee (€ -4,5 miljoen).

- Het resterende verschil van de realisatie binnen dit artikelonderdeel wordt verklaard door de overige opdrachten.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

Uitgaven

1 Algemeen waterbeleid

Opdrachten

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. lenW heeft de coördinatie over het Nederlandse klimaatadaptatiebeleid en doet dit in nauwe samenwerking met de betrokken departementen, decentrale overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en marktpartijen.

In 2022 is er aan de hand van de uitvoeringsagenda (vergaderjaar 2021-2022 kamerstuk 31710 nr.80) (Kamerstukken 2021-2022, 31710, nr.80) voor klimaatbestendige netwerken, een start gemaakt met nadere analyse en onderzoek. Zo is er voor het Hoofdwatersysteem onder andere gekeken naar het verbeteren van de methodiek van de stresstesten en het verder analyseren van de kwetsbare gebieden die in de uitvoeringsagenda naar voren kwamen. Nader onderzoek is nodig om tot concrete maatregelen te kunnen komen.

Nationaal Groeifonds

Samen met veldpartijen is in 2022 aan de ontwikkeling van drie proposities van het National Groeifonds (NGF) gewerkt. De tweede ronde propositie NL2120 en Groeiplan Watertechnologie zijn aangepast en opnieuw bij het NGF aangeboden. Voor de derde ronde is gewerkt aan het voorstel Digitalisering Noordzee. De proposities dragen bij aan de lenW doelstellingen met betrekking tot waterveiligheid, waterbeheer, de waterketen en beheer Noordzee. Voor de proposities zijn een aantal opdrachten verstrekt, onder andere voor een Maatschappelijke Kosten en Baten analyse en advisering over staatssteunaspecten.

Helpdesk Water

lenW levert jaarlijks een bijdrage aan de Helpdesk Water, onderdeel van RWS. In 2022 is verder gewerkt aan het integreren van de Helpdesk Water 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.

Omgevingsloket Online

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

Waterheffingen

In 2022 is gewerkt aan een wetsvoorstel om de waterschapsbelastingen en de verontreinigingsheffing van het Rijk toekomstbestendiger te maken en enkele knelpunten op te lossen.

Staat van Ons Water

Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar aan de Tweede Kamer gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Tweede Kamer heeft het rapport over 2021 in ontvangst mogen nemen op 17 mei 2022 (TK [27625](#), nr. 564).

Topsector Water en Maritiem

Het Human Capital programma van de Topsector Water en Maritiem is gericht op het vinden, opleiden en vasthouden van gekwalificeerd personeel voor de watersector. Dit gebeurt in samenwerking met het ministerie van EZK. Het studiebeurzenprogramma heeft activiteiten en kennismakingen georganiseerd tussen studenten en het werkveld voor het Stroomversnellers netwerk dat nu bestaat uit 400 studenten en jonge professionals. Daarnaast is de visiegroep Human Capital Innovation opgestart om arbeidsinnovaties en learning communities te stimuleren, is er een integrale arbeidsmarktmonitor opgeleverd en is er een IJsselmeer waterchallenge georganiseerd. In samenwerking met LNV is verder een bijdrage geleverd aan onderzoek naar 'de Groenblauwe stad, gecombineerde opgave' onder leiding van NWO/ SIA, om praktijkgericht onderzoek te doen naar de combinatie van natuur en water in de stad.

Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat

In 2022 is lenW gestart met de ontwikkeling van de programmeerfunctie kennis en innovatie voor water en bodem. De programmeerfunctie heeft als doel de samenwerking op kennis en innovatie met overheden, kennisorganisaties, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties te versterken. In 2022 zijn in samenwerking met betrokken partijen een aanzet gemaakt om op drie thema's de kansen- en knelpunten voor kennis en innovatie in beeld te brengen, en hier vervolgcacties voor te ontwikkelen. Daarnaast zijn er verschillende netwerkactiviteiten georganiseerd, gericht op strategische thema's waaronder digitalisering en Europese ontwikkelingen.

Strategisch Onderzoek

lenW draagt bij aan het realiseren van kennis en innovatie voor actuele maatschappelijke ontwikkelingen en mogelijke maatregelen rond overstromingen, wateroverlast, waterschaarste en de kwaliteit van watersystemen. In samenwerking met NWO, wetenschap, TO2 onderzoeksinstituten, bedrijfsleven en overheden werd in 2022 strategisch onderzoek ontwikkeld op het terrein van klimaatadaptatie, droogte en wateroverlast in de gebouwde omgeving.

HGIS

Op internationaal gebied is samengewerkt met de Unie van Waterschappen en waterschappen aan de Blue Deal. In de eerste fase (2018-2022) zijn 17 internationale partnerschappen gestart tussen waterschappen en buitenlandse lokale waterbeheerders. Het programma draagt bij aan waterveiligheid en waterzekerheid voor 20 miljoen mensen per 2030. Op multilateraal gebied is vanuit de HGIS middelen (CORA) het draagvlak versterkt voor Water as Leverage met een nieuw programma in Colombia en India. Ook is de inzet op 'Valuing Water' geconsolideerd binnen UN-Water

en resulteert in een vervolg programma. De watergezant heeft een essentiële rol vervuld in het aanjagen van klimaatadaptatie en Integraal Waterbeheer op het mondiale podium evenals het positioneren van NL.

Subsidies

Een aantal HGIS subsidies zijn van start gegaan zoals de inceptie fase het WTEX10 programma voor het aanjagen van de watertechnologie sector en export bevordering, de ondersteuning van het Netherlands Water Partnership (NWP) voor versterken van de samenwerking met de Topsector Water en Maritiem. Ook zijn Deltares en het Global Center on Adaptation (GCA) betrokken bij het International Panel for Deltas and Coastal Zones (IPDC) voor een uitvoerende en coördinerende rol als secretariaat. Nieuw is hierbij ook een focus op Small Island (Developing) States door maatwerk advies te geven ten aanzien van klimaatweerbaarheid. Ook binnen het Partners voor Water Programma is een subsidie-instrument ontwikkeld. In 2022 heeft een eerste tender plaatsgevonden echter worden de eerste uitgaven pas voorzien in 2023. Door het nieuwe karakter van het KAWI programma stond 2022 vooral in het licht van een gedegen programmaplan en strategie.

Partners voor Water 5

In de 2022 uitloop van het vierde PvW-programma zijn subsidieprojecten en opdrachten afgerond die door Covid-19 vertraging opgelopen hadden. Hierbij is ook een eindrapportage opgeleverd ([stcr-2022-11617](#)) Het vervolgprogramma Partners voor Water 5 heeft in 2022 de inceptiefase afgerond, een nieuwe subsidieregeling gericht op impact gepubliceerd in de Staatscourant en er zijn 10 subsidies toegekend op 32 ingediende voorstellen. In deltalanden zijn 2-jarige plannen gevormd waarvan de uitvoering inmiddels van start is gegaan.

Bijdrage aan agentschappen

De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA), vertegenwoordiging in internationale werkgroepen, opstelling van rapportages en evaluaties en begeleiding van opdrachten aan de markt en aan Deltares. Hiervoor wordt jaarlijks een opdracht aan RWS verstrekt. Tot deze opdracht behoren onder andere de bijdragen aan de uitwerking van de MIRT-onderzoeken waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit.

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

2 Waterveiligheid

Opdrachten

Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR)

Conform de verplichtingen van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) is in maart 2022 het in december 2021 vastgestelde Overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) 2022-2027 ter beschikking gesteld aan de Europese Commissie. Het ORBP is een bijlage bij het Nationaal Water Programma 2022-2027 en is in afstemming met de internationale delen van de overstromingsrisicobeheerplannen voor de vier stroomgebieden Rijn, Schelde, Maas en Eems, alsmede in afstemming met de stroomgebiedsbeheerplannen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). In 2022 is de derde implementatiecyclus (2022-2027) van de ROR begonnen met de start van de werkgroep Voorlopige overstromingsrisicobeoordeling (VORB).

Het overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) bevat een overzicht van adequate doelen en maatregelen om daarmee voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen, in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust ingericht te zijn en bij een (dreigende) overstroming voorbereid te zijn om adequaat te handelen.

De uitgaven van het Rijk hiertoe worden met name verantwoord op het Deltafonds (DF). Het gaat om o.a. jaarlijks opstellen en uitvoeren van een meerjarig Deltaprogramma, kennisprogramma's uit te voeren (zeespiegelstijging en klimaatscenario's), maatregelenprogramma's op te stellen (Integraal Riviermanagement/IRM) en uit te voeren (Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie).

Beoordelen van de primaire waterkeringen

In 2022 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

Kust

Opdrachten zijn verstrekt voor verdere kennisontwikkeling ten aanzien van de kust, onder andere over (de gevolgen van) zeespiegelstijging en de kustontwikkeling. Dit onderzoek is opgenomen in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging, dat gefinancierd wordt uit het DF en toegelicht in het betreffende verantwoordingsdocument.

Kennis- en modelontwikkeling rivieren

In 2022 is de Systeembeschouwing Rijn en Maas opgeleverd. Het onderzoeksrapport beschrijft hoe onze rivieren zich ontwikkelen en schetst mogelijke oplossingen om het riviersysteem toekomstbestendig te maken. Ook is een rapport met systeemmaatregelen opgeleverd. Dit rapport geeft een typering van mogelijke maatregelen, met aanduiding welk type waar zinvol kan zijn. Dit zijn belangrijke bouwstenen voor het programma Integraal Riviermanagement. Daarnaast is in 2022 kennisontwikkeling ondersteund met het tot stand komen van een Kennisagenda Rivieren en zijn bijdragen geleverd aan diverse MIRT-projecten in het rivierengebied voor zowel de Rijn, als de Maas.

3 Grote oppervlaktewateren

Opdrachten

Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta en Schelde-estuarium

In 2022 heeft lenW samen met de regio en stakeholders verder gewerkt aan de concretisering van de handelingsperspectieven van de Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050. Dit moet leiden tot een klimaatrobuust veilige, economisch vitale en ecologisch veerkrachtige delta. Voor het Volkerak-Zoommeer is daarbij uitgegaan van de huidige zoetwaterfunctie, conform de aangenomen motie Stoffer c.s. (Kamerstukken II 2020-2021, [27 625, nr. 521](#)). Samen met het Vlaams Gewest en andere stakeholders is voor de uitvoering van de Scheldeverdragen verder gewerkt aan het (onderzoeks)programma 2019-2023 van de Agenda voor de Toekomst voor het Schelde-estuarium. Zo is in 2022 onderzoek opgeleverd over de sedimentvraag en over de reactie van het estuarium op de zeespiegelstijging. Er is onder andere geadviseerd over knelpunten bij het dagelijks beheer, zoals

bij de Schaar van Valkenisse en bij de dwarsstromingen bij het Zuidergat. De evaluatie van het functioneren van het Schelde-estuarium over de periode 2015-2021 (de T2021-rapportage) is gestart.

Wadden

In 2022 is verdere invulling gegeven aan de toekomstvisies 2050 voor het Waddengebied en voor de Eems-Dollard. Regio en Rijk werken sinds 2015 structureel samen aan ecologische verbetering van de Eems-Dollard, door samenhangende inzet van middelen, maatregelen en onderzoeken op basis van een meerjarig adaptief programma. De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld dat is geformuleerd. Hier wordt stapsgewijs naar toegewerkt door adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

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

De beheerautoriteit Wadden geeft verder invulling aan de opstelling van een integraal beheerplan voor de Waddenzee.

Subsidies

Wadden

Er is een jaarlijkse bijdrage van € 96.000 verstrekt aan de provincie Friesland ten behoeve van het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW). Het Omgevingsberaad Waddengebied is het adviesorgaan voor het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BOW). Het is tevens een platform waar gestructureerde discussies over het Waddengebied worden geïnitieerd en waar informatie over het Waddengebied wordt uitgewisseld.

4 Waterkwaliteit

Opdrachten

Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)

Het geactualiseerde programma van maatregelen (Mariene Strategie deel 3) is op 18 maart 2022 vastgesteld als onderdeel van het Programma Noordzee 2022-2027 en gerapporteerd aan de Europese Commissie ((zie voor nadere toelichting het onderwerp Programma Noordzee). Hiernaast is in 2022 is ter uitwerking van de geactualiseerde Mariene Strategie deel 1 en 2 uit respectievelijk 2018 en 2020, in EU en OSPAR-verband verder invulling gegeven aan de ontwikkeling van indicatoren en parameters om de milieutoestand te kunnen monitoren en de goede milieutoestand te bepalen.

Noordzeeakkoord

Medio 2020 is tussen het kabinet en maatschappelijke organisaties het Noordzeeakkoord gesloten. Het kabinet heeft voor de uitvoering van het Noordzeeakkoord een transitiebedrag van € 200 miljoen tot en met 2030 beschikbaar gesteld, 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 2022 was hiervan € 5 miljoen voor MONS vanuit artikel 11. Hiervan is 5 miljoen ter beschikking gesteld aan het uitvoeringsbureau voor MONS en is € 73.000 besteed aan no-regret studies. ↵ De overige uitgaven van het Noordzeeakkoord worden begroot en verantwoord op andere departementale begrotingen. Door middel van een extracomptabele tabel op de begroting van lenW als coördinerend

departement worden de totaal uitgaven voor het Noordzeeakkoord inzichtelijk gemaakt. Dit totaaloverzicht is te vinden in de extracomptabele tabel 13.

Bijdrage aan medeoverheden

Eén van de activiteiten die Nederland heeft geïnitieerd tijdens de Climate Adaptation Summit (2021) is de Water Action Track. Deze is gericht op het versnellen, opschalen en financieerbaar maken van concrete activiteiten om klimaatweerbaarheid in de wereld te vergroten. Zo is een nieuwe Coalitie voor Adaptatie en Water gestart dat als kennisplatform (ook bekend als de HUB) functioneert en bijdraagt aan de nationale adaptatie plannen (NAP's) van de deelnemende landen (ook bekend als de Facility). In de programmatische aanpak voor klimaatadaptatie wordt een budget voorzien van € 0,6 miljoen per jaar (2021-2023).

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). Het stroomgebiedbeheerplan voor de KRW is op 22 maart 2022 afgerond. 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 2022. 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 ([Rapporten publieksvoorlichting](#)). 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 een brede internationale workshop te houden met aansluiting van de relevante werkgroepen uit IMC en ICBR.

OSPAR

Nederland heeft de jaarlijkse contributie afgedragen 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.

Internationale organisaties

Nederland ambieert een internationale profilering als centrum voor water-vraagstukken. Dit is verwoord in de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet die medio 2019 aan de Kamer is aangeboden. Het streven van Nederland als Centre of Excellence werd in 2022 gedeeltelijk ingevuld door een zichtbare rol op VN-podia, de geslaagde lobby voor de VN Water conferentie in maart 2023 waar NL co-organisator is. Ook wordt nauw samengewerkt met de VN via UN-Water, UNESCO, UNECE en HELP. Onderdeel van de profilering is verder de ontwikkeling van het Valuing Water Initiatief en Water as Leverage. In meer Europees verband werden

internationale bijdragen geleverd aan de OESO en het Protocol on Water & Health. Tevens stond 2022 in het licht van het jaar van het Grondwater waar het International Groundwater Resources Assessment Center (IGRAC) een centrale rol vervulde tijdens de internationale grondwater summit (december).

Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's). Er is reeds een specifiek SDG voor water afgesproken. Verder wordt in een van de subdoelen van de SDG die zich richt op steden specifiek gerefereerd aan het verminderen van risico's van watergerelateerde rampen. In 2022 is gewerkt aan de implementatie, versterking en zichtbaarheid van Nederland. Hiervoor is met internationale organisaties en platforms samengewerkt en werden activiteiten ondersteund. Zo zijn bijdragen geleverd aan het Sendai raamwerk van de UNISDR, HELP, WRI, Wereldbank, GWP, OESO, World Water Council. Nederland steunt actief de activiteiten van UNECE Water op het gebied van grensoverschrijdend waterbeheer.

Memoranda of Understanding

Ook in 2022 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 wordt gedeeltelijk ingevuld door middel van memoranda of Understanding (MOU) met twee internationale UNESCO-watercentra, namelijk ondersteuning capacity building door Institute for Water Education te Delft (IHE-Delft) en grondwater monitoring en assessment door International Groundwater Resources Assessment Centre (IGRAC) te Delft. Water speelt een verbindende rol in de in VN-kader afgesproken Sustainable Development Goals (SDG's).

De afspraken op het gebied van internationale samenwerking op de thema's water en klimaatadaptatie zijn vastgelegd in MoU's met de partnerlanden. MoU's zijn belangrijk aangezien deze commitment en inzet vastleggen van de samenwerking evenals vastleggen hoe de voortgang en impact worden gemonitord. Verschillende MoU's zijn in 2022 verlengd zoals het Water MoU met Indonesië, een MoU met de stad Cartagena in Colombia, een MoU voor het Water as Leverage programma met Cartagena, een MoU met California voor sustainable mobility, climate adaptation & circular economy, een Joint Cooperation Plan met Vietnam onder de Strategic Partnership Agreement, en vernieuwing van bilaterale MoU's met Egypte en India.

Klimaatadaptatie Internationaal

De inzet op Klimaatadaptatie was in 2022 vooral gericht op de COP27 in Sharm-El-Sheikh. Belangrijk resultaat is dat water prominenter op de klimaatadaptatie agenda staat en klimaatadaptatie sterker verbonden is met de NDC's. Verder heeft minister Harbers het International Panel for Deltas & Coastal Zones, mede gericht op klimaatweerbaarheid voor eilanden, aangekondigd welke in 2023 in NY wordt gelanceerd. In het licht van het International Panel for Deltas & Coastal Zones (IPDC) is in december een regionale Caribische conferentie georganiseerd (op Curacao) om Small Island (Developing) States te assisteren in klimaatweerbaarheid in aanwezigheid van de BES gemeenten en landen van Koninkrijk NL.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 8 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

Extracomptabele verwijzing naar artikel 01 Investeren in waterveiligheid (x € 1.000)		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	328.376
	Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	208.140
	Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	536.516
<i>Waarvan</i>		
01.01	<i>Grote projecten waterveiligheid</i>	109.166
01.02	<i>Overige aanlegprojecten waterveiligheid</i>	416.640
01.03	<i>Studiekosten</i>	10.710

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

Extracomptabele verwijzing naar artikel 02 Investeren in zoetwatervoorziening (x € 1.000)		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	71.464
	Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	0
	Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	71.464
<i>Waarvan</i>		
02.02	<i>Overige waterinvesteringen zoetwatervoorziening</i>	69.590
02.03	<i>Studiekosten</i>	1.874

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

Extracomptabele verwijzing naar artikel 03 Beheer, onderhoud en vervanging (x € 1.000)		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	256.723
	Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	4.713
	Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	261.436
<i>Waarvan</i>		
03.01	<i>Exploitatie</i>	8.028
03.02	<i>Onderhoud en vernieuwing</i>	253.408

Tabel 11 Extracomptabele verwijzing naar artikel 04 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000) Extracomptabele verwijzing naar artikel 04 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000)

Extracomptabele verwijzing naar artikel 04 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000)		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	72.605
	Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	0
	Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	72.605
<i>Waarvan</i>		
04.01	<i>Experimenteerprojecten</i>	0
04.02	<i>GIV/PPS</i>	72.605

Tabel 12 Extracomptabele verwijzing naar artikel 07 Investeren in waterkwaliteit (x € 1.000)

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

		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	68.035
	Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	630
	Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	68.665
<i>Waarvan</i>		
07.01	<i>Ontwikkeling Kaderrichtlijn Water</i>	49.628
07.02	<i>Overige aanlegprojecten Waterkwaliteit</i>	9.733
07.03	<i>Studiekosten waterkwaliteit</i>	9.304

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

		2022
Visserij: sanering, LNV		0
Visserij: innovatie LNV		463
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, lenW		5.073
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP vanaf 2024, EZK		0
Versterking toezicht NVWA, LNV		673
Veilige doorvaart windparken		
Totaal:		6.209

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, ordening van de ondergrond 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 en ondergrond en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan. Daardoor heeft de Minister van IenW een stimulerende en een regisserende rol

Tabel 14 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.13

	Realisatie				Vastgestelde begroting	Verschil	
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	30.388	25.560	35.953	73.935	117.403	113.560	3.843
Uitgaven	22.459	34.025	35.188	79.900	115.153	137.280	- 22.127
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	18.220	30.608	31.841	77.902	113.283	135.439	- 22.156
5 Eenvoudig Beter	4.231	3.417	3.347	1.998	1.869	1.841	28
Ontvangsten	809	3.202	234	0	51	0	51

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

- Stimuleren van het duurzaam gebruik van het bodemsysteem.
- Bestuurlijke afspraken 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, en om de uitvoerbaarheid van de Wet Elektriciteit en drinkwater BES te verbeteren.

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 proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreinigingsproblematiek 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.
- Het ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder zowel het huidig recht als onder de Omgevingswet.
- Het beheer en onderhoud van de regelgeving op het gebied van bodembescherming (WM), bodembeheer (Bbk) en bodemsanering (Wbb) en de kwaliteitsborging in het bodembeheer (Kwalibo).
- 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 vond plaats in 2022 en loopt door in 2023. Doel is om in de loop van 2023 met het programma te starten.
- 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).
- Het Ministerie van IenW zet zich in Caribisch Nederland in voor betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk drinkwater. Dat doel is bereikt door het verstrekken van subsidies enerzijds en het wijzigen van de Wet Elektriciteit en Drinkwater BES en de Warenwet BES per 1 januari 2023 anderzijds. Die laatste doet nu meer recht aan de eilandelijke situatie en daarmee is de uitvoerbaarheid van de wet verbeterd.
- Teneinde de drinkwatertarieven te verlagen, zijn de structurele middelen voor subsidies per 1 juli 2022 verhoogd en vastgelegd in de Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2024. Het gaat zowel om structurele subsidies voor het verlagen van het vaste aansluittarief als om incidentele subsidies in het waterproductie en/of distributienet op alle drie de eilanden (zie ook paragraaf subsidies).

C. Indicatoren en Kengetallen

Beleidsnota Drinkwater

De Beleidsnota drinkwater 2021-2026 is via de Implementatie- en Uitvoeringsagenda Drinkwater in uitvoering. 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. Dit hoofddoel is verder uitgewerkt in de volgende doelen:

- Goede kwaliteit drinkwaterbronnen
- Voldoende drinkwaterbronnen
- Bewust en zuinig drinkwatergebruik
- Drinkwaterbereiding, -kwaliteit en -levering blijvend op orde
- Beveiligde en weerbare drinkwatervoorziening

Het Rijk, medeoverheden en de drinkwatersector monitoren op basis van bestaande meetprogramma's toezichtkaders en beleidsevaluaties periodiek de drinkwatervoorziening en de voortgang van genomen maatregelen. Als onderdeel van de implementatie- en uitvoeringsagenda wordt gewerkt aan een monitoringsdashboard voor drinkwater die de basis vormt voor een jaarlijkse voortgangsrapportage om integraal inzicht te bieden in de staat van de drinkwatervoorziening en eventuele knelpunten.

Monitoring voortgang bodemsaneringsopgave

In 2022 is de monitoringsrapportage over 2021 vastgesteld en is gewerkt aan de monitoring over het jaar 2022. De monitor verzamelt de voortgang van de 41 bevoegde overheden Wbb (12 provincies en 29 grotere steden). De monitor richt zich in hoofdzaak op de voortgang van de aanpak van spoedlocaties. Dat zijn locaties waarvan sanering noodzakelijk is vanwege onaanvaardbare risico's voor de gezondheid, ecologie of verspreiding van de verontreiniging naar het grondwater. In totaal is inmiddels 50 % van de spoedlocaties (821 van de 1643) afgehandeld (al dan niet met nazorg om het saneringsresultaat te consolideren). Bij de overige locaties is de sanering in uitvoering (639 locaties, 39%) of moet de sanering nog starten (183 locaties, 11 %). In de periode tussen de uitvraag in 2020 en 2021 is de sanering op 45 locaties aangevangen en op 80 locaties afgehandeld. De bevoegde overheden hebben gezamenlijk 386 locaties (betreft zowel spoedlocaties als andere gesaneerde locaties) in beheer waarbij sprake is van actieve nazorg om het saneringsresultaat te consolideren. Er zijn in totaal 23 gebieden in Nederland waar sprake is van een gebiedsgericht grondwaterbeheer, waarbinnen de grondwaterverontreiniging veroorzaakt door in totaal 195 spoedlocaties en 186 niet-spoedlocaties wordt beheerd.

D. Beleidsconclusies

In de Tweede Kamerbrief over 'Water en Bodem Sturend' zijn structurerende keuzes voor het beleid voor de bodem en ondergrond opgenomen. Deze hebben betrekking op: regie op de inrichting en ordening van ondergrond, behoud van waardevolle bodems, duurzaam beheer van landbouwbodems en versterking van de bodem en hergebruik van grond. In programma bodem en ondergrond worden de structurerende keuzes nader uitgewerkt.

Bestuurlijke afspraken

Op 24 november 2022 zijn er bestuurlijke afspraken over bodem gemaakt tussen IenW, IPO, VNG en Unie van Waterschappen (zie Kamerstuk [30015, nr. 111](#)). Een vitale bodem en ondergrond is van groot belang voor veel maatschappelijke opgaven, zoals een gezonde fysieke leefomgeving, het aanpassen op het veranderende klimaat, de transitie naar duurzame energievoorziening, woningbouw, kringlooplandbouw en schoon drinkwater.

Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen hebben afgesproken om in samenwerking te werken aan het verbeteren van de vitaliteit van de bodem en ondergrond. Met deze samenwerking worden landelijk,

provinciaal en lokaal beleid en uitvoering beter met elkaar verbonden en afgestemd, gericht op herstel, bescherming en duurzame benutting van bodem en ondergrond.

Verschillende locaties met een industrieel verleden zijn nog sterk verontreinigd. In sommige steden vormt bodemloos een gezondheidsrisico en nieuwe zorgwekkende stoffen als PFAS worden alom in bodems aangetroffen. Het herstel van de bodemkwaliteit door beheer en sanering is een belangrijke pijler onder het werken aan een vitale bodem. Voor de gezamenlijke aanpak van die herstelopgave zijn langjarige afspraken gemaakt, ook over het budget dat daarvoor beschikbaar wordt gesteld aan provincies en gemeenten.

De minister heeft de Kamer hier op [21 december per brief over geïnformeerd](#).

Kwaliteitsborging in het bodembeheer (Kwalibo)

Het programma Versterking Kwalibo-stelsel is in februari 2022 gestart met de implementatie van circa 40 maatregelen uit het door de Taskforce vastgestelde plan van aanpak. Voor het werkspoor Versterking publieke sturing is een aantal maatregelen afgerond en verreweg de meeste maatregelen zijn opgepakt. Deze maatregelen zijn gericht op het versterken van de publieke sturing op het Kwalibo-stelsel ter invulling van de stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris. De implementatie van de maatregelen onder het werkspoor Versterking VTH-keten heeft een vertraging van minimaal 6 maanden opgelopen door de moeizame werving van de door de ILT benodigde capaciteit. Voor dit werkspoor zijn wel in het najaar van 2022 gezamenlijke risicosturingsanalyses uitgevoerd voor vijf ketens door Deltares. De resultaten hiervan vormen de basis voor de implementatie van de overige maatregelen ter versterking van de VTH-keten en de informatiepositie van de ILT met als doel het terugdringen van het nalevingstekort en het voorkomen van milieuschade.

Herijking diepeplassenbeleid

Op 6 juli 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het resultaat van de brede bestuurlijke dialoog over de herijking van het diepeplassenbeleid. Tijdens de dialoog zijn bouwstenen voor nieuw beleid opgehaald en deze zijn vertaald in een viertiental actiepunten. In de tweede helft van 2022 is gewerkt aan een actieplan voor een planmatige uitvoering van deze actiepunten. Aan het verbetertraject zal de komende jaren worden gewerkt. In de tweede helft van 2022 is ook een participatieonderzoek gestart naar de ervaringen van omwonenden bij het verondiepen van diepe plassen. Met het onderzoek wordt een beeld gevormd hoe het proces van verondiepen is beleefd en welke elementen vertrouwen bieden en welke niet.

PFAS

De meest recente actualisatie van het handelingskader PFAS is in december 2021 gepubliceerd. Hierover heeft in januari 2022 voorlichting door middel van een webinar plaatsgevonden. Om te onderzoeken hoe PFAS het beste in de bodemregelgeving kan worden genormeerd, is een onderzoek gestart hoe het handelingskader aansluit op de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water.

In 2022 is een onderzoek afgerond naar de locaties waar zich mogelijk verhoogde concentraties PFAS in de bodem bevinden. Er bleek geen centraal overzicht te geven te zijn. Wel konden typen locaties geïdentificeerd worden. Het rapport is in [juli 2022 aan de Tweede Kamer aangeboden](#).

Om de medeoverheden te ondersteunen bij de beslissing of er op bepaalde locaties met PFAS-verontreinigingen maatregelen nodig zijn, heeft het RIVM in mei geactualiseerde Indicatieve Niveaus voor Ernstige Verontreiniging (INEV's) gepubliceerd. Voor het aanpakken van PFAS-verontreinigde locaties zijn specifieke uitkeringen (SPUK) beschikbaar. In mei van dit jaar konden medeoverheden aanvragen indienen; allen zijn gehonoreerd. In totaal gaat het om 27 projecten ter waarde van 12,4 miljoen euro. In de praktijk blijkt behoefte te zijn aan een handreiking hoe om moet worden gegaan met PFAS-saneringen. Volgend jaar zal daarom met de medeoverheden gewerkt worden aan een invulling daarvan.

Caribisch Nederland - drinkwater

Het Ministerie van IenW zet zich in Caribisch Nederland in voor betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk drinkwater. Dat doel is bereikt door het verstrekken van subsidies enerzijds en het wijzigen van de Wet Elektriciteit en Drinkwater BES en de Warenwet BES anderzijds. Die laatste doet nu meer recht aan de eilandelijke situatie en daarmee is de uitvoerbaarheid van de wet verbeterd. Dat is belangrijk voor de nutsbedrijven en openbare lichamen die een belangrijke eilandelijke taak te vervullen hebben in de openbare drinkwatervoorziening. De gewijzigde Wet Elektriciteit en Drinkwater BES en Warenwet BES treden per 1 januari 2023 in werking.

Teneinde de drinkwatertarieven te verlagen, zijn de structurele middelen voor subsidies per 1 juli 2022 verhoogd en vastgelegd in de Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2024. Het gaat zowel om structurele subsidies voor het verlagen van het vaste aansluittarief als om incidentele subsidies in het waterproductie en/of distributienet op alle drie de eilanden (zie ook paragraaf subsidies).

Caribisch Nederland – afvalwater en mariene milieu

De gewijzigde Wet VROM BES en Wet FIN BES treden per 1 januari 2023 in werking. Ten eerste wordt daarmee de zorgplicht van de Openbare Lichamen voor afvalwater verbreed van alleen het inzamelen naar het gehele beheer ervan, in gebieden waar dat doelmatig wordt geacht. Ten tweede is de grondslag voor een afvalwaterheffing geregeld, waarmee de eilanden de mogelijkheid krijgen hun afvalwaterbeheer middels een heffing te bekostigen. Beide is van belang voor een verbeterd (mariene) milieu.

Voor afvalwater en het mariene milieu werkt IenW verder binnen de kaders van het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 (NMBP). Met middelen uit het NMBP is Bonaire aan de slag met het opstellen van een afvalwatervisie; Saba en Sint Eustatius zullen in 2023 vormgeven. De resultaten hiervan zijn belangrijk voor het bepalen van vervolgpacten in het kader van afvalwater. Ondertussen zijn in 2022 middelen (ruim € 3,47 miljoen) verstrekt aan Bonaire voor een aantal concrete projecten die nu al van start moeten gaan, zoals het uitbreiden van de RWZI zuiveringscapaciteit en het realiseren van een 40-tal extra aansluitingen op de riolering en de bouw van een havenontvangstinstallatie om afvalwater van jachthaven Harbour Village in te nemen. Bovendien is er € 600.000 toegekend uit het NMBP budget voor het opzetten van programma's voor de monitoring van de zeewaterkwaliteit rondom alle drie de eilanden. Deze gaan helpen om meer inzicht te krijgen in de status van het mariene milieu aldaar. Tevens kunnen ze laten zien hoe de staat van het mariene milieu wordt beïnvloed door NMBP-projecten en andere maatregelen, hetgeen richting kan geven aan verder beleid ter bescherming van het mariene milieu.

Europese bodemstrategie

In januari 2022 is de kabinetsreactie opgesteld ten aanzien van de Bodemstrategie. Er is een quickscan impact analyse en een bedrijfseffectentoets uitgevoerd op de EU-Bodemstrategie om op hoofdlijnen de consequenties voor Nederland in beeld te brengen. Er is door IenW, in afstemming met de medeoverheden en departementen, een reactie gegeven op de publieke consultatie van de EC in opmaat naar een EU richtlijn bodemgezondheid met als doel om de Nederlandse positie in een vroegtijdig stadium beter voor het voetlicht te brengen en richting te geven aan de wijze waarop Nederland een en ander graag geregeld ziet in het richtlijnvoorstel bodemgezondheid.

Er is een gesprek gevoerd met de Europese Commissie om de Nederlandse situatie, en kansen en risico's van de Bodemrichtlijn, toe te lichten. Er is actief geparticipeerd – zowel mondeling als schriftelijk - in de Europese expertgroep bodembescherming. Er zijn diverse participatie-activiteiten georganiseerd om stakeholders te betrekken bij de EU-bodemstrategie en de in 2023 verwachte richtlijn bodemgezondheid.

Emissies van zeer zorgwekkende stoffen en PFAS-restrictie

In 2022 is er gewerkt om de emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) in beeld te brengen. In dit kader is er nu een eerste groep van gegevens opgenomen in nationale database die in de loop van de tijd verder gevuld zal worden.

In de zomer van 2022 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.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 15 Budgettaire gevolgen van beleid art. 13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	30.388	25.560	35.953	73.935	117.403	113.560	3.843	1
Uitgaven	22.459	34.025	35.188	79.900	115.153	137.280	- 22.127	
4 Ruimtegebruik bodem	18.220	30.608	31.841	77.902	113.283	135.439	- 22.156	
<i>Opdrachten</i>	<i>6.000</i>	<i>10.804</i>	<i>10.703</i>	<i>7.754</i>	<i>7.118</i>	<i>14.831</i>	<i>- 7.713</i>	2
Bodem en STRONG	1.688	6.360	5.329	4.645	4.614	12.271	- 7.657	
RWS Leefomgeving	4.269	4.444	5.374	3.109	1.823	2.560	- 737	
Overige Opdrachten	43	0	0	0	681	0	681	
<i>Subsidies</i>	<i>7.303</i>	<i>15.769</i>	<i>10.202</i>	<i>14.087</i>	<i>20.406</i>	<i>20.102</i>	<i>304</i>	
Bedrijvenregeling	2.311	9.428	2.088	3.943	7.678	14.991	- 7.313	
Subsidies Caribisch Nederland	4.992	6.341	8.114	10.144	10.912	5.111	5.801	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Overige subsidies					1.816	0	1.816	
Programma Commissie MER	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>3.569</i>	<i>3.795</i>	<i>3.736</i>	<i>3.825</i>	<i>7.628</i>	<i>3.825</i>	<i>3803</i>	3
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.569	3.795	3.736	3.825	3.869	3.825	44	
Waarvan bijdrage aan agentschap RIVM					3.759	0	3759	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>1348</i>	<i>240</i>	<i>7.200</i>	<i>52.176</i>	<i>78.125</i>	<i>96.681</i>	<i>- 18.556</i>	4
Meerjarenprogramma Bodem	1348	0	7.200	52.032	78.125	96.681	- 18.556	
Bijdragen aan Caribisch Nederland	0	240	0	0	0	0	0	
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	144	0	0	0	
<i>Bijdrage aan (inter)nationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>60</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	
5 Eenvoudig Beter	4.231	3.417	3.347	1.998	1.869	1.841	28	
<i>Opdrachten</i>	<i>743</i>	<i>1057</i>	<i>202</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Eenvoudig Beter	2	0	0	0	0	0	0	
Overige Opdrachten	741	1057	202	0	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Stimuleringsregeling Impl Omgevingswet	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>3.488</i>	<i>2.360</i>	<i>3.145</i>	<i>1.998</i>	<i>1.869</i>	<i>1.841</i>	<i>28</i>	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	3.488	2.360	3.145	1.998	1.869	1.841	28	
Ontvangsten	809	3202	234	0	51	0	51	

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 van per saldo € 3,8 miljoen is met name het gevolg van het versneld aangaan van verplichtingen voor de Bedrijvenregeling (€ 1,3 miljoen). Overige mutaties verklaren het resterende verschil van per saldo € 2,5 miljoen.
2. De lagere realisatie van € -7,7 miljoen is met name veroorzaakt door een vertraging in de uitvoering van een bodemsaneringsproject binnen het programma Bodem en Strong.
3. De hogere realisatie van de bijdrage aan agentschappen (€ 3,8 miljoen) wordt met name veroorzaakt door de budgetoverheveling vanuit het opdrachtenbudget en een structurele budgetoverheveling in het kader opdrachten aan de agentschappen RIVM voor onderzoek naar actuele informatie over blootstelling via voedsel, drinkwater en milieucompartimenten en een opdracht voor emissieregistratie.
4. De lagere realisatie van de bijdragen aan medeoverheden (€ -18,6 miljoen) wordt veroorzaakt door de vertragingen in de bodemsanering projecten binnen het Meerjarenprogramma Bodem.

G. Toelichting op de instrumenten

Uitgaven

4 Ruimtegebruik bodem

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, bodemenergie en PFAS en NEN-regelgeving (drinkwater, bodem, zwemwater). Ook de uitgaven voor een aanvullende sanering van het EMK-terrein in Krimpen aan de IJssel vallen onder dit budget.

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, betrouwbaarheid en betaalbaarheid van de drinkwatervoorziening 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 erg duur. 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 kostendeckende tarieven.

Ook worden er incidenteel subsidies verleend in investeringen in de drinkwaterproductie- en/of distributievoorzieningen. In 2022 hebben de eilanden de volgende subsidies ontvangen voor het verlagen van hun drinkwatertarieven: Bonaire € 4,650 miljoen, Sint Eustatius € 1,082 miljoen en Saba € 100.000 (en een restant van € 261.000 uit 2021). Voor de investeringen: Bonaire € 450.0000 (uitbreiden waterproductie, in totaal € 1,35 miljoen over 3 jaar), Sint Eustatius € 1,5 miljoen (verbeteren en uitbreiden drinkwaternet; in totaal € 4,5 miljoen subsidie over 3 jaar), Saba € 1 miljoen (o.a. verbeteren waterinlaat en uitbreiden distributienet van Reverse Osmosis water).

Bijdrage aan agentschappen

Aan RWS zijn bijdragen verstrekt voor het verrichten van en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond en voor de ondersteuning van de uitvoering van de bodemtaken onder de omgevingswet.

Bijdrage aan medeoverheden

De bestuurlijke afspraken voor 2021 zijn doorgezet naar 2022. Deze afspraken vormden de basis voor het verstrekken van een bijdrage aan andere overheden voor de financiering van de uitvoering van de afspraken, inclusief de aanpak van verontreinigingen. Deze aanpak bestaat uit een aantal onderdelen. Ten eerste de aanpak van locaties aangemerkt als spoed wegens onaanvaardbare risico's voor de gezondheid, de ecologie of verspreiding van verontreinigingen naar het grondwater. Ten tweede locaties waarvan de saneringsopgaven als buitenproportioneel zijn aangemerkt. Hierbij gaat het zowel om verontreinigingen met PFAS als met diffuus lood.

Daarnaast werden bijdrages verstrekt op basis van toezeggingen die in het verleden zijn gedaan door het Rijk aan provincies en gemeenten in verband met de uitvoering van hun bodemsaneringstaken in het kader van de Wet bodembescherming.

Daarnaast zijn incidentele bijdragen verstrekt. Hieronder valt de voortzetting van de bestaande aanpak van bodemverontreinigingen met asbest in Twente. Ook in het kader van de problematiek met het lozen van druggere-lateerde stoffen in de bodem zijn specifieke uitkeringen verstrekt. In 2022 ging dit om drie locaties in de provincie Noord-Brabant. De inzet is om saneringskosten van drugsafvallozingen te verhalen op de veroorzakers.

5 Eenvoudig Beter

Bijdrage aan agentschappen

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

4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. Daarvoor worden verschillende instrumenten ingezet zoals: regelgeving, investeringen en toezicht. IenW ontwikkelt een hoofdwegennet dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Daarbij zijn verkeersveiligheid, oog voor nieuwe ontwikkelingen en duurzaamheid van belang. 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.

De doelstellingen voor Netwerk, Verkeersveiligheid en Slimme en Duurzame Mobiliteit luiden als volgt:

Netwerk

Beter benutten van de infrastructuur, via gedragsmaatregelen, normering, beprijzen en kansen rond data en innovaties. De ontwikkeling van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur blijft daarnaast ook nodig. Niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsoplossing; soms is het beter om andere, ruimtelijke, keuzes te maken.

Verkeersveiligheid

Permanente verbetering van de verkeersveiligheid op de weg, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

Slimme en Duurzame Mobiliteit

Het slimste, veiligste en meest duurzame mobiliteitssysteem van Europa, over weg en spoor, via lucht en water en via internet, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van innovatieve toepassingen.

Tabel 16 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 14

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	40.211	126.324	281.913	341.514	266.980	258.169	8.811
Uitgaven	46.558	98.715	190.983	236.170	256.264	222.407	33.857
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	30.370	79.949	131.707	59.438	36.333	17.726	18.607
2 Veiligheid	16.188	18.766	25.089	51.575	20.053	17.578	2.475
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	0	0	34.187	125.157	199.879	187.103	12.776
Ontvangsten	3.658	4.041	5.012	2.672	3.157	6.782	- 3.625

B. Rol en verantwoordelijkheid

Voor rollen en verantwoordelijkheden die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft bij Wegen en Verkeersveiligheid heeft voor Netwerk, Verkeersveiligheid en Duurzame en slimme mobiliteit verschillende accenten. Onderstaande tabel geeft een in een overzicht de uitwerking wat

deze rollen en verantwoordelijkheden zijn en op welke van de drie onderscheiden strategische doelen ze betrekking hebben. De Minister is verantwoordelijk voor de volgende rollen en verantwoordelijkheden: stimuleren, regisseren en (doen) uitvoeren.

(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 veiligheidsknelpunten 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:

- –Met betrekking tot Smart Mobility 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:
 - •een toekomstbestendig toelatingssysteem;
 - •digitalisering van verkeersmanagement;
 - •het benutten en verkennen van de potentie van data onder goede randvoorwaarden zoals privacy en cybersecurity;
 - •toekomstbestendige infrastructuur door bij ontwerp, aanleg en onderhoud rekening te houden met nieuwe technologieën;
 - •nieuwe mobiliteitsconcepten & Mobility as a service (MaaS).

- –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.
- –Met stakeholders en gebruikers ontwikkelen van doelen en een heldere rol van de overheid bij de transitie naar nieuwe, ‘slimme’, vormen van mobiliteit. Er wordt onderzocht of eventuele belemmeringen kunnen worden weggenomen en kansen kunnen worden verzilverd. Innovaties kunnen hieraan bijdragen, zodat de beleidsdoelen worden gehaald.
- –Voor Intelligente Transport Systemen ligt de focus op digitalisering overheden (dataproductie en gebruik), het voortzetten en uitbreiden van Talking Traffic, Connected Transport Corridors (vraag en aanbod van digitale diensten en uitwisseling organiseren en 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.
- –De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de gebiedsagenda’s vormen de kaders voor de bereikbaarheidsopgaven. Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van deze bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn nodig én mogelijk. Voortbouwend op de ervaringen van het programma «Meer Bereiken» wordt deze andere aanpak in de praktijk vormgegeven. Uitgangspunten hierbij zijn een gelijkwaardige samenwerking tussen het Rijk, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen, het in samenhang bezien van bereikbaarheid met andere ruimtelijke opgaven (bijvoorbeeld wonen, natuur, leefbaarheid, veiligheid) en het onderzoeken van een brede set oplossingsrichtingen (innoveren, informeren, in stand houden, inrichten en investeren).
- –In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt samen met de medeoverheden en maatschappelijke organisaties ingezet op een risico gestuurde aanpak. Op basis van een analyse van de belangrijkste risico’s worden op het niveau van het Rijk en regio (provincies, gemeenten, vervoerregio’s en waterschappen) uitvoeringsagenda’s opgesteld met effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- –Samen met (internationale) overheden en marktpartijen te werken aan de marktcondities ten behoeve van veiligheid, bereikbaarheid en economie in het wegvervoer. Denk daarbij aan regelgeving over opleidingseisen, cabotage en maten en gewichten van het vrachtverkeer in Europa.
- –Inzetten op het gebruik van (nieuwe) data voor de risico gestuurde aanpak en het verbeteren van de data van verkeersongevallen.
- –Het invoeren van vrachtwagenheffing in navolging van omliggende landen. De netto-opbrengsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto’s en gelden aan te wenden voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.
- –Aan de NEa wordt opdracht gegeven om hernieuwbare energie voor het verkeer te registreren. Een belangrijk onderdeel hiervan is de rapportage over duurzaamheid en de CO2-prestatie.
- –De kennis en ervaring die zijn opgedaan met het programma Beter Benutten breed toe te passen waar het gaat over het verbeteren van de bereikbaarheid in samenwerking met regionale partners en het daaraan koppelen van bijdragen aan slimme en duurzame mobiliteit. In de periodieke BO MIRT gesprekken worden hierover met de regio’s afspraken gemaakt.

- –De programma-ambitie voor het programma Fiets houdt in meewerken met de Tour de Force aan de doelstelling van 20% meer fietskilometers in 2027. Deze ambitie is weergegeven in de Nationale Fietsagenda 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 hiervan 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.
- –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

Omdat veruit de meeste verkeersslachtoffers vallen op gemeentelijke en provinciale wegen, wordt in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een impuls gegeven aan dit wegennet. De Minister van IenW stimuleert met de Investeringsimpuls verkeersveiligheid:

- –Het aanpakken van de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet. Dit doet het Rijk door in verschillende tranches maximaal 50% bij te dragen aan verkeersveiligheidsmaatregelen van medeoverheden. De eerste tranche (de regeling stimulerende verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021) is in 2020 verleend (Kamerstukken II 2020-2021, [29 398, nr. 887](#)). In 2022 wordt nadere invulling gegeven aan een tweede tranche.
- –Innovatieve toepassingen op het gebied van verkeersveiligheid. Hier wordt in 2022 nadere invulling aan gegeven.

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 emissieloze 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. Daarvoor is in 2021 de derde ronde van de Demonstratieregeling klimaat technologieën en -innovaties in transport (DKTI) geopend. Doel van deze regeling is om in de periode van 2017 tot en met 2021 die productontwikkeling in de transportsector te ondersteunen en te versnellen. Deze innovatieregeling zal in 2021 worden geëvalueerd.

C. Indicatoren en Kengetallen

Indicatoren en Kengetallen

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

1 Netwerk

Bereikbaarheid

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 publiceert in haar [Rapportage Rijkswegennet](#) een filetop 50 kaart en tabel met de hoogste economische verlieskosten. In het [MIRT-projectenboek](#) is dezelfde kaart opgenomen en per MIRT-project de bijdrage aan het oplossen van de filetop 50 worden weergegeven.

Exploitatie

Verwezen wordt naar het Mobiliteitsfonds artikel 12.01.

Onderhoud en vernieuwing

Verwezen wordt naar het Mobiliteitsfonds artikel 12.02.

Regelgeving en afspraken

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

Lucht en geluid

Tabel 17 Lokale luchtkwaliteit NO2 en geluidsknelpunten langs hoofdwegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden opgesteld

	2018	2019	2020	2021	2022	Streefwaarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	0	0	0	n.n.b.	0 knelpunten langs rijkswegen
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	5.500	5.450	5.400	2.350	150	150 knelpunten in 2023

Bron Lokale luchtkwaliteit NO2: Monitoringsrapportage NSL 2022. Bron Geluidsknelpunten: Rijkswaterstaat, 2022

Toelichting

1. Luchtkwaliteit. De inzet is gericht op het voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. Hierover wordt in de jaarverslagen gerapporteerd op basis van de jaarlijkse monitoring over het gepasseerde jaar. Langs het hoofdwegennet was er in de jaren 2016-2020 geen sprake van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. Uit de Monitoringsrapportage NSL 2022 over het jaar 2021 blijkt dat dit nog steeds het geval is. De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.
2. Geluid. De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65dB, waarvoor nog een geluidsaneringsplan moet worden opgesteld. De peildatum van 2023 betreft de uiterste datum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. In 2022 zijn er 1.542 saneringsobjecten gesaneerd, voornamelijk in definitieve besluiten sanering. Vanwege bijstelling van het aantal NoMo's (als gevolg van nadere informatie van aanlegprojecten en detailonderzoek saneringsplannen) is het aantal te saneren NoMo's met ca 650 bijgesteld, door afronding is de waarde voor de nog op te lossen geluidknelpunten (gedefinieerd als NoMo's) voor 2022 vastgesteld op afgerond 150. Alle saneringsobjecten buiten de aanlegprojecten zijn inmiddels opgelost door het vaststellen van saneringsplannen. Vanwege de stikstofproblematiek is het niet te verwachten dat de overige 150 saneringsobjecten in 2023 kunnen worden opgelost.

2 Verkeersveiligheid

Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

Tabel 18 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde					Realisatie
	2002	2018	2019	2020	2021	2022
Aantal verkeersdoden	1.066	678	661	610	582	n.n.b.
Ernstig verkeersgewonden (op basis van oude definitie)	16.100	21.700	21.400	19.700		n.n.b.
Ernstig verkeersgewonden (op basis van nieuwe definitie)		6.800	6.900	6.500	6.800	n.n.b.

Bron: De Staat van de Verkeersveiligheid, 2022

Toelichting

Op 13 april 2022 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er in 2021 582 mensen in het verkeer om het leven waren gekomen. Dat zijn 28 verkeersdoden minder dan in 2020. De meeste verkeersdoden vielen als fietser (207 – 36%), gevolgd door inzittenden van een auto (175 – 30%).

In de Staat van de Verkeersveiligheid heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het aantal ernstig verkeersgewonden voor 2021 vastgesteld, volgens de nieuwe definitie EVG MAIS3+, op 6.800.¹³ In de oude definitie tot en met 2020 werden ook de «matig ernstig verkeersgewonden» meegenomen met een letselernst van MAIS2. De cijfers van ernstig verkeersgewonden liggen in 2021 op hetzelfde niveau als in 2020.

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 ernstig verkeersgewonden hoog (59%) en was in 2021 vooral een stijging van ernstig verkeersgewonden onder jongeren te zien (15-29 jaar).

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

3 Duurzame en slimme mobiliteit

Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in vervoer

Tabel 19 Kengetal: Ontwikkeling verplichting aandeel hernieuwbare energie in het vervoer, limiet conventionele biobrandstoffen en subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen (in %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer	8,5	12,5	16,4	17,5	17,9
Realisatie	8,9	12,7	16,5	17,5	nbn
Limiet conventionele biobrandstoffen	3,0	4,0	5,0	5,0	1,4
Realisatie	1,5	1,2	1,7	1,3	nbn
Subdoelstelling geavanceerde biobrandstoffen	0,6	0,8	1,0	1,2	1,8
Realisatie	0,8	1,9	2,6	6,8	nbn

Bron: Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland, 2022

Toelichting

Vanaf 1 januari 2022 is het nieuwe stelsel in werking getreden dat rekening houdt met de Renewable Energy Directive (RED) II, het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen. Het kader ([Rapportage Energie voor Vervoer](#)) geldt dan voor de periode 2022 tot en met 2030 via wederom jaarlijkse verplichtingen.

Het percentage voor 2022 betreft 17,9% 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), een limiet op IXb-grondstoffen (zoals

¹³ Een ernstig verkeersgewonde is in Nederland na 2020 gedefinieerd als een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval opgenomen wordt in een ziekenhuis met een letselernst van MAIS3+ en daaraan niet binnen 30 dagen overlijdt. Ook internationaal en in de medische wereld wordt een dergelijke definitie aangehouden voor (verkeers)slachtoffers met ernstig letsel.

gebruikt frituurvet) en een subdoel op geavanceerde grondstoffen (zie bijlage IX lijst A van de RED II). De verplichting is tot en met 2021 jaarlijks gehaald binnen de gestelde kaders.

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

Ontwikkeling CO2-emissie nieuwe personenauto's

Tabel 20 Ontwikkeling CO2-emissie nieuwe personenauto's in gram CO2 per kilometer

	2005	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Streef- waarde 2022
EU	162,6	140,3	118,1	118,5	120,8	122,4	130,3	116,3	n.n.b.	(95,0)
Nederland	169,9	135,8	105,9	108,3	105,5	100	100,3	95,1	n.n.b.	

Bron: Europese Milieu Agentschap, 2022

Toelichting

Het Europees Milieu Agentschap (EEA) heeft het afgelopen jaar de gegevens gepubliceerd voor de gemiddelde CO2-uitstoot van nieuwe personenauto's die in 2021 in de EU, IJsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk (VK) zijn geregistreerd. In Nederland was de gemiddelde uitstoot van nieuw verkochte personenauto's in 2021 met 95,1 gram CO2-/km ruim onder het Europese gemiddelde (116,3) en kan Nederland daarmee nog steeds tot de kopgroep in de EU worden gerekend.

Daarnaast blijft het aandeel elektrische voertuigen groeien. In 2021 werden er in de EU-27, 1.729.000 elektrische personenauto's geregistreerd. In 2020 waren dat er 1.061.000. In 2021 betreft dit een aandeel van 17,8 procent van het totaal aan inschrijvingen. Ook werden er in 2021 meer elektrische busjes verkocht, tot 3,1 procent van het totaal aan registraties tegen een aandeel van 2,1 procent in 2020. De verkoop van plug-in hybrides in 2021 bleef ongeveer gelijk aan het aandeel in 2020.

Op Europees niveau is aan fabrikanten opgelegd om in 2021 een gemiddelde CO2-uitstoot te realiseren van 95g/km. In 2025 moet de uitstoot met 15% zijn afgenomen, in 2030 met 37,5%. Op 27 oktober 2022 hebben het Parlement en de Raad een akkoord bereikt deze CO2-normen aan te scherpen. Dat betekent dat de doelstelling voor personenauto's aangescherpt zal worden tot 55% in 2030. Voor busjes betekent dit politieke akkoord een aanscherping tot 50% in 2030. De EU heeft zich daarbij gecommitteerd om de gemiddelde CO2-uitstoot voor nieuwe personenauto's en busjes per 2035 tot 100% terug te brengen. Dit betekent een uitfasering van de nieuwverkoop van personenauto's en busjes met interne verbrandingsmotor per 2035.

De definitieve gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag 2022. De informatie zal daarom aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

Emissies luchtverontreinigende stoffen en broeikasgas

Tabel 21 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 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Raming 2025	Raming 2030
NO _x	299,2	266,8	220,4	169,9	119,8	121,1	n.n.b.	101,4	84,3
SO ₂	14,9	9,5	2,9	1	0,7	0,7	n.n.b.	0,6	0,6
PM _{2,5}	15,9	12,2	7,7	4,9	3,2	3,3	n.n.b.	2,5	2,2
NH ₃	4,3	5,3	4,9	4,1	3,9	4	n.n.b.	5,1	5,5
NMVOS ¹	88,3	58,7	48,9	37,4	32,5	34	n.n.b.	26,2	23,7

1 Vluchtige Organische Stoffen, exclusief Methaan.

Bron realisatie t/m 2021: National Emission Ceilings (NEC). Bron raming 2025 en 2030: Monitoringsrapportage Doelbereik Schone Lucht Akkoord

Toelichting

De sector mobiliteit draagt substantieel bij aan de totale emissie van luchtverontreinigende stoffen. Nederland moet op grond van Europese regelgeving ('[National Emission Ceilings](#)' (NEC)-richtlijn EU 2016/2284) voor de betreffende stoffen voldoen aan een nationaal emissieplafond, maar er is geen specifiek doel voor mobiliteit. In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld voor de periodes 2020 – 2029 en de periode 2030 en verder. De tabel laat zien dat de emissies die aan mobiliteit gerelateerd zijn nog steeds stelselmatig dalen. Berekeningen van het PBL geven aan dat dit ook voor 2025 en 2030 het geval zal zijn. Mede dankzij deze trend is de verwachting gerechtvaardigd dat Nederland ook in de toekomst aan de NEC-verplichtingen kan voldoen. Daarnaast is in het Schone Lucht Akkoord als streefdoel opgenomen dat de negatieve gezondheidseffecten van verkeersemisies voor heel Nederland in 2030 met 70% afnemen ten opzichte van 2016. Uit de meest recente [SLA monitoringsrapportage](#) (2022) blijkt dat het verwachte doelbereik voor de sector verkeer vooralsnog uitkomt op een reductie van 56%.

De definitieve gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag 2022. De informatie zal daarom aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

D. Beleidsconclusies

Verkeersveiligheid

Strategisch plan verkeersveiligheid

In 2022 is het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 (LAP 2022-2025) naar de Kamer gestuurd (Kamerstuk [29389, nr. 998](#)) met maatregelen die het Rijk uitvoert in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). De eerste acties zijn al gerealiseerd. Zo heeft het Kennisnetwerk SPV de risico-indicatoren «Veilige verkeersdeelnemers» en «Veilige voertuigen» opgesteld en is in nauwe samenwerking met de Taskforce Verkeersveiligheidsdata aan de slag om de juiste data beschikbaar te krijgen voor de invulling van de risico-indicatoren. Parallel wordt onderzocht hoe data op een meer innovatieve wijze verzameld kan worden. Kamerbrief verwijzing??

Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Via de investeringsimpuls verkeersveiligheid - beschikbaar gesteld vanuit het Mobiliteitsfonds - heeft lenW tot 2030 € 500 miljoen beschikbaar om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen). Deze middelen worden in tranches beschikbaar gesteld. De investeringsimpuls richt zich op bewezen effectieve infrastructurele maatregelen voor onderliggend wegennet, bijvoorbeeld het verbreden van fietspaden, het aanleggen van kruispuntplateaus, de aanleg van veilige oversteekplaatsen en het inrichten van schoolzones. In de regeling is een lijst van maatregelen opgenomen die in aanmerking komen voor de verstreking van een rijksbijdrage aan gemeenten, provincies en waterschappen om deze maatregelen op hun wegennet uit te voeren (Kamerstuk [29398, nr. 996](#)). Op basis van cofinanciering (max 50%) draagt het Rijk bij aan deze maatregelen. Tot en met 1 oktober 2022 konden medeoverheden een aanvraag indienen voor de 2e tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In de tweede tranche was er €100 miljoen (incl btw) beschikbaar gesteld, waarvan zo'n € 75 miljoen (incl. btw) is uitgekeerd. Ruim 260 medeoverheden hebben een aanvraag ingediend. De Tweede Kamer wordt vóór het Commissiedebat Verkeersveiligheid geïnformeerd over de resultaten van de tweede tranche.

SWOV

Bovenop de huidige inspanningen is in 2022, naar aanleiding van een onderzoek van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), gestart met het uitwerken van een pakket extra maatregelen die het aantal verkeersslachtoffers flink kan verminderen waarna hierover besloten kan worden.

Verkeerseducatie is goed verankerd in het primair onderwijs. Om de aandacht verkeerseducatie ook in het voortgezet onderwijs te vergroten is in 2022 – met financiering van lenW – in de VO-gids voor het eerst aandacht voor verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen

Om het hoofdwegennet veiliger te maken, is onder andere ingezet op het vergevingsgezind inrichten (waarbij een ongeval tot zo min mogelijk ernstig letsel leidt) van berm. In 2022 is op basis van € 200 miljoen uit het Coalitieakkoord voor Rijks-N-wegen een aanpak uitgewerkt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid (Kamerstukken [29 398, nr. 1014](#)).

Slimme en duurzame mobiliteit

Slimme mobiliteit

Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteit (NTM) is in 2022 van start gegaan en werkt aan de realisatie van mobiliteitstoepassingen en de bekendheid, beschikbaarheid en bruikbaarheid van mobiliteitsdata. Een concrete invulling is de samenwerking tussen markt en overheid in de realisatie van Safety Priority Services: het verstrekken van veiligheidsgerelateerde informatie aan weggebruikers. De waarde van data uit voertuigen wordt beproefd in het programma RoadMonitoring. Data die ingewonnen wordt door voertuigen wordt geanonimiseerd aangeboden aan wegbeheerders zodat zij daarmee inzicht hebben in de staat van de weg. Daarnaast is er een begin gemaakt met invulling van de Europese verordening voor Real Time Traffic information door een portaal te gaan ontwikkelen waarin verkeerstekens en verkeersregels over bijvoorbeeld maximum snelheden, beperkingen voor toegestane massa, afmetingen en rijrichtingen eenduidig vastgelegd kunnen worden.

Duurzame Mobiliteit

Op basis van de meeste recente inzichten uit de Klimaat- en Energieverkenning 2022 wordt de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector geraamd op 28,2 megaton in 2030. Dit is 0,6 megaton lager in vergelijking met de raming uit 2021. Dat is een positieve ontwikkeling die vooral te danken is aan de snellere elektrificatie van het wagenpark. 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.

De groei van het aantal elektrische personenauto's ligt hoger dan in het Klimaatakkoord werd becijferd en 23,5% van alle nieuw verkochte auto's was volledig elektrisch en het aantal laadpunten loopt voor op de prognoses die in het Klimaatakkoord zijn opgesteld.

Veel bedrijven hebben in 2022 een subsidie aangevraagd voor verduurzaming. Voor de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) was 2022 het tweede jaar dat deze beschikbaar was. In oktober was de subsidie-regeling volledig uitgeput en zijn circa 5.500 voertuigen gesubsidieerd. De nieuwe Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) is in 2022 opengesteld om de bouwsector te ondersteunen in de transitie naar schone bouwmachines. De regeling bevat subsidiesporen voor aanschaf, retrofit en innovatie. De sector weet de regeling goed te vinden, binnen 1 dag waren de subsidies voor aanschaf en retrofit overtekend waarna het budget is opgehoogd. Ook de Aanschafsubsidieregeling Zero-Emissie Trucks (AanZET) was binnen 1 dag uitgeput.

Om tijdig de afgesproken emissiereducties te bereiken heeft het kabinet per 1 januari 2022 verder ingezet op hernieuwbare energiedragers: zowel biobrandstoffen, groene elektriciteit, groene waterstof en synthetische brandstoffen (implementatie van de Europese richtlijn RED2). Dit loopt via een verplichting om jaarlijks meer fossiel te vervangen door hernieuwbare brandstoffen. Hiermee wordt tot 2 Mton CO₂ gereduceerd. Er zijn eind 2022 14 publieke waterstoftankstations gerealiseerd en er is een regeling in ontwikkeling om het in het Klimaatakkoord geplande aantal van 50 in 2025 te halen.

In 2022 heeft actieve mobiliteit (fietsen en lopen) bijgedragen aan het verduurzamen van mobiliteit. Dit is enerzijds gedaan door het formuleren van een IenW Fietsambitie 2022-2025 die naar de Kamer is gestuurd (Kamerstukken 2021-2022, [31 305, nr. 362](#)) en anderzijds door middel van het maken

van bestuurlijke afspraken over investeringen in fietsinfrastructuur (fietsroutes en fietsenstallingen) en gedragsstimulering. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van najaar 2022 zijn afspraken gemaakt (Kamerstukken 47 413) om landelijk voor circa € 780 miljoen mee te investeren in fietsinfrastructuur. In deze Bestuurlijke Overleggen MIRT is ook de afspraak gemaakt een reservering van € 2,5 miljoen te maken voor gedragsstimulering van actieve mobiliteit. In 2022 zijn voor het eerst alle vervoerregio's aangesloten bij het stimuleringsprogramma «Doortrappen» en is het aantal betrokken gemeenten gegroeid naar ruim 220 gemeenten. Bij de COP27 is afgesproken om wereldwijd in tien jaar 10.000 fietsexperts op te leiden.

In juli 2021 heeft de Europese Commissie wetgevingsvoorstellen gepresenteerd om tenminste 55% CO₂-reductie te bereiken; het 'Fit-for-55'-pakket. In 2022 is er een akkoord gesloten op het voorstel om het EU-emissiehandelsstelsel uit te breiden naar wegvervoer. Ook is er overeenstemming bereikt om auto's en busjes met een fossiele verbrandingsmotor uit te faseren in 2035. Dit is vijf jaar later dan de Nederlandse ambitie, maar het hoogst haalbare gezien het EU-krachtenveld. De onderhandelingen over de AFIR- en RED-vorstellen lopen nog.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 22 Budgettaire gevolgen van beleid art. 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Vershil 2022
Verplichtingen	40.211	126.324	281.913	341.514	266.980	258.169	8.811 1
Uitgaven	46.558	98.715	190.983	236.170	256.264	222.407	33.857
1 Netwerk	30.370	79.949	131.707	59.438	36.333	17.726	18.607
<i>Opdrachten</i>	<i>18.271</i>	<i>24.500</i>	<i>27.088</i>	<i>5.878</i>	<i>8.534</i>	<i>5.995</i>	<i>2.539</i>
Beter Benutten	12.731	12.634	11.020	35	0	0	0
Reservering Klimaatakkoord	0	0	0	0	0	0	0
Wegverkeersbeleid	3.994	2.151	2.108	3.530	3.142	1.424	1.718
Duurzame Mobiliteit	699	5.444	5.377	-3	0	0	0
Verkeersemissies	0	1.760	1.220	0	0	0	0
Smart Mobility	0	1.116	1.743	1.390	0	0	0
Elektrisch vervoer	0	501	1.744	0	0	0	0
Duurzame Logistiek	0	0	3.121	0	0	0	0
Overige Opdrachten	847	894	755	926	5.392	4.571	821
<i>Subsidies</i>	<i>1.328</i>	<i>17.748</i>	<i>18.026</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Duurzame Mobiliteit	0	15.982	16.587	0	0	0	0
Overige subsidies	1.328	1.766	1.439	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	7.217	19.041	22.238	9.791	8.537	4.904	3.633
Bijdrage aan Agentschap RWS	7.217	11.025	11.241	9.352	8.120	4.904	3.216
Waarvan bijdrage aan RVO	0	4.313	6.966	0	417	0	417
Waarvan bijdrage NEa	0	3.703	3.601	0	0	0	0
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	430	439	0	0	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>3554</i>	<i>18.460</i>	<i>63.316</i>	<i>42.600</i>	<i>15.480</i>	<i>6827</i>	<i>8.653 2</i>
Bijdrage aan medeoverheden DuMo	0	3.175	28.638	0	0	0	0
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	3554	15.285	13.500	11.038	9.820	0	9.820
Regionale bijdrage MIRT	0	0	21.178	31.562	5.660	6827	-1.167

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Vershil	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	0	200	745	500	0	0	0	
<i>Overige bijdrage aan medeoverheden</i>	0	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	0	0	294	669	3.782	0	3.782	
2 Veiligheid	16.188	18.766	25.089	51.575	20.053	17.578	2.475	
<i>Opdrachten</i>	4.686	5.181	5.506	6.629	5.298	6.193	- 895	
Verkeersveiligheid	4686	5.181	5.506	6.629	4.233	6.193	- 1.960	
Overige opdrachten	0	0	0	0	1.065	0	1.065	
<i>Subsidies</i>	8.663	9.145	9.697	10.404	10.847	9.778	1.069	
Veilig Verkeer Nederland (VNN)	3.936	3.849	3.868	3.844	3.948	3.944	4	
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	3.952	4.186	4.034	4.121	4.243	4.131	112	
Waarvan Alert	750	750	1.002	1.029	0	0	0	
Overige Subsidies	25	360	793	1.410	2.656	1.703	953	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	595	669	831	879	755	620	135	
Bijdrage aan Agentschap RWS	595	669	831	879	755	620	135	
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	30	30	30	30	30	30	0	
Waarvan Euro NCAP	30	30	30	30	30	0	30	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	2.214	3.741	9.025	33.633	3.123	957	2.166	
Waarvan bijdrage aan CBR	2.214	2.396	7.320	32.058	2.500	957	1.543	
Waarvan bijdrage aan het RDW	0	1.345	1.677	1.575	403	0	403	
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	0	28	0	220	0	220	
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	0	0	34187	125.157	199.879	187.103	12.776	
<i>Opdrachten</i>	0	0	71	23.694	25.094	94.612	- 69.518	3
Innovatie en Intelligentie Transportsystemen	0	0	0	0	8.110	8.539	- 429	
Beter Benutten	0	0	71	9.278	0	0	0	
Duurzame Logistiek	0	0	0	6.079	0	0	0	
Elektrisch vervoer	0	0	0	1.820	0	0	0	
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	6.247	1.371	6.754	- 5.383	
Reservering Klimaatakkoord	0	0	0	0	0	66.242	- 66.242	
Verkeersemissies	0	0	0	0	58	4.077	- 4.019	
Overige opdrachten	0	0	0	270	15.555	9.000	6.555	
<i>Subsidies</i>	0	0	11809	51.722	131.753	81.860	49.893	4
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	23.693	22.555	18.224	4.331	
Elektrisch Vervoer	0	0	11809	26.620	79.464	42.200	37.264	
Bronmaatregelen stikstof	0	0	0	0	28.286	20.000	8.286	
Overige subsidies	0	0	0	1409	1.448	1.436	12	
<i>Bijdragen aan Agentschappen</i>	0	0	0	17251	21.096	6.750	14.346	5
Bijdrage aan Agentschap RWS	0	0	0	2994	3.446	1.679	1.767	
Bijdrage aan Agentschap Nea	0	0	0	3905	4.705	4.705	0	
Bijdrage aan Agentschap RVO	0	0	0	10352	12.582	366	12.216	
Overige bijdrage aan agentschappen					363	0	363	

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	0	0	22307	30.520	20.320	3.881	16.439
Duurzame Mobiliteit	0	0	0	6030	5.547	375	5.172
Mobiliteit en Gebieden	0	0	22307	24.490	14.773	3506	11.267
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	0	0	0	954	40	0	40
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	0	0	0	1016	1.576	0	1.576
Ontvangsten	3.658	4.041	5.012	2.672	3.157	6.782	- 3.625

6

Tabel 23 Uitsplitsing verplichtingen art. 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	40.211	126.324	281.913	341.514	266.980	258.169	8.811
Waarvan garantieverplichtingen	0	0	31.000	68.800	0	0	0
Waarvan overige verplichtingen	40.211	126.324	250.913	272.714	266.980	258.169	8.811

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.

- Er is per saldo voor € 8,8 miljoen meer aan verplichtingen gerealiseerd en dat komt doordat:
 - Voor de servers providers € 14,5 miljoen is overgeboekt uit het Mobiliteitsfonds, zodat de contracten van de zes aanbieders kunnen worden vastgelegd.
 - Voor de bijdragen aan Saba (€ 4 miljoen) en Bonaire € 5,7 miljoen zijn overgeboekt uit het Mobiliteitsfonds. Het gaat om investeringen in het wegennet aldaar.
 - Er in 2022 meer animo was voor de aanschafsubsidie voor nieuwe emissieloze vrachtauto's. In 2022 is het subsidieplafond met zo'n € 11 miljoen verhoogd.
 - Voor de beleidsondersteuning en advies van RWS zo'n € 3,1 miljoen is overgeboekt uit het Mobiliteitsfonds. Het gaat hier om de inzet van FTE en deze worden verantwoord op HXII begroting.
 - Daarnaast zijn diverse kleinere mutaties geboekt voor € 3,5 miljoen.
 - Voor de subsidies Elektrisch vervoer is € 27,9 mln. afgeboekt, zodat de verplichtingenstanden gelijk zijn aan de aangegane verplichtingen bij de RVO.
 - Voor Veilig Verkeer Nederland (-€ 4 miljoen) en team Alert (-€ 1,1 miljoen) abusievelijk niet in 2022 zijn vastgelegd. Beide subsidieverplichtingen moeten eigenlijk altijd in het jaar voor betaling worden vastgelegd. Deze administratieve handeling is echter in 2022 niet uitgevoerd. Hierdoor is zo'n – € 5,1 miljoen aan verplichtingen niet vastgelegd. Bij Voorjaarsnota 2023 wordt deze omissie hersteld.
- De hogere realisatie van de bijdragen aan medeoverheden van € 8,7 miljoen wordt veroorzaakt doordat er zowel aan aan Saba (€ 4,2 miljoen) als aan Boniare (€ 5,7 miljoen) voor de periode 2022 tot en met 2025 een hogere bijdrage is verstrekt. Beide betalingen hebben betrekking op infrastructurele doelen aldaar. De dekking hiervoor is

- afkomstig van het Mobiliteitsfonds. Aan het BTW Compensatiefonds is voor de Specifieke Uitkering SmartWayZ via een budgetoverheveling – € 1,2 miljoen betaald.
3. De lagere realisatie van – € 69,5 miljoen op het opdrachtenbudget Slimme en duurzame mobiliteit in 2022 wordt veroorzaakt door de volgende boekingen:
 - Het overboeken naar het juiste financiële instrument van de middelen op de reservering Klimaatakkoord. De middelen vanuit het Klimaatakkoord worden namelijk pas na het operationaliseren van de plannen naar het juiste financieel instrument overgeboekt. Het gaat om – € 49,9 miljoen voor subsidies duurzame mobiliteit, elektrisch vervoer en stikstof. Ook is – € 12,2 miljoen betaald aan de RVO voor de uitvoering van onder andere subsidieregelingen en – € 1,8 miljoen voor beleidsondersteuning en advies (BOA). Daarnaast is € -2,3 miljoen beschikbaar gesteld voor diverse kleine opdrachten.
 - Bij duurzame mobiliteit is een specifieke uitkering betaald voor de werkgeversaanpak (- € 3,4 miljoen) en is – € 0,5 miljoen aan diverse kleine subsidies (onder andere Coalitie Anders Reizen) besteed. Het restant – € 1,5 is ingezet voor onder andere inhuur.
 - Op de overige opdrachten is € 2,6 miljoen meer uitgegeven dan bij de ontwerpbegroting 2022 was geraamd. Het gaat dan om onderzoeken in het kader van duurzame mobiliteit.
 4. Uit de reservering Klimaatakkoord (opdrachten) is in totaal € 49,9 miljoen overgeboekt voor de subsidies elektrisch vervoer (particuliere auto's, en bestel- en vrachtauto's).
 5. De hogere bijdrage aan agentschappen (€ 14,3 miljoen) is veroorzaakt door de overboeking uit de reservering klimaatakkoordmiddelen (opdrachten) naar de RVO voor met name de uitvoering van de subsidieregelingen (€ 12,2 miljoen). Daarnaast is € 1,8 miljoen meer overgeboekt naar RWS voor de inzet van capaciteit conform het BOA protocol en is aan het RIVM € 0,3 miljoen beschikbaar gesteld.
 6. De hogere bijdrage aan medeoverheden (€ 16,4 miljoen) is veroorzaakt door de overboeking uit de reservering klimaatakkoordmiddelen (opdrachten) voor de specifieke uitkering zero-emissie bussen (€ 5,2 miljoen). Daarnaast is er € 11,2 miljoen vanuit het Mobiliteitsfonds overgeboekt voor specifieke uitkeringen in het kader van veilig, doelmatig en duurzaam.

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 op dit artikelonderdeel 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 -advisering, 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 is een specifieke uitkering hier verantwoord in het kader van het innovatieve mobiliteitsprogramma SmartWayz.

Bijdrage aan ZBO's en RWT's

Uitgaven voor incidentele werkzaamheden voor ZBO en RWT's komen ten laste van dit artikelonderdeel. Het gaat met name om uitgaven voor uitvoeringstoetsen van de RDW.

2 Veiligheid

Opdrachten

Onder opdrachten vallen brede verkeersveiligheidsonderwerpen op het gebied van gedrag en voertuig. Gedurende het jaar 2022 zijn onder andere opdrachten verstrekt voor Campagnes (Snelheid, BOB, Fiets en MONO) en botsproeven. Daarnaast is een aantal structurele bijdragen op dit artikelonderdeel verantwoord, bijvoorbeeld de betaling aan de gezondheidsraad voor geschiktheidseisen aan bestuurders.

Subsidies

In 2022 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 2022 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 van de Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid (RMRG) ontvangt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), een RWT die per 1 januari 2017 is herzien, een bijdrage vanaf dit artikelonderdeel. 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 dit artikelonderdeel.

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 Klimaatakkoordmiddelen) 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, het meerjarenprogramma MIRT, Intelligente Transport Systemen (ITS) 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 schoon en Emissieloos Bouwmaterieel, de aanschaf elektrisch vervoer voor nieuwe en gebruikte auto's, emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's alsmede in het kader van de 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

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. Daarnaast is een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan externe uitvoeringsorganisaties, zoals aan de RVO voor de uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden. Ook zijn aan de NEa 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 intelligente verkeersregelinstanties (Ivri's).

Bijdragen aan internationale organisaties

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

Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten verantwoord die lenW ontvangt van de Stichting Buisleidingstraat. Ook de bestuurlijke boetes van de ILT worden hier verantwoord.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 24 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds	3.155.361
	Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	21.433
	Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	3.176.794
<i>Waarvan</i>		
12.01	Exploitatie	9.298
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.188.303
12.03	Ontwikkeling	594.319
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	540.204
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	844.670

Tabel 25 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds	52.584
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	49.000
	Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok	101.584
<i>Waarvan</i>		
17.08.01	Zuidasdok	101.584

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.

Tabel 26 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.16

	Realisatie					Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	4.801	30.714	1.250.288	1.476.750	825.715	145.532	680.183
Uitgaven	15.728	31.659	1.000.175	1.226.262	1.101.614	613.184	488.430
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	15.728	31.659	33.413	107.423	70.609	40.326	30.283
2 Maatregelenpakket OVS	0	0	966.762	1.118.839	1.031.005	572.858	458.147
Ontvangsten	375	249	597	885	2.588	0	2.588

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 exploitatie, onderhoud en vernieuwing 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 Mobiliteitsfonds (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 Mobiliteitsfonds;
- 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 Mobiliteitsfonds) van het programma Beter Benutten Decentraal Spoor;
- Het vormgeven (in saneringsplannen) en uitvoeren van de aanpak van hoge geluidsbelastingen langs het hoofdtrainnet 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. IenW 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), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen.

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

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 27 Indicator: spoorveiligheid (naar risicodragers)						
Indicator	2017	2018	2019	2020 ¹	2021	2022
Aantal STS-passages	105	137	142	95	105	n.n.b.

Indicator	2017	2018	2019	2020 ¹	2021	2022
Waarvan gevaarpunt bereikt	36	26	34	20	21	n.n.b.
Aanrijding op overwegen ²	34	35	46	28	34	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	6	14	9	5	9	n.n.b.
Aantal spoor-suicides	215	194	194	198	186	n.n.b.
Totaal aantal treinkm's	160 mln.	164 mln.	165 mln.	152 mln.	160 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.

Ook over het jaar 2021 benoemt ILT het Nederlandse spoor als één van de veiligste in Europa, maar onderstreept zij dat maatregelen nodig blijven om deze situatie te handhaven en te verbeteren. Het aantal aanrijdingen op overwegen en het aantal dodelijke slachtoffers is wat hoger dan in 2020, maar is in lijn met de ongevals cijfers van de jaren daarvoor. De meeste ongevallen gebeuren in 2021 op een actief beveiligde overweg.

In 2021 passeert een machinist 105 keer zonder toestemming een stop-tonend sein (STS). Er komen in 2021 tien STS-passages meer voor dan in 2020, maar het aantal blijft in lijn met het aantal STS-passages in de jaren ervoor. 21 keer (20%) wordt het gevaarpunt (bijvoorbeeld een overweg of wissel) bereikt, wat een risico op een ongeval betekent. Het aantal S-bord-passages daalde in 2021 opnieuw. Het vernieuwen en verduidelijken van de opdrachten op S-borden kan een oorzaak zijn van de afname in deze STS-passages.

Het aantal suicides op het spoor nam sinds 2015 af, bleef in de jaren 2018-2020 ongeveer gelijk en is in 2021 weer wat gedaald. Het aantal suicides op het spoor daalde daarmee eerder en relatief meer dan het totale aantal suicides in Nederland. Het percentage suicides in 2021 dat op het spoor plaatsvond, is 10% van het totaal aantal suicides in Nederland, dit is het laagste percentage in vijf jaar. ProRail werkt via het Programma Suïcidepreventie, -afhandeling en nazorg aan maatregelen om het aantal suicides op het spoor terug te brengen. Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat deze maatregelen effectief zijn en daarom is dit Programma nu verlengd voor de periode 2022 – 2026. Het Programma sluit aan bij de Derde Landelijke Agenda Suïcidepreventie van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerp-begroting 2024 en het jaarverslag 2023.

Tabel 28 Kengetal: Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer

Indicator	2018	2019	2020	2021	2022
<i>Totaaloordeel</i>	7,7	7,8	n.b.	7,9	n.n.b.
Veiligheid	8,1	8,2	n.b.	8,1	n.n.b.
Snelheid	7,4	7,6	n.b.	7,7	n.n.b.
Gemak	7,4	7,6	n.b.	7,7	n.n.b.
Comfort	7,9	8	n.b.	8,2	n.n.b.
Beleving	7,2	7,4	n.b.	7,5	n.n.b.
Personeelsmonitor ¹	7,0	n.b.	6,7	n.b.	n.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 OV-Klantenbarometer van 2021 is uitgevoerd midden in de coronapandemie. Daardoor is deze OV-Klantenbarometer anders dan in voorgaande jaren. De groep reizigers was in 2021 anders van samenstelling: met o.a. minder forenzen door thuiswerken en minder studenten door online onderwijs. Daarbij moesten reizigers verplicht een mondkapje dragen. Ook in de uitvoering van het onderzoek zijn er belangrijke verschillen. Hierover is meer informatie te vinden op de website van CROW.

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2024 en het jaarverslag 2023.

Tabel 29 Indicator: Punctualiteit en goederenvervoer

Indicator	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	90,50%	91,50%	91,90%	93,50%	93,50%	n.n.b.
Treinpunctualiteit goederenvervoer	74,70%	69,30%	69,70%	70,10%	66,30%	n.n.b.
Impactvolle storingen op de infrastructuur	628	542	435	361	406 ¹	n.n.b.
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)	41,19	41,58	42,65	40,02	42,62	n.n.b.
Aantal ov-chipkaart transacties	2,5 mld.	2,7 mld.	2,8 mld.	1,47 mld.	1,56 mld	n.n.b.

Indicator	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aantal instappers regionale treinen ²	52,1 mln.	51,7 mln.	50,9 mln.	27,2 mln.	29,5 mln.	n.n.b.
Aantal instappers NS ³	1,26 mln.	1,28 mln.	1,34 mln.	0,59 mln.	0,62 mln.	n.n.b.

1 In de ontwerpbegroting 2023 is 410 gerapporteerd. De realisatie 2021 was 406. Het verschil van 4 storingsen bestaat uit dubbelstellingen en storingsen met een andere reden (bijv. vervoerder)

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 spoor systeem, het aantal impactvolle storingsen 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/](https://prestaties.prorail.nl/) van ProRail de laatste inzichten. De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het publiceren van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2024 en het jaarverslag 2023.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren grotendeels volgens verwachting en zoals vermeld in de begroting 2022.

Omvorming ProRail

In de begroting 2022 is opgenomen dat werd toegewerkt naar inwerking-treding van het wetsvoorstel m.b.t. omvorming van ProRail b.v. tot zbo per 1-1-2022. De parlementaire behandeling is echter niet op tijd afgerond. Het plenaire debat met de Tweede Kamer is nu voorzien in Q1 2023. Na afronding van de parlementaire behandeling, ook in de Eerste Kamer, zal samen met ProRail de implementatie worden afgerond waarna de wet in werking kan treden.

Marktordening

Om verder voor te bereiden op verdergaande marktopening op het spoor als gevolg van open toegang is in 2022 een onderzoek gestart naar de praktische verschillen die kunnen ontstaan tussen concessievoer- enerzijds en opentoegeangvervoer anderzijds. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid, het nut en de noodzaak van aanvullende wettelijke verplichtingen. In het voorjaar van 2023 wordt de Tweede Kamer over de resultaten geïnformeerd.

Stationsagenda

In 2022 is een Stationsagenda opgesteld voor een meer integrale afweging van publieke (en andere) belangen op stations. De agenda wordt begin 2023 gepubliceerd en vormt vanaf dan de nieuwe basis voor het beleid op stations.

HRN-concessie

Het afgelopen jaar is het Programma van Eisen (PvE) opgesteld voor de HRN-concessie op basis van het eerder opgestelde en met de Kamer besproken beleidsvoornemen. De conceptversie van het PvE is in september 2022 voorgelegd aan de Kamer. Na twee commissiedebatten is het PvE aangepast naar aanleiding van verschillende ingediende moties, de Kamer is hierover in december 2022 geïnformeerd. In december 2022 is de vooraankondiging voor de onderhands gegunde hoofdnetconcessie opgenomen in het Publicatieblad van de Europese Unie. Inmiddels wordt toegewerkt naar de nieuwe concessie voor het hoofdnet.

Beschikbaarheidsvergoeding

Met de beschikbaarheidsvergoeding OV konden vervoerders ook in 2022 de reizigers voldoende, veilig en betrouwbaar OV bieden. Vanwege de onzekerheden rond de reizigersopbrengsten in het OV is er in 2022 besloten de sector een transitierегeling te bieden voor heel 2023. Deze transitierегeling, Transitievangnet OV (TVOV), biedt vervoerders de mogelijkheid het OV ook in 2023 op peil te houden voor de reizigers. Dankzij de TVOV krijgt de sector tijd en ruimte om zich aan te passen aan het 'nieuwe normaal' na de coronapandemie.

Modernisering spoorregelgeving

Op 17 mei 2022 is de Tweede Kamer geïnformeerd in een brief over de stand van zaken, van de modernisering van de spoorregelgeving (Kamerstuk [29984, nr. 982](#)). Daarbij is aangegeven dat beoogd wordt in 2023 het wetsvoorstel naar de Tweede Kamer te sturen. Tevens is aangegeven dat hoewel het overgrote deel herschikking en herimplementatie betreft, er een aantal zaken verandert ten opzichte van de huidige wet. Dat betreft hoofdzakelijk de invoering van de gebruiksfuncties, waardoor de set aan regels beter kan aansluiten op het gebruik van het spoor en beter kan inspelen op de praktijk. De Tweede Kamer heeft verzocht om in de Memorie van Toelichting goed aan te geven waar sprake is van een vernieuwing van beleid ten opzichte van de huidige situatie. Dat verzoek wordt overgenomen, want navolgbaarheid en transparantie is één van de belangrijkste ontwerp-principes van het wetsvoorstel.

Het afgelopen najaar is benut om nog een laatste keer met uitvoerings- en handhavingsinstanties zoals ILT, ProRail en ACM over het wetsvoorstel op verschillende onderdelen te praten en te kijken of het voldoende flexibiliteit creëert zonder de robuustheid aan te tasten. Bij deze modernisering wordt een zorgvuldig proces nagestreefd. Op dit moment wordt het wetsvoorstel voorbereid om het ter advisering aan de Raad van State aan te bieden (beoogd Q2 2023). Gestreefd wordt om, tegelijk met de indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer (beoogd eind 2023), de lagere regelgeving in de formele internetconsultatie te hebben. Hiermee heeft de Tweede Kamer de mogelijkheid om één en ander in samenhang met elkaar te kunnen beoordelen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 30 Budgettaire gevolgen van beleid art. 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde Begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	4.801	30.714	1.250.288	1.476.750	825.715	145.532	680.183	1
Uitgaven	15.728	31.659	1.000.175	1.226.262	1.101.614	613.184	488.430	
1 OV en Spoor	15.728	31.659	33.413	107.423	70.609	40.326	30.283	
<i>Opdrachten</i>	<i>4.397</i>	<i>5.953</i>	<i>4.524</i>	<i>5.295</i>	<i>4.844</i>	<i>7.519</i>	<i>- 2.675</i>	
ACM	0	0	0	0	0	1.759	- 1.759	
OV & Stations	1.213	1.781	1.535	1.632	1.371	1.434	- 63	
Aansturing NS en Prorail	0	0	0	0	1.842	1.930	- 88	
Opdrachten SU	0	0	0	0	468	972	- 504	
Overige Opdrachten	3.184	4.172	2.989	3.663	1.163	1.424	- 261	
<i>Subsidies</i>	<i>7.975</i>	<i>21.951</i>	<i>17.922</i>	<i>23.881</i>	<i>33.710</i>	<i>24.032</i>	<i>9.678</i>	2
Maatregelen Spoorgoederenvervoer	0	14.521	14.329	18.469	17.855	18.175	- 320	
3e Spoor Duitsland	0	0	0	0	0	2.697	- 2.697	
NS IC Dordrecht-Brabant	2.000	760	1.440	1.460	0	0	0	
NS IC Dordrecht - Breda	0	0	0	0	1.490	0	1490	
Consumentenorganisaties OV	0	0	0	0	1.099	931	168	
Modal Shift	0	0	0	0	0	0	0	
Overige Subsidies	5.975	6.670	2.153	3.952	13.266	2.229	11.037	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>936</i>	<i>964</i>	<i>921</i>	<i>899</i>	<i>887</i>	<i>873</i>	<i>14</i>	
Waarvan bijdrage aan KNMI	45	45	46	47	14	47	- 33	
Waarvan bijdrage aan RWS	891	919	832	823	826	826	0	
Waarvan bijdrage RVO OVS ERTMS	0	0	43	29	47	0	47	
<i>Bijdrage aan overige agentschappen</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 medeoverheden</i>	<i>2.349</i>	<i>2.719</i>	<i>9.973</i>	<i>77.275</i>	<i>31.069</i>	<i>7.800</i>	<i>23.269</i>	3
Bijdrage medeoverheden OVS	0	0	7.488	74.735	28.446	4.758	23.688	
CLU Betuweroute en HSL	2.349	2.719	2.485	2.450	2.623	3.042	- 419	
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>73</i>	<i>99</i>	<i>102</i>	<i>- 3</i>	
2 Maatregelenpakket OVS	0	0	966.762	1.118.839	1.031.005	572.858	458.147	
- <i>Subsidies</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>966.762</i>	<i>1.118.839</i>	<i>1.031.005</i>	<i>572.858</i>	<i>458.147</i>	4
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	0	0	966.762	1.118.839	1.031.005	572.858	458.147	
Ontvangsten	375	249	597	885	2.588	0	2.588	

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 (€ 680,2 miljoen) wordt veroorzaakt door de ophoging van de beschikbaarheidsvergoeding OV naar aanleiding van de daadwerkelijke aanvragen (€ 642,8 miljoen), het verstrekken van verschillende specifieke uitkeringen (€ 23,2 miljoen) waaronder diverse specifieke uitkeringen aan provincies die vanaf 2022 niet meer via de decentralisatie-uitkering verstrekt konden worden, de subsidie aan NS voor Sociale Veiligheid (€ 10 miljoen), het corrigeren van de subsidie aan de NS omtrent de nachttrein op het 3de spoor Duitsland (€ 2 miljoen), de ophoging van de verplichting voor de subsidie aan NS voor het exploitatietekort op de intercity verbinding Dordrecht Eindhoven (€ 1,5 miljoen) en een overheveling van het Mobiliteitsfonds naar HXII ten behoeve van de exploitatiebijdrage NS van de uitbreiding dienstregeling Zeeland (€ 3,8 miljoen). Er is een overboeking gedaan (- € 1,3 miljoen) naar Autoriteit Consument en Markt (ACM) i.v.m. toezichtstaken die door de ACM worden uitgevoerd. Er is vanuit het opdrachtenbudget € 1,4 miljoen overgeboekt naar artikel 14 t.b.v. de aanschafsubsidies Zero Emissie Trucks (AanZET) en Schoon en Emissieloos Bouwen (SSEB). Het resterende saldo van € 0,4 miljoen is het gevolg van meerdere kleine interne herschikkingen.
2. De hogere realisatie op het instrument Subsidies (€ 9,7 miljoen) wordt veroorzaakt door de ophoging en uitkering van het budget 2022 voor de subsidie aan NS voor sociale veiligheid (€ 6 miljoen), de terugboeking naar het MF conform middelenafpraak met Financiën van de middelen voor de subsidieregeling derde spoor Duitsland (- € 2,7 miljoen), de ophoging en uitkering van het budget voor de subsidie aan NS voor het exploitatietekort op de intercity verbinding Dordrecht Breda (€ 1,5 miljoen), de verstrekking van de subsidie aan het havenbedrijf Rotterdam voor het programma «Digitale Basis op Orde» (€ 1 miljoen) en het ophogen en uitkeren van het budget voor de exploitatiebijdrage NS van de uitbreiding dienstregeling Zeeland (€ 3,8 miljoen).
3. De oorzaak van de hogere realisatie op het financiële instrument bijdragen aan medeoverheden (€ 23,3 miljoen) is voornamelijk de uitbetaling van diverse specifieke uitkeringen (€ 22,8 miljoen) aan provincies die vanaf dit jaar niet meer via de decentralisatie-uitkering verstrekt kunnen worden. Deze specifieke uitkeringen aan de provincies Utrecht, Limburg, Overijssel en Drenthe zijn bedoeld ter dekking van het exploitatie- of beheertekort van de decentrale spoor- en tramdiensten, ten behoeve van de instandhouding van die diensten. Het resterende saldo (€ 0,5 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). De hogere realisatie (€ 458,1 miljoen) is het gevolg van het feit dat de daadwerkelijke kosten uit de ontvangen aanvragen afwijkt van de ingeschatte aanvragen en dit op het budget is gecorrigeerd.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 OV en Spoor

Opdrachten

Dit betreffen voornamelijk contracten voor de 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 marktordening 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 € 17,8 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 € 3,8 miljoen gerealiseerd ten behoeve van de exploitatiebijdrage NS voor de uitbreiding dienstregeling Zeeland. Dit is onderdeel van het compensatiepakket Zeeland.

In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 6 miljoen gerealiseerd door de subsidie sociale veiligheid aan de NS voor de inzet van Veiligheid & Service-medewerkers.

Er is een bedrag van € 1,7 miljoen gerealiseerd door de subsidie aan de NS voor het realiseren van een proef met een grensoverschrijdende treindienst tussen Düsseldorf en Amsterdam Centraal om daarmee de nachttreindienst van ÖBB tussen Innsbruck/Wenen en Düsseldorf door te rijden naar Amsterdam en vice versa.

Tenslotte 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 2022 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 zijn voor € 22,8 miljoen bijdragen aan medeoverheden betaald die vanaf 2022 niet langer als decentralisatie-uitkering konden worden verstrekt maar via specifieke uitkeringen (SPUK's) verstrekt dienen te worden. Deze SPUKs aan de provincies Utrecht, Limburg, Overijssel en Drenthe zijn bedoeld ter dekking van het exploitatie- of beheertekort van de decentrale spoor- en tramdiensten, voor de instandhouding van die diensten.

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

Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen (x € 1.000)

		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds	2.311.746
	Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	231.934
	Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	2.543.680
<i>Waarvan</i>		
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	1.945.955
13.03	Ontwikkeling	401.363
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	196.362
13.07	Rente en aflossing	0

Tabel 32 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

2022

	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Mobiliteitsfonds	86.838
	Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	0
	Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	86.838
<i>Waarvan</i>		
14.01	Grote regionaal/ lokale projecten	35.737
14.02	Regionale Mob. Fondsen	0
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	51.101

Tabel 33 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid en 17.10 PHS van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS, 17.08 ZuidasDok en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (x € 1.000)

2022

	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 Mobiliteitsfonds	366.236
	Andere ontvangsten van artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	17.000
	Totale uitgaven op artikel 17.02 Betuweroute, 17.03 HSL-Zuid, 17.07 ERTMS en 17.10 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	383.236
<i>Waarvan</i>		
17.02	Betuweroute	0
17.03	Hogesnelheidstrein-Zuid	0
17.07	ERTMS	114.954
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	268.282

4.5 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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

Tabel 34 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.17

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	20.877	37.066	167.781	188.754	60.046	87.413	- 27.367
Uitgaven	21.913	28.695	33.366	26.662	22.536	27.366	- 4.830
1 Luchtvaart	21.913	28.695	33.366	26.662	22.533	27.366	- 4.833
Ontvangsten	1.611	1.631	1.086	2.104	3.256	4.257	- 1.001

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:

- De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via regels die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. De Minister levert een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. Nederland zet in op een hoge compliance met deze kaders. De Minister neemt de regie om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken.
- De ontwikkeling van drones en onbemande luchtvaartuigen gaat snel. Deze ontwikkeling biedt economische kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige maatschappelijke toepassingen. De Minister wil deze kansen benutten en de luchtvaartuigen veilig in het luchtruim integreren. Aandachtspunten zijn geluidshinder en privacy. De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim.
- Om de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis te beoordelen, ontwikkelt de Minister een beleidskader netwerkqualiteit. Waar nodig en mogelijk zet de Minister in op vergroting van de beleidsruimte door EU-kaders aan te passen.
- Het instellen van beperkingen voor het aantal nachtvluchten op Schiphol via het luchthavenverkeerbesluit (LVB) en het opstellen van regels voor openingstijden en extensieregelingen voor regionale luchthavens bij de betreffende luchthavenbesluiten.

- In het kader van de Europese Green Deal zet de Minister actief in op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine. Als een Europese verplichting niet (tijdig) wordt ingevoerd, streeft Nederland ernaar om per 2023 een nationale bijmengverplichting in te voeren.
- Het uitwerken van een CO₂-plafond voor de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland.
- Regie voeren op verbetering van de samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens op de publieke belangen veiligheid, duurzaamheid, kwaliteit van de leefomgeving en verbondenheid.
- De Minister richt zich nationaal en internationaal op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC), een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (co-locatie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC).
- 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.
- 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).

Stimuleren

- Het mogelijk maken van proefprojecten om geluidshinder te verminderen door middel van stedenbouwkundige, landschappelijke en bouwtechnische maatregelen.
- Het faciliteren van de samenwerking tussen sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties aan de Duurzame Luchtvaarttafel.
- Het stimuleren van de ontwikkeling van schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigmotoren en brandstoffen.

(Doen) uitvoeren

- Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024.
- Het samen met de sectorpartijen op Schiphol, uitvoeren van de maatregelen die zijn aangekondigd naar aanleiding van het OVV-rapport over de veiligheid van Schiphol.
- Het uitvoeren van de zeven aanbevelingen uit het rapport Vliegtuigeluid: meten, rekenen en beleven dat in het kader van de Programmatische aanpak meten vliegtuigeluid is verschenen.
- Het door de burgerluchthavens van nationale betekenis laten opstellen van actieplannen om de uitstoot van geluid en stoffen (ultrafijnstof (UFS) en stikstofoxide (NO_x)) te verminderen.
- Het uitvoeren van het programma Luchtruimherziening.

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

Veilige luchtvaart

Voor veiligheid is het handelen van het ministerie of de veiligheid in al zijn facetten, niet in één overkoepelende indicator te vatten. Daarom verschijnt vanaf 2021 jaarlijks een systeemmonitor luchtvaartveiligheid, die vanuit de regierol van het ministerie in beeld brengt hoe het systeem functioneert. De ILT brengt jaarlijks de Staat van Schiphol uit, waarin naar de operationele veiligheid wordt gekeken.

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

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

Periode	2018	2019	2020	2021	Grenswaarde TVG
Gedurende het gehele etmaal (Lden)	62,57	62,53	60,23	60,14	63.46 dB(A)
Gedurende de periode van 23.00 tot 7.00 uur (Lnight)	51,68	51,72	49,39	49,74	54.44 dB(A)

Toelichting

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn voor de luchthaven grenzen gesteld aan het totale volume van de geluidbelasting (TVG) en aan het totale risicogewicht (TRG), beiden als gevolg van vliegverkeer van en naar de luchthaven (luchthavenluchtverkeer). De eisen gelden voor een heel gebruiksjaar dat loopt van 1 november tot 31 oktober van het daarop volgende jaar. De TVG mag in een etmaal (de Lden) niet meer dan 63,46 dB(A) en voor de nacht (de Lnight) niet meer dan 54,44 dB(A) bedragen. Het totale risicogewicht (TRG) mag niet meer bedragen dan 9,724 ton. Bij (dreigende) overschrijding wordt door de ILT handhavend opgetreden.

Ten tijde van het opstellen van de begroting 2022 en verantwoording 2021 waren de waardes over het jaar 2021 nog niet beschikbaar en worden derhalve in voorliggend jaarverslag gepubliceerd. Dit kengetal is niet meer in de begroting 2023 opgenomen, zie hiertoe de leeswijzer.

Voor de gegevens over 2022 wordt verwezen naar de medio maart door de ILT gepubliceerde 'Staat van Schiphol 2022' en bijbehorende 'Handhavingsrapportage Schiphol, 1 november 2021 – 31 oktober 2022'.

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

Luchthaven	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Amsterdam	266	272	277	271	265	280
Frankfurt	309	322	319	295	285	309
London Heathrow	203	210	220	249	219	239
Parijs Charles de Gaulle	294	316	330	294	264	283
Brussel	200	204	203	191	181	185

Toelichting

In deze tabel is het aantal passagiersbestemmingen per luchthaven opgenomen waarvoor geldt dat deze meer dan twee keer per jaar worden aangevlogen. In 2022 biedt Frankfurt de meeste passagiersbestemmingen aan. Schiphol staat op een derde positie, net iets onder Parijs Charles de Gaulle. Ten opzichte van 2021 is het aantal bestemmingen op alle luchthavens toegenomen. Opvallend is dat alleen Schiphol en Londen Heathrow weer boven het niveau van 2019 (pre-COVID) zijn gekomen.

Tabel 37 Kengetal: Gemiddelde EU-brede vertraging per vlucht toe te rekenen aan Air Traffic Management (in minuten)

	2017	2018	2019	2020	2021
Taakstelling vanaf 2000 met herijking voor 2002-2006	0,5	0,5	0,5	0,9	0,9
Gerealiseerd	0,94	1,83	1,67	0,36	0,47

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.

Ten tijde van het opstellen van de begroting 2022 en verantwoording 2021 waren de waardes over het jaar 2021 nog niet beschikbaar en worden derhalve in voorliggend jaarverslag gepubliceerd. Dit kengetal is niet meer in de begroting 2023 opgenomen, zie hiertoe de leeswijzer.

Tabel 38 Kengetal: Gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht

	2017	2018	2019	2020	2021
Grenswaarde					
Gemiddelde ATFM-vertraging (en route en airport) per vlucht in minuten per vlucht gerealiseerd	2	2	2	2	1,46
Gerealiseerd					
Gemiddelde ATFM-vertraging (airport) per vlucht in minuten per aankomende vlucht volgens de PRB methode	3,22	2,19	3,88	1,3	0,56

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 vertragingswaarden 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.

Ten tijde van het opstellen van de begroting 2022 en verantwoording 2021 waren de waardes over het jaar 2021 nog niet beschikbaar en worden derhalve in voorliggend jaarverslag gepubliceerd. Dit kengetal is niet meer in de begroting 2023 opgenomen, zie hiertoe de leeswijzer.

Met betrekking tot de gegevens over 2021 was het verkeersaanbod van aankomende vluchten op Schiphol in dat jaar significant lager dan in 2019 en 2020. Overaanbod of piekvorming zijn in 2021 minder vaak voorgekomen, waardoor er minder regulaties nodig waren. Dit leidde tot minder airport-ATFM-vertraging.

Tabel 39 Indicator: Duurzame Luchtvaart: CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
CO ₂ -uitstoot (Mton)	12,2	12,3	12	6,7	7,4	n.n.b.

Toelichting

De CO₂-uitstoot van vluchten (internationale luchtvaart) vertrekkend vanuit Nederland is berekend aan de hand van de CBS-cijfers over gebunkerde kerosine voor luchtvaart. Op basis van een emissiefactor kun je kg brandstof omrekenen naar kg CO₂. Conform het EU ETS wordt de emissiefactor 3,15 kg CO₂ per kilogram kerosine gehanteerd. In het Akkoord Duurzame Luchtvaart is afgesproken om in 2030 de CO₂-uitstoot terug te brengen tot het niveau van 2005 (11,1 Mton) en in 2050 tot 50% t.o.v. 2005 (5,5 Mton). De cijfers over 2022 zijn door CBS niet gepubliceerd ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag.

De cijfers voor de jaren 2017 t/m 2020 zijn aangepast ten opzichte van de begroting 2022. Daar waar in de begroting 2022 de afzet voor finaal gebruik (binnenlands gebruik) is meegerekend, zijn de cijfers bij de berekening voor dit jaarverslag uitsluitend gebaseerd op afzet voor bunkers (internationaal gebruik).

D. Beleidsconclusies

Eind 2020 is de Luchtvaartnota 2020-2050 (Kamerstukken II 2020-2021, [31 936, nr. 820](#)) vastgesteld. In deze luchtvaartnota staat een omslag van kwantiteit naar kwaliteit centraal op basis van vier publieke belangen. Veiligheid, internationale bereikbaarheid, duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit zijn bepalend voor de toekomst van de luchtvaart.

Het op artikel 17 uitgevoerde beleid is in hoge mate conform hetgeen in de begroting 2022 is opgenomen. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Veilige luchtvaart

Het Rijk streeft naar een continue verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. In 2022 is hier invulling aan gegeven door een start te maken met het versterken van de Luchtvaartautoriteit en door een verdere vervolg te geven aan de implementatie van de aanbevelingen van het OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) rapport uit 2017 (Bijlage bij Kamerstukken II 2017-2018, [29 665, nr. 242](#)). Daarnaast is verdere invulling gegeven aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma (Kamerstukken II 2021-2022, [24 804, nr. 193](#)) en de tot standkoming van de kaders voor veiligheid op mondiaal en Europees niveau.

Nederland goed verbonden

In 2022 is het Beleidskader Netwerkkwaliteit vastgesteld (Kamerstukken II 2022-2023, [31 936, nr. 1021](#)). Het beleidskader is om het publieke belang van goede verbondenheid objectief en eenduidig meetbaar te maken. De verschillende publieke belangen in de luchtvaart en hun (soms) conflicterende doelstellingen vereisen bij besluitvorming een zorgvuldige integrale afweging. Deze afweging is gebaat bij objectieve gegevens per publiek belang. Het beleidskader is een nieuwe manier om netwerkkwaliteit op luchthavens objectief en eenduidig te meten. Hierbij staat de kwaliteit van de verbindingen centraal in plaats van de kwantiteit.

Een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

In de Schipholregio spelen veel maatschappelijke opgaven en wensen waaronder op het gebied van woningbouw, verduurzaming van industrie en versterking van het energienet. In 2022 is gestart met de uitwerking van een gebiedsagenda waarmee Rijk en regio samen invulling gaan geven aan maatregelen om de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio te verbeteren, in het kader van de NOVEX-aanpak. In de afgelopen periode is intensief gewerkt aan het maken van samenwerkingsafspraken tussen Rijk en regio. Deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst 'intenties samenwerking NOVEX Schipholregio', die op 10 oktober jl. officieel is vastgesteld door middel van ondertekening door de betrokken partijen. In deze bestuursovereenkomst hebben Rijk en regio zich gecommitteerd aan het gezamenlijk uitwerken van verschillende nationale en regionale opgaven in het gebied. Bij deze gezamenlijke uitwerking staat centraal dat de partijen tot een integrale afweging van de verschillende opgaven komen, ten behoeve van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit.

Eind 2022 is de concretiseringsfase gestart, waarin de afspraken uit de bestuursovereenkomst in samenspraak met de stakeholders nader worden uitgewerkt. Dit moet ertoe leiden dat inzichtelijk is welke concrete keuzes en prioriteringen noodzakelijk zijn om gezamenlijk de leefomgevingskwaliteit te verbeteren (Kamerstukken II 2022-2023, [29 665, nr. 450](#)).

Duurzame luchtvaart

Op mondiaal niveau heeft het milieucomité van ICAO de haalbaarheidsstudie naar een langetermijndoel voor CO₂-emissiereductie vastgesteld en besloten tot het ontwikkelen van een gecombineerde CO₂-geluidstandaard. Op basis van de haalbaarheidsstudie heeft de Algemene Vergadering van ICAO, mede dankzij de inzet van Nederland, een resolutie aangenomen met betrekking tot klimaat met daarin een langetermijndoel van netto-nul CO₂-emissies in 2050 voor alle internationale luchtvaart (Kamerstukken II 2022-2023, [31 936, nr. 996](#)). In EU-verband heeft Nederland zich ingezet voor de totstandkoming van een ambitieuze Europese bijmengverplichting (de triloogonderhandelingen lopen nog door in 2023) en voor een principeakkoord op het emissiehandelsysteem (ETS) voor de luchtvaart.

Het Nationaal Groeifondsvoorstel 'Luchtvaart in Transitie' is grotendeels gehonoreerd. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling. Om innovaties in de luchtvaart verder te stimuleren, is met input van de sector gestart met het opstellen van een innovatiestrategie. Er is een update opgeleverd (Kamerstukken II 2022-2023, [31 936, nr. 1001](#)) over het Actieprogramma hybride elektrisch vliegen (AHEV). Hiervoor is ook een analyse uitgevoerd naar de haalbaarheid van vluchten binnen 500 km vanuit Nederland met waterstof-elektrische vliegtuigen. Hiervan zijn de uitkomsten positief. Ook is er, tijdens een succesvol event op Aruba over elektrisch vliegen, een Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend door de verschillende (luchtvaart)partijen in het Koninkrijk, om verdere kennisontwikkeling en implementatie van elektrisch vliegen in het Caribische deel van het Koninkrijk te ondersteunen.

Verder is er gewerkt aan het uitwerken van een plafond voor de CO₂-uitstoot van uit Nederland vertrekkende internationale vluchten (Kamerstukken II 2022-2023, [31 936, nr. 1027](#)). Hiervoor zijn een effectenstudie en juridische analyse uitgevoerd naar drie opties voor de inrichting. De effectenstudie is naar aanleiding van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol uitgebreid. Er is onderzoek gedaan naar de waterstofbehoefte van de luchtvaart (in het kader

van de energietransitie naar duurzame energie), dat als input zal dienen voor het Nationaal Plan Energiesysteem van het ministerie van EZK. Daarnaast heeft de Duurzame Luchtvaarttafel een nieuwe organisatiestructuur geïmplementeerd en is er onder andere gewerkt aan de verdere uitvoering van het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

Programma Omgeving Luchtvaart Schiphol

In 2022 is het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (hierna: het Programma) opgezet om de verschillende opgaven in de Schipholregio in samenhang met elkaar te bezien en tot de beste oplossingen te kunnen komen voor de luchthaven en het gebied waarin deze luchthaven ligt. Binnen het Programma wordt langs twee hoofdsporen gewerkt: het vaststellen van een Luchthavenverkeerbesluit (LVB), zodat daarmee het rechtvacuüm voor bewoners wordt opgeheven, en het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit voor de inwoners van de Schipholregio, door conform de NOVEX-aanpak gebiedsgericht te kijken naar de nationale en regionale opgaven die in dit gebied stapelen en daar in gezamenlijkheid keuzes in te maken en oplossingsrichtingen af te spreken (Kamerstukken II 2021-2022, [29 665, nr. 426](#)).

Met het kabinetsbesluit van 24 juni jl. is een belangrijke stap gezet om een nieuwe balans te vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Op basis van een zorgvuldige belangenafweging, zoals toegelicht in de Hoofdlijnenbrief Schiphol, is ervoor gekozen het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te verminderen tot 440.000 per jaar (Kamerstukken II 2022-2023, [29 665, nr. 440](#)). In 2022 is volgens een drietal sporen gewerkt aan de effectuering van dit Kabinetsbesluit:

- Het beëindigen van anticiperend handhaven in combinatie met het voortzetten van strikt preferentieel baangebruik;
- De verankering van het maximaal aantal vliegtuigbewegingen in het LVB;
- De ontwikkeling van een nieuw normenstelsel voor milieugebruiksruimte.

Daarnaast worden er binnen het Programma andere werkzaamheden verricht die bijdragen aan de twee hoofdsporen. Zo is er in 2022 onder andere gewerkt aan:

- Het beter vindbaar, aanspreekbaar en toegankelijk zijn voor de verschillende partijen in de omgeving van Schiphol, mede door het organiseren van een informatiebijeenkomst op 15 november 2022.
- Vanuit de verantwoordelijkheid voor het beleid inzake luchtvaart, Schiphol en het LVB werken aan diverse acties omtrent stikstof, waaronder het inzichtelijk maken van de impact van beleidsopties, mogelijke scenario's en besluiten. Daarnaast contact houden met het bevoegd gezag over het proces van de natuurvergunning van Schiphol, waarvoor Schiphol zelf verantwoordelijk is.
- Het bijdragen aan de afhandeling van het advies van de Commissie Te Rijdt, inzake nadeelcompensatie grenswaarden geluid.
- De uitwerking van een isolatieregeling om woningen in de Schipholregio te voorzien van geluidwerende maatregelen en een onderzoek naar innovatiegerichte maatregelen.
- Het uitzetten van onderzoek naar het beperken van het aantal afhandelingen op Schiphol, gericht op het vergroten van de stabiliteit van de luchthavenoperatie.

- Voorbereiding besluitvorming ruimtelijke reservering Parallele Kaagbaan ten behoeve van een optimale benutting van het banenstelsel van Schiphol.
- Het opstellen van een ontwikkelperspectief conform de NOVEX-aanpak Schipholregio.
- Het betrekken van emissies bij de te ontwikkelen normstelling voor negatieve externe effecten van de luchtvaart.

Bestuur en samenwerking

In 2022 is gewerkt aan het versterken van de samenwerking en het integraal gebiedsgericht kijken naar de nationale en regionale opgaven die in de Schipholregio stapelen om daar in gezamenlijkheid keuzes in te maken en oplossingsrichtingen af te spreken. Met de in oktober 2022 door Rijk en regio vastgestelde bestuursovereenkomst 'intenties samenwerking NOVEX Schipholregio' committeren Rijk en regio zich aan het gezamenlijk uitwerken van verschillende nationale en regionale opgaven in de Schipholregio. Bij deze gezamenlijke uitwerking staat centraal dat de partijen tot een integrale afweging van de verschillende opgaven komen, ten behoeve van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit.

Daarnaast is er naar aanleiding van het advies Van Geel in het rapport 'Vernieuwd Verbinden' gewerkt aan de omvorming van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) naar de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) (Kamerstukken II 2022-2023, [29 665, nr. 443](#)). Na een zorgvuldige procedure is eind december jl. dhr. Van Hijum als voorzitter voorgedragen. Deze voordracht is in het Regioforum van de ORS bevestigd en gepubliceerd in de Staatscourant.

Lelystad Airport

De eventuele openstelling van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol wordt gezien. De luchthaven moet beschikken over een stikstofvergunning in de zin van de Wet natuurbescherming en de laagvliegroues moeten kunnen worden opgelost. Deze zaken zullen naar verwachting enige tijd in beslag nemen. Besluitvorming kan daarom niet eerder dan medio 2024 plaatsvinden.

Regionale Luchthavens

In 2022 zijn regionale verkenningen voor Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport afgerond. De procedures voor de luchthavenbesluiten van de regionale luchthavens zullen vanaf 2023 worden opgestart (Kamerstukken II 2021-2022, [31 936, nr. 939](#)).

Onbemande Luchtvaart

In 2022 is het actieplan Onbemande Luchtvaart aan de Tweede Kamer gestuurd samen met de onderzoeken naar de maatschappelijke kosten en baten, de veiligheidsketen en het opzetten van een publiek-privaat-maatschappelijk samenwerkingsgremium (Kamerstukken II 2021-2022, [30 806, nr. 55](#)).

Een belangrijk onderdeel van het actieplan is het inbedden van de (nieuwe) Europese regelgeving gericht op een veilige operatie van onbemande luchtvaartuigen en een veilige integratie in het luchtruim. Op basis hiervan zijn de vliegerbevoegdheden van de staatsoperaties omgezet. Verder zijn wet- en regelgevingstrajecten gestart voor vliegen in Caribisch Nederland, markttoezicht, modelvliegen en zonerings.

Andere onderdelen van het actieplan richten zich op integratie in het luchtruim, het ontwikkelen van innovatiekracht, het verbreden van kennis en stimuleren van ontwikkeling, en het versterken van (inter)nationale samenwerking. Hiervoor zijn onderzoeken uitgezet naar het realiseren van U-Space (=luchtverkeersleidingsdiensten voor onbemande luchtvaart), is een beleids- en monitoringskader voor innovatie opgesteld, zijn verkenningen gestart naar vertiports en urban air mobility, en is de Drone Council Nederland (=publiek-privaat-maatschappelijk samenwerkingsgremium) opgericht.

Luchtruimherziening en civiel-militaire samenwerking

Het Kabinet heeft in oktober 2022 de Voorkeursbeslissing (VKB) Luchtruimherziening vastgesteld op grond van de resultaten van de Verkenningsfase, waaronder de effectbeoordeling in het plan-MER, de aanvulling daarop en de afgeronde zienswijzeprocedure (Kamerstukken II, 2022-2023, [31 936, nr. 997](#)). Hiermee is de Verkenningsfase van het programma Luchtruimherziening afgerond. Het jaar 2023 staat in het teken van het zetten van zowel inhoudelijke stappen (onderzoek, ontwerp en simulaties) als het vaststellen van de Integrale Programmabeslissing.

Programmatische Aanpak Meten en Berekenen Vliegtuiggeluid

Het doel van de programmatische aanpak is het verbeteren van de berekeningen van vliegtuiggeluid en het daarvoor (ook) gebruiken van metingen. Het onderling versterken van beide methoden leidt tot betrouwbare en herkenbare gegevens, op basis waarvan burgers goed kunnen worden geïnformeerd en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt. Daarnaast heeft het programma tot doel de kennis over hinderbeleving te vergroten, opdat er beter kan worden gestuurd op hinderbeperking. In 2022 is verder gewerkt aan de uitvoering van de Programmatische Aanpak Meten en Berekenen Vliegtuiggeluid, gericht op zeven onderwerpen meetstrategie, signaalfunctie, modelontwikkeling, publiekscommunicatie, hinder en gezondheid, citizen science en wetenschappelijke advisering. In 2022 is het GGD-rapport opgeleverd over geluidhinder en slaapverstoring rondom luchthavens en heeft het RIVM onderzoek gedaan naar de relatie tussen blootstelling aan de geluidbelasting en de geluidhinder/slaapverstoring (hindercurves) die daarvan het gevolg is (Kamerstukken II 2021-2022, [31 936, nr. 984](#)). Het rapport over hindercurves wordt begin 2023 gepubliceerd. Daarnaast zijn stappen gezet in het valideren van het rekenmodel en het toepassingsbereik van de reken- en meetmethode waarmee de geluidbelasting worden bepaald (en waarmee wordt gevalideerd). Diverse adviezen van de expertgroep zijn verschenen over onder andere validatie, hindercurves, publieksvoorlichting en betrokkenheid van burgers. Deze adviezen worden gepubliceerd begin 2023, gelijktijdig met het onderwerp waarop het betrekking heeft.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 40 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

	Realisatie				Vastgestelde Begroting		Verschil	
	2018	2019	2020	2021	2022	2022		
Verplichtingen	20.877	37.066	167.781	188.754	60.046	87.413	- 27.367	1
Uitgaven	21.913	28.695	33.366	26.662	22.536	27.366	- 4.830	
1 Luchtvaart	21.913	28.695	33.366	26.662	22.533	27.366	- 4.833	

				Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil		
<i>Opdrachten</i>	12.458	12.223	11.672	9.925	9.254	13.492	- 4.238	2
Opdrachten GIS	2.436	909	50	965	918	765	153	
Caribisch Nederland	0	1.397	1.364	940	287	599	- 312	
Overige Opdrachten	10.022	9.917	10.258	8.020	8.049	12.128	- 4.079	
<i>Subsidies</i>	3.214	3.953	3.080	3.417	3.250	5.680	- 2.430	3
Subsidies klimaatbeleid	0	0	0	0	0	2.508	- 2.508	
Leefbaarheidsfonds	0	1.000	400	400		0	0	
Subsidie tarieven Bonaire	805	649	691	425	420	431	- 11	
Subsidie omploegen graan	1.510	1.441	1.361	1.444	1.436	1.863	- 427	
Overige Subsidies	899	863	628	1.148	1.394	878	516	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	4244	4.649	6.809	6.443	6.568	5.434	1.134	
Waarvan bijdrage aan KNMI	14	14	14	14	14	14	0	
Waarvan bijdrage aan RWS	148	213	336	518	285	63	222	
Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)	4082	4.422	6.411	5.806	5.058	5.058	0	
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	48	105	383	0	383	
Overige bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	828	299	529	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	779	6356	9.552	0	500	0	500	
Bijdrage Caribisch Nederland	779	6356	9.049	0	0	0	0	
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	503	0	500	0	500	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	1.141	1.255	1.058	1.563	2.399	1.481	918	
Waarvan bijdrage International Civil Aviation Organization	1.014	1.120	938	1.454	1.900	1.311	589	
Waarvan overige bijdrage aan (inter-) nationale organisaties	127	135	120	109	499	170	329	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	77	259	1195	1.540	565	100	465	
<i>Leningen</i>	0	0	0	3.774	0	1179	- 1.179	
Ontvangsten	1.611	1.631	1.086	2.104	3.256	4.257	- 1.001	

Tabel 41 Uitsplitsing Verplichtingen art.17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	20.877	37.066	167.781	188.745	60.046	87.413	- 27.367
Waarvan garantieverplichtingen	0	0	140.700	166.100	34.700	59.600	- 24.900
Waarvan overige verplichtingen	20.877	37.066	27.081	22.354	25.346	27.813	- 2.467

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 (€ 27,4 miljoen) betreft met name de garantstelling door lenW voor de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). LVNL heeft minder leningen afgesloten dan aanvankelijk verwacht.

2. De lagere realisatie van € 4,2 miljoen wordt met name veroorzaakt door een diverse verdragingsen die zijn opgetreden onder andere als gevolg van het uitstellen van het besluit over de opening van Lelystad Airport, het programma onbemande luchtvaart en het programma lucht-ruimherziening.
3. De lagere realisatie op het subsidiebudget van € -2,4 miljoen wordt veroorzaakt door een procedurele vertraging. Om de subsidie klimaat-beleid te kunnen verstrekken moet de staatssteuntoets zijn afgerond, dit was niet meer haalbaar in 2022, waardoor de subsidie niet meer in 2022 verstrekt kon worden.

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 2022 zijn gedaan, hebben betrekking op aankopen van huizen in de geluidssloopzones en klachtenaf-handeling.

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 bedrijfs-voering. Tevens betreft het de financiering van diverse onderzoeken (Search and Rescue en elektrisch vliegen), opleidingen, workshops en de jaarlijks terugkerende kosten voor de continuering van de luchtvaartpublicaties.

Overige opdrachten

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

In 2022 is het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol opgezet om de verschillende opgaven in de Schipholregio in samenhang met elkaar te bezien en tot de beste oplossingen te kunnen komen voor de luchthaven en het gebied waarin deze luchthaven ligt. 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 ontwik-keling van Schiphol en de regionale luchthavens via juridische besluiten vastgelegd moet worden. In 2022 is onder meer een impactanalyse uitgevoerd.

Normen en handhavingstelsel

De ontwikkeling van Schiphol vindt plaats binnen kaders van het regeerak-coord 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 en het LVB.

OVV follow-up

In 2022 is 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.

Lelystad

Besluitvorming over de eventuele openstelling van Lelystad Airport als overloopluchtvaarthaven van Schiphol kan niet eerder dan medio 2024 plaatsvinden. De luchthaven moet beschikken over een stikstofvergunning in de zin van de Wet natuurbescherming en de laagvliegroutes moeten kunnen worden opgelost. Deze zaken zullen naar verwachting enige tijd in beslag nemen.

Luchtruimherziening en civiel-militaire samenwerking

Begin 2018 is het programma Luchtruimherziening van start gegaan. Het programma is gericht op het bereiken van drie samenhangende doelen: efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim, beperking van klimaateffect en hinder in de omgeving, en verruiming van de civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit. Het programma wordt gezamenlijk uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Defensie, het Commando Luchtmacht (CLSK), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Het programma volgt een op Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geïnspireerde aanpak, waarin participatie en internationale samenwerking centraal staan. Het Kabinet heeft in oktober 2022 de Voorkeursbeslissing (VKB) Luchtruimherziening vastgesteld op grond van de resultaten van de Verkenningsfase, waaronder de effectbeoordeling in het plan-MER, de aanvulling daarop en de afgeronde zienswijzeprocedure (Kamerstukken II, 2022-2023, [31 936, nr. 997](#)). Hiermee is de Verkenningsfase van het programma Luchtruimherziening afgerond. Het jaar 2023 staat in het teken van het zetten van zowel inhoudelijke stappen (onderzoek, ontwerp en simulaties) als het vaststellen van de Integrale Programmabeslissing.

Omgevingsmanagement en Projectbeheer

Om de realisatiekracht van de uitvoering in het luchtvaartbeleid te versterken worden o.a. de uitvoering van de Luchtvaartnota, de herziening van het luchtruim, de aanpak van drones, de ontwikkeling van de luchthavens in hun omgeving en het veiligheidsprogramma projectmatig opgezet. De middelen voor projectbeheer en omgevingsmanagement zijn ingezet om expertise aan te trekken en het afhandelen van zienswijzen.

Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP)

In 2022 is uitvoering gegeven aan het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024. Uitvoering van het NLVP is opgenomen in de uitvoeringsagenda bij de Luchtvaartnota en geeft invulling aan het publieke belang om Nederland veilig te houden in de lucht en op de grond. Hierbij

kan gedacht worden aan het uitvoeren van de Nationale veiligheidsanalyses waarbij de belangrijkste veiligheidsrisico's op nationaal niveau in beeld worden gebracht en het formuleren van maatregelen om deze risico's te beheersen.

Verminderen risico op vogelaanvaringen

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

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

KDC

Er 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.

Onderzoeken Luchtvaartnota

De actualisatie van de Luchtvaartnota is in 2022 gestart. De resultaten van de deze actualisatie zijn voorzien in Q1 van 2023.

Cybersecurity

Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit en weerbaarheid van netwerk- en informatiesystemen ligt bij de organisaties zelf. Het ministerie van IenW draagt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid hieraan bij via algemene kaders (in beleid of in wet- en regelgeving, al dan niet voortvloeiend uit EU/internationaal verband) en initieert projecten/trajecten om de cyberweerbaarheid te verhogen.

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 stimuleert de ontwikkeling op het gebied van hybride elektrisch vliegen door middel van het verlenen van (onderzoeks)opdrachten en subsidies. Denk hierbij aan een analyse naar de haalbaarheid van vluchten binnen 500 km vanuit Nederland met waterstof-elektrische vliegtuigen.

Opdrachten versterking omgevingskwaliteit regionale luchthavens

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport en de militaire luchthaven Eindhoven met civiel medegebruik worden de komende jaren nieuwe of gewijzigde gebruiksvergunningen (Luchthavenbesluiten) vastgesteld. In 2022 zijn regionale verkenningen voor Rotterdam The Hague Airport en Maastricht Aachen Airport afgerond. Het Rijk vindt het van belang dat deze luchthavens zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen.

Onbemande luchtvaart (drones)

Het gebruik van onbemande luchtvaart (drones) neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. Het Rijk wil deze ontwikkeling de ruimte geven en innovatie in technologie en diensten mogelijk maken. De komst van drones in het lagere luchtruim zorgt naast kansen, ook voor nieuwe uitdagingen. Bij de ontwikkeling moet onder andere rekening gehouden worden met veiligheid, duurzaamheid en maatschappelijke acceptatie. De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. In 2022 zijn er met de beschikbare middelen conform het actieplan Onbemande Luchtvaart (Kamerstukken II 2021-2022, [30 806, nr. 55](#)) diverse activiteiten uitgevoerd die bijdragen aan het realiseren van de programmadoelen. Voorbeelden hiervan zijn het omzetten van de vliegerbevoegdheden van de staatsoperaties en het uitzetten van onderzoeken naar het realiseren van U-Space.

Opdrachten klimaatbeleid

De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. Opdrachten die in dit kader zijn uitgevoerd, betreffen effectenstudies en juridische analyses voor het verder uitwerken van een plafond voor de CO₂-uitstoot van uit Nederland vertrekkende internationale vluchten (Kamerstukken II 2022-2023, [31 936, nr. 1027](#)), een onderzoek naar de waterstofbehoefte voor de luchtvaart, als ook het opstellen van een innovatiestrategie.

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 en luchthaveninfrastructuur in Nederland. De subsidies zijn in 2022 nog niet verstrekt.

Tarieven 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, heeft IenW een deel van de kosten voor het leveren van de dienst door Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (dc-ANSP) gedekt via subsidiering. Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap.

Versneld onderwerken graanresten voor het reduceren risico vogelaanvallen 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 geogste 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.

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. Daarnaast is een subsidie verleend ten behoeve van de omvorming van Omgevingsraad Schiphol (ORS) naar Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) en het opzetten van een Omgevingshuis.

lenW investeert in lijn met de Luchtvaartnota in de verdere versterking en professionalisering van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis (Commissies regionaal overleg bij de luchthavens van Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam), de oprichting en instandhouding van het nieuwe Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) en het opleiden van de deelnemers aan deze overleggen (kennis/expertise).

Subsidie Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg

lenW stelt een subsidie beschikbaar aan de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Limburg voor de behandeling van klachten over de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS) en de andere buitenlandse luchthavens in de grensregio met Limburg (Weeze-Niederrhein, Luik-Bierset). 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.

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.

Leefbaarheidsfonds Eindhoven

In 2022 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.

Subsidie Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordiging Regionale Luchthavens ABReL

lenW vindt het van belang dat bewonersorganisaties die zitting hebben in de Commissies regionaal overleg (CRO's) en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) een bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking van (beleids-)vraagstukken uit de Luchtvaartnota. Dat is de reden dat een subsidie van maximaal € 50.000 per jaar beschikbaar wordt gesteld aan de Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL). Concreet ziet de subsidie op de bijdrage van ABReL aan de regionale verkenningen rond de regionale luchthavens, de bijdrage aan landelijke (beleids-)vraagstukken en deelname aan de nationale luchtvaarttafel (als uitwerking van de Luchtvaartnota).

Subsidie luchthaven Twente

Area Development Twente (ADT) heeft van lenW een subsidie ontvangen 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 luchtverkeersdienstverlening. 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 werd in voorschot verstrekt en is in 2019 vastgesteld.

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. In 2022 is deze subsidie niet meer verleend.

Bijdragen 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.

Bijdragen aan medeoverheden

Voor Lelystad Airport is in 2022 een Incidentele specifieke uitkering ter beperking van overlast en (geluid)hinder Lelystad Airport aan de Provincie Flevoland verstrekt. Het doel van de uitkering is een vergoeding voor het aanbrengen van gevelisolatiemaatregelen voor circa 20 woningen rondom Lelystad Airport die buiten de reikwijdte van het Luchthavenfonds vallen en hinder ondervinden van het VFR circuit.

Bijdragen aan internationale organisaties

De bijdrage internationale organisaties was 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).

Bijdragen aan ZBO's/ RWT's

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

Leningen

De hypothecaire lening aan Winair heeft eind 2021 al plaatsgevonden en niet in 2022.

Ontvangsten

Door het verlengen van de looptijd van de hypothecaire lening Winair vond de geplande aflossing niet volledig in 2022 plaats.

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.

Tabel 42 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art. 18

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	44.916	35.641	85.477	42.649	115.084	27.497	87.587
Uitgaven	39.981	57.139	81.021	32.381	55.423	38.880	16.543
1 Scheepvaart en havens	39.981	57.139	81.021	32.381	55.423	38.880	16.543
Ontvangsten	168	427	643	738	495	0	495

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 Mobiliteitsfonds. Via het Mobiliteitsfonds (artikel 11, 15 en 17) investeert de Minister door middel van aanleg en benutting in dit netwerk, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens om een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden te realiseren. 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 Mobiliteitsfonds (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 bevordert. 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 Hoofdvaarwegen van het Mobiliteitsfonds zijn de aan dit beleidsartikel gerelateerde productindicatoren en/of -kengetallen opgenomen.

Tabel 43 Indicator: Passeertijd sluisen

	Realisatie 2017	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Streefwaarde 2022
Hoofdtransportas	66%	63%	65%	65%	60%	56%	85%
Hoofdvaarweg	80%	75%	77%	78%	80%	80%	75%
Overige vaarweg	88%	87%	85%	87%	89%	88%	70%

Bron: RWS, 2022

Toelichting

Voor elk type vaarweg (Hoofdtransportas, Hoofdvaarweg en Overige vaarwegen) wordt een te realiseren percentage schepen nagestreefd dat binnen de normtijd de sluis passeert (streefwaarde). De «passeertijd sluisen» is een absolute normtijd die voor elke sluis afzonderlijk is bepaald. De lage score op de hoofdtransportas is onder andere het gevolg van het geplande onderhoud aan de Volkeraksluizen (regio West-Nederland Zuid) en de lange passeertijden in Terneuzen (regio Zee en Delta). In 2023 wordt er een nieuwe sluiskolk geopend in Terneuzen waardoor er wordt verwacht dat de passeertijd verbetert. De passeertijden op de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen vallen binnen de streefwaarde.

Tabel 44 Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)

	Basiswaarde 2005	2017	2018 ¹	2019	2020	2021	2022
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	47,9	50,3	50,4	49,7	49,4	n.n.b.

	Basiswaarde 2005	2017	2018 ¹	2019	2020	2021	2022
Mainport Rotterdam	34,9	37,2	36,8	36,6	36,7	37,4	n.n.b.
Overige Nederlandse Zeehavens	10	10,7	13,5	13,8	13	12,5	n.n.b.

¹ 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.

Bron: Havenbedrijf Rotterdam

Toelichting

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

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

Tabel 45 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag						
<i>Aantallen</i>						
Handelsvaart	761	757	744	748	742	n.n.b.
Zeesleepvaart	291	299	302	303	304	n.n.b.
Waterbouw	176	168	170	169	166	n.n.b.
Totaal	1.228	1.224	1.216	1220	1212	n.n.b.
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>						
Handelsvaart	6.275	6.229	6.242	6076	6087	n.n.b.
Zeesleepvaart	444	532	531	557	542	n.n.b.
Waterbouw	572	545	552	566	540	n.n.b.
Totaal	7.291	7.306	7.325	7199	7169	n.n.b.
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer						
<i>Aantallen</i>						
Handelsvaart	458	474	507	503	529	n.n.b.
Zeesleepvaart	499	496	496	520	519	n.n.b.
Waterbouw	63	57	69	69	67	n.n.b.
Totaal	1.020	1.027	1.072	1092	1115	n.n.b.
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>						
Handelsvaart	7.700	8.806	8.675	9045	9886	n.n.b.
Zeesleepvaart	1.706	1.779	1.721	1581	1789	n.n.b.
Waterbouw	328	319	333	340	341	n.n.b.
Totaal	9.734	10.184	10.729	10966	12016	n.n.b.

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

Toelichting

Bovenstaande kengetallen geven informatie over de ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT) van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag. De gegevens zijn opgesplitst naar de sectoren handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw. In 2021 is de vloot onder Nederlandse vlag afgenomen met acht schepen. De vloot onder Nederlands beheer is toegenomen met drieëntwintig. Vijf schepen daarvan voeren eerder onder Nederlandse vlag. 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 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

Tabel 46 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zeer ernstige scheepsongevallen	2	1	5	1	1	n nb
Ernstige scheepsongevallen	12	10	4	6	10	n nb
Andersoortige scheepsongevallen	16	32	31	24	30	n nb
Totaal aantal ongevallen	30	43	40	31	41	n nb
Aantal doden en vermisten (van totaal aantal ongevallen)	1	0	3	0	0	n nb
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	3	0	4	2	1	n nb

Bron: Rijkswaterstaat 2022, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS

Toelichting

In 2021 is één zeer ernstig scheepsongeval geregistreerd en tien ernstige scheepsongevallen. Het zeer ernstige scheepsongeval betrof een zeiljacht dat verloren is gegaan, nadat het tegen de pier van Scheveningen was gevaren. Er zijn in 2021 geen dodelijke slachtoffers gevallen bij de (zeer) ernstige scheepsongevallen op de Noordzee. Het aantal andersoortige scheepsongevallen 2021 stond in de ontwerpbegroting 2023 verkeerd waar 31 was opgenomen. In 2021 waren er 30 andersoortige scheepsongevallen.

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

Tabel 47 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	161	176	160	175	148	n nb
Andersoortige ongevallen	961	1173	1117	1068	1077	n nb
Totaal aantal ongevallen	1122	1349	1277	1243	1225	n nb
Aantal doden en vermisten (van totaal aantal ongevallen)	8	2	5	3	5	n nb
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	33	53	71	39	42	n nb

Bron: Rijkswaterstaat 2022, Cijfers van zeeschepen onder buitenlandse vlag op basis van IHS

Toelichting

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2021 in totaal 1225 ongevallen geregistreerd, waarvan 148 (zeer) ernstige scheepsongevallen. Op de binnenwateren waren in 2021 vijf dodelijke slachtoffers te betreuren.

De gegevens over 2022 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. De informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de begroting 2024.

D. Beleidsconclusies

De resultaten van het op artikel 18 gevoerde beleid zijn in 2022 nagenoeg conform de verwachtingen zoals vermeld in de begroting. Daarnaast zijn in 2022 twee Nationaal Groenfonds projecten van start gegaan, waarmee in de Ontwerpbegroting 2022 geen rekening was gehouden. Het beleid heeft daarmee in 2022 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.

In 2022 is een beleidsdoorlichting uitgevoerd op artikel 18 - Scheepvaart en Havens - van hoofdstuk XII. De beleidsdoorlichting heeft de vragen uit de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek gevolgd en is als gedegen en zorgvuldig beoordeeld door de onafhankelijk deskundige. Doordat het algemene beleidsdoel uit de Rijksbegroting geen directe koppeling kent met subdoelen en verbonden beleidsinzet, was het voor de onderzoekers op het niveau van een syntheseonderzoek niet mogelijk een uitspraak te doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Op individuele onderdelen kon er in algemene zin geconcludeerd worden dat de meeste als waarschijnlijk cq. doeltreffend zijn beoordeeld. Uit de beleidsdoorlichting zijn aanbevelingen gekomen die enerzijds de evaluatiesystematiek betreffen en anderzijds de inhoudelijke aard van het beleid. In februari 2023 zal de kabinetsreactie aan de Tweede Kamer gezonden worden.

De met de Rijksbrede Nederlandse Maritieme Strategie 2015–2025 (Kamerstukken II 2014-2015, [31 409, nr. 70](#)) ingezette koers is ook in 2022 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 had een doorlooptijd tot en met 2021. Een aantal onderwerpen uit het werkprogramma liep door in 2022 en zal doorlopen in 2023 (verbetering van het scheepsregister, Smart Shipping, structuurversterking binnenvaart etc.) of is inmiddels via een andere weg opgepakt. Onderwerpen op het gebied van vergroening van de zee- en binnenvaart zijn bijvoorbeeld opgepakt via de op 11 juni 2019 tot stand gekomen Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Voor wat betreft structuurversterking binnenvaart is eind 2022 een toekomstvisie op de binnenvaart tot stand gekomen (Kamerstukken II 2021-2022, [31 409, nr. 373](#)). Ten aanzien van de ambitie tot stapsgewijze verbetering van het scheepsregister en het voornemen om concrete verbetering door te voeren binnen de huidige structuur is de Kamer geïnformeerd dat ingezet wordt op het op orde brengen van de basis: waaronder vergunningverlening op orde (Kamerstukken II 2021-2022, [31 409 nr. 372](#)).

In november 2021 is een emissielabel geïntroduceerd voor binnenvaartschepen. In 2023 wordt gewerkt aan een convenant met de diverse stakeholders over toepassing van dit emissielabel in de praktijk. Dit moet in Q2 worden ondertekend. Op 29 januari 2021 is een een regeling gepubliceerd voor investeringssubsidies waarmee de aanschaf van schone motoren in

de binnenvaart wordt gestimuleerd ([Staatscourant 2021-4018](#)) Deze investeringsregeling loopt van 2021 tot 2025 en omvat eveneens de aanschaf van katalysatoren vanuit de permanente aanpak stikstofproblematiek. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (Kamerstukken II 2019-2020, [35 334, nr. 82](#)). Voor de zeevaart spant lenW zich in voor de invoering van mondiale prijsprikkels gericht op reductie van CO2 emissies.

In april 2022 is vanuit het Nationaal Groeifonds € 50,2 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitrol van zero emissie binnenvaart via batterij containers. Tot 2026 moet dit leiden tot 45 zero emissie binnenvaartschepen met bijbehorende laadstations. Het bedrijf Zero Emission Services BV heeft eind 2022 het eerste deel van het bedrag ontvangen voor de realisatie van laadstations en de aankoop van batterijcontainers en zal in 2023 en 2024 eveneens een bijdrage ontvangen. Daarnaast start in 2023 een subsidieregeling voor de ombouw van schepen.

In april 2022 is het voorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infrastructuur logistiek. De kwartiermakersfase is eind 2022 afgerond en de uitvoeringsfase is gestart. In de periode 2023 – 2026 zullen via diverse nadere opdrachten de vier werkpakketten van DIL overeenkomstig het Nationaal Groeifonds voorstel worden uitgevoerd.

Op 26 november 2020 is de Havennota 2020–2030 naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstukken II 2020-2021, [31 409 nr. 306](#)). De Havennota 2020–2030 heeft tot doel om vanuit een integraal en publiek perspectief in te spelen op de kansen en uitdagingen voor de Nederlandse havens. Ambitie is om de krachtige positie van de havens in onze delta-economie te behouden en te versterken zodat de toegevoegde waarde, de bijdrage aan het nationale verdienvermogen en de werkgelegenheid van de zee- en binnenhavens ook in een onzekere toekomst behouden blijven. In de Havennota zijn vijf havens van nationaal belang benoemd. Deze havens hebben in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) prioriteit voor bereikbaarheidsinvesteringen. Mainport Rotterdam heeft hierin een bijzondere positie vanwege de economische omvang en schaalgrootte. Meer havensamenwerking om te komen tot betere marktprestaties is een van de speerpunten van de Havennota.

In lijn met de Goederenvervoeragenda uit 2019 zijn bij het versterken en verder integreren van het multimodale transportsysteem de keuze van verladers voor transport via de binnenvaart en het spoor gestimuleerd, zijn knelpunten voor een dergelijke modal shiftaanpak geformuleerd en in gang gezet, is een nieuwe ruimere subsidieregeling ontwikkeld die met Brusselse instemming tot 2025 zal gelden en zijn ter versterking van het transportsysteem stappen gezet met de ontwikkeling van buisleidingen als een 'nieuwe' modaliteit. Hierbij is een stevige (politieke) basis gelegd voor de rol van buisleidingen in het multimodal goederenvervoer en de energietransitie. Ook zijn duidelijke stappen gezet op het gebied van de digitalisering om deze integratie en samenwerking binnen de goederenvervoer mogelijk te maken. Daarnaast is in het voorjaar van 2022 de corridor aanpak Zuid (goederenstroom Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen) gestart in het bestuurlijk overleg MIRT GVC en is hierbij een eerste programma gericht op samenwerking binnen de corridor, modal shift en verduurzaming gestart. In de brief van 15 november 2022 (Kamerstukken II 2021-2022, [34 244, nr 3](#)) is de Tweede Kamer over de eerste resultaten van de modal shiftaanpak geïnformeerd.

Op 1 januari 2021 is een nieuw loodsplichtstelsel in werking getreden (Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet, Loodsplichtbesluit 2021 en Loodsplichtregeling 2021). Overeenkomstig de motie van de Tweede Kamer ([Kamerstukken II 2019-2020, 35 248, nr. 10](#)) is deze regelgeving een jaar na inwerkingtreding geëvalueerd. Deze evaluatie is op 19 september 2022 aan de Tweede Kamer toegestuurd ([Kamerstukken II 2021-2022, 35 248, nr 11](#)).

Vanuit de wens om de maritieme veiligheid structureel beter te borgen door een risicogestuurde aanpak, is in november 2020 het Beleidskader maritieme veiligheid naar de Tweede Kamer verzonden ([Kamerstukken II 2019-2020, 31 409, nr. 307](#)). Dit beleidskader omvat zowel de nautische veiligheid (safety) als maritieme security en bevat onder meer een doelstelling en een aantal acties die komende jaren zullen worden opgepakt. In de verzamelbrief van 1 december 2022 ([Kamerstukken II 2021-2022, 31409, 372](#)) voor het commissiedebat maritiem is aangegeven dat de Tweede Kamer voor de zomer van 2023 een overzicht van de stand van zaken ontvangt.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 48 Budgettaire gevolgen van beleid art. 18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	44.916	35.641	85.477	42.649	115.084	27.497	87.587	1
Uitgaven	39.981	57.139	81.021	32.381	55.423	38.880	16.543	
1 Scheepvaart en havens	39.981	57.139	81.021	32.381	55.423	38.880	16.543	
<i>Opdrachten</i>	<i>26.913</i>	<i>19.452</i>	<i>20.759</i>	<i>12.728</i>	<i>12.816</i>	<i>15.730</i>	<i>- 2.914</i>	2
Caribisch Nederland	9774	797	45	61	0	100	- 100	
Topsector Logistiek	15.482	15.778	14.968	6.448	8.784	10.535	- 1.751	
NGF Project - Digitale Infrastructuur Logistiek	0	0	0	0	647	0	647	
Overige Opdrachten	1.657	2.877	5.746	6.219	3.385	5.095	- 1.710	
<i>Subsidies</i>	<i>7.976</i>	<i>5.756</i>	<i>7.785</i>	<i>15.990</i>	<i>37.681</i>	<i>20.080</i>	<i>17.601</i>	3
Topsector Logistiek	6.359	4.189	1.764	0	4.000	0	4.000	
Verduurzaming binnenvaart	0	0	0	10.444	18.364	20.000	- 1.636	
Stimulering elektrisch varen	0	0	5.440	4.000	0	0	0	
NGF Project - Zero-emissie binnenvaart batterij- elektrisch	0	0	0	0	9.500	0	9.500	
Overige Subsidies	1.617	1.567	581	1.546	5.817	80	5.737	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>1.430</i>	<i>1.608</i>	<i>1.667</i>	<i>1.859</i>	<i>3.253</i>	<i>1.489</i>	<i>1.764</i>	4
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.212	1.498	1.417	1.392	2.465	1.489	976	
Waarvan bijdrage aan RVO	218	110	250	467	778	0	778	
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	0	0	10	0	10	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>2.158</i>	<i>28.701</i>	<i>49.343</i>	<i>35</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Bijdrage gemeente Tilburg	0	0	4.750	0	0	0	0	
Bijdrage provincie Noord- Holland	0	0	27.638	0	0	0	0	
Bijdragen Caribisch Nederland	2158	28.701	16.714	35	0	0	0	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	241	0	0	0	0
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>1.504</i>	<i>1.622</i>	<i>1.467</i>	<i>1.525</i>	<i>1.565</i>	<i>1.581</i>	<i>- 16</i>
Waarvan bijdrage aan CCR/IMO (HGIS)	1.020	1.123	967	1.025	548	1.081	- 533
Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	484	499	500	500	1.017	500	517
<i>Bijdragen ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>244</i>	<i>108</i>	<i>0</i>	<i>108</i>
Ontvangsten	168	427	643	738	495	0	495

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.

- De hogere realisatie van het verplichtingenbudget van per saldo € 87,6 miljoen is het gevolg van ontvangen budget:
 - Uit het Nationaal Groeifonds ten behoeve van de uitvoering van de projecten Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (€ 35,1 miljoen) en digitale infrastructuur en logistiek (€ 49,8 miljoen).
 - Van de aanvullende post (€ 10 miljoen) voor de tijdelijke subsidieregeling binnenvaartschepen 2021-2026.
 - Vanuit het Mobiliteitsfonds voor:
 - de tijdelijke walstroomregeling 2022-2023 (€ 10,4 miljoen).
 - de tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026 (€ 4,0 miljoen)
 - het project Digitale Transport Strategie (€ 1,1 miljoen).
 - Hiertegenover staat een lagere realisatie van het verplichtingenbudget, met name als gevolg van een actualisatie van het kasritme voor de tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2026 waarbij € 19,7 miljoen naar latere jaren is geschoven. Dit is een gevolg van achterblijvende interesse in de regeling voor het stikstofaandeel SCR-katalysatoren. Overige mutaties verklaren het resterende verschil (€ 3,1 miljoen).
- De lagere realisatie van het opdrachtenbudget (€ 2,9 miljoen) is met name het gevolg van een lagere realisatie op het vervolgprogramma Topsector Logistiek welke is teruggeboekt naar het Mobiliteitsfonds (€ 1,8 miljoen) en diverse overboekingen. Daartegenover staat een hogere realisatie door ontvangen dekking voor de uitvoering van de Digitale Transport Strategie vanuit het Mobiliteitsfonds (€ 1,1 miljoen). Overige mutaties verklaren het resterende verschil (€ 2,2 miljoen).
- De hogere realisatie van het subsidiebudget (€ 17,6 miljoen) betreft met name € 9,5 miljoen ontvangen budget voor de uitvoering van het Nationaal Groeifondsproject voor subsidie ten behoeve van elektrisch varen. Daarnaast is door vertraging in de uitvoering van de tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2026, als gevolg van achterblijvende interesse in het stikstofaandeel SCR-katalysatoren, € 11,1 miljoen budget meegenomen van 2021 naar 2022. Vervolgens heeft in 2022 een actualisatie plaatsgevonden van het kasritme waarbij € 19,7 miljoen naar latere jaren is geschoven en is door deze vertraging € 2,5 miljoen niet ingezet in 2022. Voor het aandeel motorvervanging van de regeling voor verduurzaming van de

- binnenvaartschepen is € 10 miljoen extra budget ontvangen vanuit de aanvullende post, welke volledig is ingezet. Voor de tijdelijke walstroomregeling 2022-2023 is € 5,9 miljoen budget ontvangen vanuit het Mobiliteitsfonds. Voor de tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026 is € 4 miljoen budget vanuit het Mobiliteitsfonds op HXII ontvangen, waar uitvoering en realisatie plaatsvindt. Overige mutaties verklaren het resterende verschil (€ 0,7 miljoen).
4. De hogere realisatie van de agentschapsbijdragen (€ 1,8 miljoen) is met name een gevolg van ontvangen budget vanuit het Mobiliteitsfonds voor inzet van RWS en mutaties vanuit subsidieregelingen voor de uitvoering daarvan door RVO.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Scheepvaart en havens

18.01.01 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.
- Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
- De uitvoering van de acties uit de definitieve 2020 – 2030 Havennota verlopen via het reguliere opdrachtenbudget met aansluiting op het Werkprogramma Zeehavens.
- In april 2022 is het voorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infrastructuur logistiek. De kwartiermakersfase is eind 2022 afgerond en de uitvoeringsfase is gestart. In de periode 2023 – 2026 zullen via diverse nadere opdrachten de vier werkpakketten van DIL overeenkomstig het Nationaal Groeifonds voorstel worden uitgevoerd.
- Voor de uitvoering van de Green Deal is budget beschikbaar voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart en zeevaart. Naast subsidie voor motorvervanging op binnenvaartschepen vindt validatie onderzoek plaats naar duurzame oplossingen voor de zeevaart.
- Voor de uitvoering van de Digitale Transport Strategie is in samenwerking met de mainports inmiddels een federatieve referentie architectuur voor veilig data delen tussen overheden en bedrijven vastgesteld. Aangezien dit een enorme systeemsprong in bestaande logistieke ketens vereist, is in 2022 gestart met het valideren van de eerste minimale basisvarianten van de federatieve referentie architectuur in concrete projecten. Dit zal de komende jaren worden

- voortgezet en verder uitgebouwd. Bij de implementatie van de EU Verordeningen over papierloos transport (eFTI) en maritiem single window (EMSWe) loopt het opstellen van de IT specificaties door de Europese Commissie enige vertraging op. In 2023 zal worden bekeken welke impact dit heeft op de planning van de nationale implementaties. Inzet is nog steeds gericht op tijdige nationale implementatie van beide verordeningen in 2025.
- IenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2022 zijn deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) ingezet om de cyber awareness en weerbaarheid binnen de maritieme sector te vergroten en planmatig vorm te geven. Daarnaast is ingezet op het verder professionaliseren en programmatisch inbedden van het toezicht op cybersecurity. Dit wordt gecontinueerd in 2023.
 - Voor de Topsector Logistiek zijn opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek. In 2022 werd in totaal voor € 8,5 miljoen aan activiteiten in de vorm van opdrachten uitgevoerd. De activiteiten richten zich op het bereiken van een sterk concurrerende en emissieloze logistiek en hebben betrekking op de drie toepassingsgebieden stadslogistiek, supply chains en corridors en knooppunten. Daarnaast zijn er in 2022 nieuwe activiteiten bijgekomen die zich richten op stilstofreductie.

18.01.02 Subsidies

- Voor de tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 was in 2022 € 15,9 miljoen beschikbaar voor motorvervanging, welke volledig is uitgeput. Van de beschikbare € 3,8 miljoen voor de aanschaf en installatie van Selective Catalytic Reduction (SCR)-katalysatoren voor binnenvaartschepen is € 2,5 miljoen uitgeput.
- In 2022 zijn de eerste twee tenders van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom havens opengesteld. De twee tenders hebben meerdere¹⁴ walstroomprojecten voor de zeevaart opgeleverd in de havens van Rotterdam, Amsterdam en North Seaport, waaronder projecten voor de cruiseterminals van Rotterdam en Amsterdam.
- In 2022 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.
- Met de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026 wordt onderzoek gesubsidieerd dat bijdraagt aan de transitie naar duurzame, concurrerende en veilige logistieke ketens en goederenvervoer. Dit is onderdeel van de Gezamenlijke Ambitie, Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig (Deel A) en de emissiereductie in de bouw door de ontwikkeling van effectieve bouwlogistieke ketens, de ontwikkeling van verdere digitalisering of ketenregieactiviteiten als onderdeel van de aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) (Deel B). Hiervoor was € 4 miljoen respectievelijk € 3 miljoen beschikbaar. Wegens onvoldoende gekwalificeerde aanvragen voor Deel B zijn de middelen (€ 3 miljoen) voor 2022 onbenut gebleven.

¹⁴ Eind januari 2023 worden de beschikkingen van de tweede tender bekend.

- In april 2022 is vanuit het Nationaal Groeifonds € 50,2 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitrol van zero emissie binnenvaart via batterij containers. Tot 2026 moet dit leiden tot 45 zero emissie binnenvaartschepen met bijbehorende laadstations. Het bedrijf Zero Emission Services BV heeft eind 2022 het eerste deel van het bedrag ontvangen voor de realisatie van laadstations en de aankoop van batterijcontainers en zal in 2023 en 2024 eveneens een bijdrage ontvangen. Daarnaast start in 2023 een subsidieregeling voor de ombouw van schepen.
- In april 2022 is het voorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar gesteld voor het realiseren van een digitale infrastructuur logistiek. De kwartiermakersfase is eind 2022 afgerond en de uitvoeringsfase is gestart. In de periode 2023 – 2026 zullen via diverse nadere opdrachten de vier werkpakketten van DIL overeenkomstig het Nationaal Groeifonds voorstel worden uitgevoerd.
- In 2022 is subsidie verstrekt aan de Nederlandse Zeevarenden Centrale voor het laten uitvoeren van een beknopte studie naar de structurele financiering van Nederlandse zeemannshuizen en de behoefte van zeevarenden op het terrein van welzijn die tijdelijk in Nederlandse havens verblijven. De studie is eind 2022 opgeleverd. De resultaten bieden voldoende basis om met de betrokken partijen in de Nederlandse havens te spreken over de continuïteit van financiering.
- In 2022 is door het ministerie een subsidie verstrekt aan de Europese brancheorganisatie voor dampverwerkers (EVRA). De subsidie is bestemd om een CEF-T aanvraag op te laten stellen door een gespecialiseerd subsidiebureau waarmee subsidie kan worden verkregen voor een studieproject omtrent de ontwikkeling en uitrol van mobiele ontgasingsinstallaties. Dit levert een bijdrage aan de implementatie van het internationale CDNI-verbod op varend ontgassen door binnenvaarttankschepen.
- In 2022 heeft IenW subsidie verleend aan de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) voor digitalisering van ligplaatsenmanagement. Het doel hiervan was de ontwikkeling van collectieve ontwikkelinstrumenten, te gebruiken door havens, die daarmee op eigen niveau aan kunnen haken, stappen kunnen zetten en vaart kunnen maken in de digitalisering. Dit sluit aan bij de nationale programma's van IenW met een Digitale Transport Strategie en het opzetten van een Platform Digitaal Transport en Basis Data Infrastructuur.
- In 2022 is een subsidie verstrekt aan Havenbedrijf Amsterdam om mogelijk te maken dat de haven automatisch de ontvangstbewijzen van scheepsafval door kan melden aan SafeSeaNet (SSN). De verplichting voor het melden aan SSN komt voort uit implementatiewetgeving¹⁵ voor de nieuwe havenontvangstvoorziening richtlijn (Richtlijn 2019/883).

18.01.03 Bijdragen aan agentschappen

In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol zijn met RWS 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.

18.01.05 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

¹⁵ Aanpassing Wet voorkoming verontreiniging door schepen, [Stb. 2022, 198](#) Kamerstukken: 35886

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.

18.01.06 Bijdrage aan ZBO's/RWT's

Voor het uitvoeren van een wettelijke taak Nationaal Register, uitvoering van de Single Point of Contact, is € 0,1 miljoen aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) beschikbaar gesteld.

H. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 49 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet (x € 1.000)

		2022
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdsdtuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds	1.450.004
	Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	44.247
	Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.494.251
<i>Waarvan</i>		
15.01	Verkeersmanagement	10.972
15.02	Beheer onderhoud en vervanging	511.648
15.03	Aanleg	390.458
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	165.643
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	415.530
15.07	Investeringsruimte	0

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

2022

	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds	
	Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	- 7
	Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	- 7
<i>Waarvan</i>		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	- 7

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. 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.

Tabel 51 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.19

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	56.811	54.909	69.771	70.348	15.680	46.119	- 30.439
Uitgaven	55.953	55.891	68.125	73.422	11.452	46.411	- 34.959
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	55.953	55.891	68.125	73.422	11.451	46.411	- 34.960
Ontvangsten	501	5.780	2.811	1.868	1.960	0	1.960

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.
- 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 IenW 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 IenW-terreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de internationale beleidsinzet.
- Voor ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt IenW 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 IenW samen met andere deelnemende staten en actoren in op het bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen.

(Doen) Uitvoeren

IenW 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 IenW op dit artikel 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.

In 2022 is de opdrachtverstrekking aan RIVM en RVO gewijzigd en vindt de opdrachtverlening plaats vanuit de beleidsartikelen waar de beleidsverantwoordelijkheid ligt.

C. Indicatoren en Kengetallen

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

D. Beleidsconclusies

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2022.

Nederland blijft de urgentie van de transitie naar een circulaire economie actief uitdragen in het buitenland. In de Europese Unie werd ingezet op ambitieuze regelgeving (zie ook artikel 21). De mondiale conferentie Stockholm+50 (juni) werd gebruikt om een circulaire economie te positioneren als sleutel oplossing in de planetaire crises van klimaat, biodiversiteit en vervuiling. Ook de belangrijke positie van jongeren in het milieubeleid

werd over het voetlicht gebracht, de staatssecretaris presenteerde de nationale verklaring in Stockholm samen met een jongeren vertegenwoordiger. In het najaar gingen de onderhandelingen voor een nieuw plastic verdrag van start - ook hier was Nederland actief. Dat gold ook voor de klimaat conferentie COP27 (Sharm-El-Sheikh, november), de G20 (Bali, augustus) en het World Circular Economy Forum 2022 (Kigali, december). Er waren ook talloze bilaterale ontmoetingen met invloedrijke landen zoals de VS, Japan en Egypte. Ook met invloedrijke internationale organisaties als het World Economic Forum, Circle Economy en het Finse innovatie fonds Sitra werden de banden aangehaald.

In navolging van de Climate Adaptation Summit (januari 2021) heeft Nederland ook in 2022 bilateraal, multilateraal en in Europese context bijgedragen aan het stimuleren van de weerbaarheid van mensen en ecosystemen tegen de gevolgen van klimaatverandering. Het versterken van de uitvoering van een robuuste nationale adaptatie cyclus stond hierbij centraal. Daarom werkt Nederland aan het aanscherpen van internationale ambities en afspraken op het gebied van klimaat adaptatie. In 2022 droeg Nederland actief bij aan het versterken van de uitvoering van de mondiale adaptatie doelstelling van het Parijs Akkoord met het tweejarige 'werkprogramma over de mondiale adaptatie doelstelling' dat tijdens COP27 (november 2021) is gelanceerd. Dit heeft onder andere geleid tot de lancering van een verdiepend raamwerk tijdens de klimaatonderhandelingen gedurende COP28 (november 2022 zie tevens kamerbrief [31 793, nr. 234](#))

Green Deal

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

Ruimtevaart- en satellietdata

In 2022 is het onderzoek naar de kwetsbaarheid en risico's bij de uitval of verstoring van satelliet navigatie binnen vitale publieke en private processen (IKUS II) afgerond. Ook leverde IenW de Nederlandse bijdrage aan het Europese Galileo satellietnavigatiesysteem (GNSS) onder andere met de werkzaamheden voor invoering van de overheidsdienst (publiek gereguleerde dienst, PRS) in Nederland en de start van de inrichting van een Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire, een tastbare bijdrage aan de grondinfrastructuur van Galileo. Tot slot is er een toenemend belang in het gebruik van aardobservatiedata als ondersteuning van de belangrijke transitie-opgaves uit het coalitie akkoord zoals klimaat en energie, verduurzaming, digitalisering en de ontwikkeling van sleutel technologieën. Ook de Europese Commissie is in 2022 sterker gaan sturen op het gebruiken van aard observatiedata, mede terug te zien in wetgevende voorstellen en voorwaarden voor deelname in programma's onder Horizon Europe.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 52 Budgettaire gevolgen van beleid art. 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)

				Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Verplichtingen	56.811	54.909	69.771	70.348	15.680	46.119	- 30.439	1
Uitgaven	55.953	55.891	68.125	73.422	11.452	46.411	- 34.959	
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	55.953	55.891	68.125	73.422	11.451	46.411	- 34.960	
<i>Opdrachten</i>	<i>4.921</i>	<i>5.324</i>	<i>9.009</i>	<i>6.733</i>	<i>2.692</i>	<i>2.250</i>	<i>442</i>	
Uitvoering HGIS	2557	1722	2.543	2.011	574	1.083	- 509	
Uitvoering niet-HGIS	2080	3441	6.357	3.803	607	860	- 253	
DGMI algemene opdrachten	0	0	0	364	382	0	382	
Overige Opdrachten	284	161	109	556	1.129	1.167	- 38	
<i>Subsidies</i>	<i>749</i>	<i>292</i>	<i>465</i>	<i>301</i>	<i>1.016</i>	<i>1.622</i>	<i>- 606</i>	
Interreg	698	237	435	35	991	1.622	- 631	
Overige Subsidies	51	55	30	266	25	0	25	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>45.966</i>	<i>46.155</i>	<i>50.865</i>	<i>59.698</i>	<i>2.574</i>	<i>38.370</i>	<i>- 35.796</i>	2
Waarvan bijdrage aan RIVM	32.992	34.714	39.394	46.275	241	30.456	- 30.215	
Waarvan bijdrage aan RVO	12.474	11.029	11.145	13.022	1.911	7.402	- 5.491	
Waarvan bijdrage aan KNMI	167	75	0	0	0	0	0	
Waarvan bijdrage aan RWS	333	337	326	401	422	398	24	
Overige bijdragen aan agentschappen					0	114	- 114	
<i>Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>4.317</i>	<i>4.120</i>	<i>5.136</i>	<i>4.740</i>	<i>4.670</i>	<i>4.169</i>	<i>501</i>	
Waarvan bijdragen HGIS					2.415	3.969	- 1.554	3
Waarvan bijdragen niet-HGIS					2.255	200	2.055	4
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>					<i>100</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	
<i>Bekostiging</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2.650</i>	<i>1.950</i>	<i>400</i>	<i>0</i>	<i>400</i>	
Ontvangsten	501	5780	2.811	1.868	1.960	0	1.960	5

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 verplichtingen realisatie van € 30,4 miljoen is het gevolg van een wijziging in de administratieve verwerking van de opdrachtverstrekking aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Als gevolg hiervan is € 34,0 miljoen bij Voorjaarsnota 2022 teruggeboekt vanuit artikel 19 naar de beleidsartikelen waar de beleidsverantwoordelijkheid ligt. Hiernaast is € 0,8 miljoen overgeboekt naar het ministerie van OCW inzake het Nederlands Polair Programma. Tevens is een verplichting schuif van € 4,4 miljoen vanuit latere jaren uitgevoerd ten behoeve van de vastlegging van de verplichting inzake de gebruiksvergoeding van het Galileo Reference Center (GRC Noordwijk) voor 10 jaar (2022-2031).
2. De lagere uitgaven van € 35,8 miljoen aan agentschappen is het gevolg van de bij Voorjaarsnota 2022 doorgevoerde wijziging in de administratieve verwerking van de opdrachtverstrekking aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend

- Nederland (RVO). Als gevolg hiervan zijn de budgetten die jaren geleden waren ingelegd vanuit de diverse beleidsartikelen vanuit artikel 19 teruggeboekt naar de beleidsartikelen waar de beleidsverantwoordelijkheid voor de uitgaven ligt.
3. De lagere uitgaven van € 1,6 miljoen op het HGIS budget is het gevolg van een overheveling naar artikel 11 (Integraal Waterbeleid) ten behoeve van de nieuwe programmadirectie Klimaat en Water Internationaal (KAWI).
 4. De hogere uitgaven van € 2,1 miljoen is het gevolg van de toekenning van een aantal incidentele internationale bijdragen waarvan de juridische grondslag geregeld is in de Najaarsnota 2022. Voor de financiering zijn onderstaande ontvangsten ingezet.
 5. De hogere ontvangst van € 1,9 miljoen betreft voor € 1,3 miljoen een terugstorting van de EU secretariaten in het kader van de afwikkeling van eerdere Interreg programma's (periode tot en met 2013). De kosten van de technische bijstand (ondersteuning lidstaten bij de uitvoering van de interreg projecten) is lager uitgevallen dan was voorgeschoten. De niet bestede middelen zijn teruggestort. Daarnaast is € 0,6 miljoen ontvangen van RVO in het kader van de eindafrekening over 2021. De werkelijke uitgaven zijn lager uitgevallen dan de verleende voorschotten.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

Opdrachten

In 2022 zijn uitgaven gedaan op het beleidsterrein ruimtevaart en satelliet data. Het betreft onder andere de jaarlijkse gebruiksvergoeding van het Galileo Reference Centre te Noordwijk en de door het Nederlands Space Office (NSO) en overige partijen geleverde diensten ter ondersteuning van de uitvoering van het ruimtebeleid van IenW. Tevens zijn er diverse opdrachten verstrekt inzake de voorbereiding van de bouw van het nieuwe Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire.

Hiernaast zijn 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 om internationaal Reuse & Refill systemen te introduceren en op te schalen voor meer impact in de transitie naar de circulaire economie en hiermee eenmalige plastic producten en verpakkingen terug te dringen.

In 2022 zijn eveneens uitgaven gedaan ten behoeve van de uitvoering van het programma Interreg VI (programma periode 2021-2027). Het gaat hierbij om de verplichte kosten voor de technische bijstand van de EU secretariaten die de lidstaten ondersteunen bij de uitvoering van het programma.

Voorts zijn er middelen ingezet ter voorbereiding van het Nationaal Milieu Programma in het kader van het opstellen van een milieu effect rapportage (plan-MER).

Subsidies

Interreg

In 2022 zijn in het kader van de Europese subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI subsidies verstrekt aan de Nederlandse partners. De uitvoering van de regelingen ligt bij RVO.

Bijdrage aan agentschappen

RVO

lenW heeft in 2022 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Europese subsidieregelingen Interreg en LIFE . Daarnaast heeft RVO ondersteuning geleverd bij de uitvoering van diverse Europese programma's waaronder Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF) en het Trans European Network (TEN-T).

RIVM

lenW heeft in 2022 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De middelen zijn ingezet voor beleid onderbouwend onderzoek voor het opstellen van het Nationaal Milieu Programma (NMP).

RWS

RWS heeft in 2022 werkzaamheden uitgevoerd inzake de Wet bescherming Antarctica (vergunningen beleid). Daarnaast zijn middelen toegekend voor ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid en grensoverschrijdende samenwerking, waaronder Horizon Europe en het UNEP Tienjarig kader programma voor duurzame consumptie en productie (10YFP SCP).

Bijdrage aan Medeoverheden

In 2022 is een bijdrage toegekend aan de provincie Overijssel in het kader van het Europese subsidie programma Interreg V.

Bijdrage aan (inter)nationale organisaties

Op grond van internationale verdragen, internationale afspraken, contributie verplichtingen en aanvragen, zijn aan diverse internationale organisaties bijdragen toegekend in 2022. De bijdragen van € 0,1 miljoen of meer zijn kort toegelicht in onderstaand tabel.

Tabel 53 Internationale bijdragen

Organisatie	Toelichting	Bedrag x € 1.000
UNEP	Bijdrage 2022 aan het United Nations Environment Programme / Environment Fund	615
UNEP	Bijdrage aan de UNEP in het kader van de World Environment Day (WED- plastic). De WED biedt mogelijkheden om de inhoudelijke speerpunten van Nederland in de aanpak van plastic (o.a. ketenbenadering, CE, belang van aanpak microplastics) te benadrukken in de internationale context waarbij wordt onderhandeld over een mondiaal verdrag voor de aanpak van plastic.	600
SITRA	Bijdrage aan SITRA in het kader van de World Circulaire Economic Forum (WCEF) in Afrika (Kigali, Rwanda) voor het opzetten van regionale workshops en het betrekken van lokale stakeholders bij de transitie naar CE.	550
UNEA	Bijdrage aan de UNEA in het kader van de start van de onderhandelingen inzake het opstellen van een verdrag voor de aanpak van plastic. De onderhandelingen moeten eind 2024 zijn afgerond, en vergen ten minste 5 mondiale, multi-stakeholder onderhandelingsronden, waarvoor veel geld nodig is. Nederland onderstreept het grote belang dat het hecht aan deze onderhandelingen door financieel bij te dragen, en versterkt op die manier de positie als actieve onderhandelingspartner in EU en mondiaal verband.	400
World Economic Forum (WEF)	Bijdrage aan World Economic Forum voor het verder versnellen van de circulaire economie op de onderwerpen monitoring en financiering. Daartoe zijn internationale panelsessies georganiseerd tijdens de klimaat-COP27 en het World Circular Economy Forum. De middelen zijn tevens bedoeld voor de ontwikkeling van een instrument dat een beter beeld moet geven van de beschikbaarheid van grondstoffen in de zware industrie.	300
WRI	Bijdrage aan WRI voor het Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE). PACE wordt gezien als belangrijke partner om wereldwijd publieke en private partijen samen te brengen om zo de transitie naar een circulaire economie op diverse gebieden te versnellen.	200
UNDP	Bijdrage aan de UNDP voor de implementatie/ uitrol van een tool kit voor de integratie van CE in nationale klimaatplannen en hiermee bij te dragen aan de realisatie van klimaatdoelen. Deze bijdrage maakt het mogelijk dat landen worden bijgestaan in het implementeren van de CE toolkit en het ontwikkelen en uitvoeren van concrete klimaatplannen, o.a. op het gebied van circulaire economie.	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.	162
UNEP	Bijdrage aan de UNEP in het kader van het 10 year framework program (10YFP) voor duurzame consumptie en productie (SCP), als basis voor de aanpak van de drie planetaire crises klimaatverandering, biodiversiteitsverlies en vervuiling.	150
UNECE	Bijdrage aan de UNECE voor een database met maatregelen en richtlijnen hoe mitigatie maatregelen inzake klimaat verandering te integreren in transport ontwerp - en plannings systemen. Daarnaast wordt bijgedragen aan een uitvoeringskader voor de aanleg van duurzame (fiets) infrastructuur welke individuele landen steden en regio's in staat stelt om deze kosteneffectief te realiseren en daarmee duurzame en actieve mobiliteit vorm te geven.	130
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.	125
UNEP	Bijdrage aan het Speciale Programma (SP) van UNEP. Dit programma is bedoeld voor institutionele versterking van ontwikkelingslanden en landen in transitie voor de implementatie van de chemicaliën- en afvalverdragen alsmede de strategische aanpak voor het international beheer van chemicaliën.	100
China Council for International Cooperation and Development	Nederland neemt (op uitnodiging van China) deel aan deze adviesraad op hoog niveau op het gebied van duurzame ontwikkeling. De contributies worden gebruikt voor het laten doen van studies. Nederland heeft veel ervaring en kennis op het voor China relevante thema vergroening en wil dit thema de komende jaren beter onder de aandacht brengen.	100
UNEP	Bijdrage aan de UNEP in het kader van het Montevideo-werkprogramma dat zich richt op de ondersteuning van landen bij de ontwikkeling en implementatie van moderne en accurate milieu governance (op het gebied van vervuiling, klimaat en biodiversiteit), in termen van wetgeving, uitvoeringsmodaliteiten etc. Het gaat hierbij om een cruciaal werkprogramma dat de basis legt voor de implementatie van tal van specifieke inhoudelijke mondiale afspraken	100
UNEP	Bijdrage aan de UNEP in het kader van de UN Decade for Ecosystem Restoration. Naast CE is duurzaam landgebruik cruciaal voor duurzaamheid. De bijdrage is bedoeld om de talloze projecten die onder de vlag van de UN Decade worden uitgevoerd samen te brengen in een database/ register van het World Conservation Monitoring Centre. Dit register is een belangrijk instrument om de monitoring van voortgang van afspraken (een Nederlandse prioriteit in het kader van nieuwe mondiale afspraken voor biodiversiteit) te verbeteren.	100
UNECE	Bijdrage aan het Inland Transport Committee-secretariaat om een aantal concrete producten (tools, samenwerkingen, projecten) te ontwikkelen die de transitie naar klimaatadaptieve transportinfrastructuur en slimme en duurzame mobiliteit kunnen ondersteunen.	100
Diverse organisaties	Bijdragen van minder dan € 0,1 miljoen.	738
Totaal		4.670

Bekostiging

Het betreft de afwikkeling (laatste 20%) van de in 2021 verstrekte bijdrage aan de Stichting Global Center on Adaptation in het kader van de rol die de stichting heeft vervuld als adaptatie kennis instituut bij de uitvoering van kabinetsbeleid met betrekking tot versnelling en monitoring van de Klimaat adaptatie actie agenda.

4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

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

Tabel 54 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.20

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	17.407	32.038	31.647	34.247	51.204	25.492	25.712
Uitgaven	23.627	36.862	34.056	30.712	55.722	28.188	27.534
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	23.627	36.862	34.056	30.712	55.723	28.188	27.535
Ontvangsten	342	2.136	1.891	2.038	368	0	368

B. Rol en verantwoordelijkheid

Regisseren

Om een solide en gezonde leefomgeving te realiseren op het gebied van luchtkwaliteit en geluid, regisseert de Minister van IenW de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Meer specifiek is de Minister van IenW 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 SWUNG²⁰) 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 zijn ondergebracht in de Omgevingswet die in 2022 in werking treedt. Lagere overheden worden ondersteund bij de uitvoering van de geluidregels.

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 IenW:

- het aangaan en organiseren van allianties met en tussen bedrijven, branches, overheden en kennisorganisaties om het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het Schone Lucht Akkoord (SLA) 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 bovengenoemde advieswaarden.

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 dertiende rapportage is aan de Kamer verzonden (Bijlage bij Kamerstukken II 2022-2023, 30175, nr. 429). Daarnaast ontvangt de Tweede Kamer jaarlijks een update over de uitvoering van de Richtlijn Nationale Emissiereductieverplichtingen (NEC-richtlijn, 2016/2284/EU).

Tabel 55 Kengetal: Overzicht Sanering Verkeerslawaaï

Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Lokale infrastructuur	A-lijst	Overig	Totaal
Totaal	77.355	335.800	413.155
Gereed 1980–1990 (schatting)	–	40.000	40.000
Gereed 1990–2021	63.947	98.998	162.945
verwacht 2022	200	2.500	2.700
Gereed 2022	4.231	6.425	10.656
Restant per einde 2022	9.177	190.377	199.554
<i>verwacht 2023</i>	<i>200</i>	<i>2.500</i>	<i>2.700</i>
Verwacht restant per einde 2023	8.977	187.877	196.854

Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Rijksinfrastructuur	Rijkswegen	Spoorwegen	Totaal
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.255	6.030
Gereed t/m 2021	680	3.970	4.650
Verwacht 2022	–	250	250
Gereed 2022	–	355	355
Restant einde 2022	95	930	1.025
<i>verwacht 2023</i>	<i>–</i>	<i>125</i>	<i>125</i>
Verwacht restant per einde 2023	95	805	900

¹ <https://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/>

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV)¹

Toelichting

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

In 2022 konden meer woningen als gereed worden aangemerkt dan was verwacht. De reden daarvoor is voor een belangrijk deel administratief. Op de eerste plaats heeft de gemeente Amsterdam laten weten dat de woningen op haar A-lijst grotendeels als gesaneerd kunnen worden aangemerkt. Op de tweede plaats blijkt uit de voorbereiding van saneringsprojecten dat veel woningen niet voor maatregelen in aanmerking komen omdat de maximale waarde van de geluidsbelasting binnen de woning niet wordt overschreden.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluidhinder milieubeheer) nog onder regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14. Het aantal gesaneerde woningen wijkt af van de prognose als gevolg van een gewijzigde uitvoeringsplanning van een aantal projecten.

In de tabel is het totaal aantal te saneren woningen vanwege spoorweglawaai gewijzigd van 5.330 naar 5.255 als gevolg van het vervallen van de sanering in Haarlemmerliede. Deze sanering wordt nu uitgevoerd door het MJPG onder regime van de Wet milieubeheer.

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

Tabel 56 Kengetal: Emissieluchtverontreinigende stoffen (kton/jr.)

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2021 [1]	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
								Doel NEC- Richtlijn	Raming	Doel NEC- Richtlijn
SO ₂	198	79	68	36	31	20	21	49	15-22	32
NO _x	629	454	405	327	248	182	178	223	138-140	154
NH ₃	345	173	154	134	129	123	122	134	108-122	121
VOS[2]	510	268	208	198	163	183	190	191	141-159	176
PM _{2,5} [3]	57	35	29	23	18	15	14	18	dec-14	15

Bron: www.emissieregistratie.nl

Toelichting

- 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.
- VOC staat voor Volatile Organic Compounds; dat zijn vluchtige koolwaterstoffen met uitzondering van methaan. Methaan valt niet onder de werking van deze richtlijn.

D. Beleidsconclusies

Eind 2022 hebben meer dan 100 overheden zich aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord. 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 in 2005 vastgestelde advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030. In 2021 is de uitvoeringsagenda van het Schone Lucht Akkoord gepresenteerd (Tweede Kamer [30175 nr 373](#)) en in 2022 vond verdere uitvoering van dit akkoord plaats alsmede monitoring met de gezondheidsindicator.

In 2022 is de voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord uitgebracht. Eruit blijkt dat het kabinet op koers is om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen, mits de maatregelen in het Akkoord volledig worden uitgevoerd. Hiervoor is in 2022 via de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord €10 miljoen beschikbaar gesteld voor een Rijksbijdrage aan projecten van bij het Schone Lucht Akkoord aangesloten provincies en gemeenten.

Verder zijn de uitgangspunten voor geluidberekeningen zoals vastgelegd in regelgeving die onder de Omgevingswet zal gaan gelden in 2022 geactualiseerd, onder meer waar het gaat om emissiefactoren. Verder is een vernieuwde geluidsaneringsregeling voor de Omgevingswet uitgewerkt waarvan de publicatie in 2023 zal plaatsvinden. Voorziene inwerkingtreding hiervan is 1 januari 2024. Daarnaast is in 2022 een beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 20 voor het onderwerp geluid uitgevoerd. Deze is begin 2023 naar de Kamer gestuurd.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 57 Budgettaire gevolgen van beleid art. 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	17407	32.038	31.647	34.247	51.204	25.492	25.712	1
Uitgaven	23.627	36.862	34.056	30.712	55.722	28.188	27.534	
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	23.627	36.862	34.056	30.712	55.723	28.188	27.535	
<i>Opdrachten</i>	<i>6.080</i>	<i>4.940</i>	<i>4.799</i>	<i>4.602</i>	<i>11.866</i>	<i>3.324</i>	<i>8.542</i>	<i>2</i>
Verkeersemisseries	2.001	4	0	0	0	0	0	
Uitvoering geluid- en luchtsanering	3.938	4.765	4.514	4.241	3.135	3.158	- 23	
Overige opdrachten	141	171	285	361	8.731	166	8.565	
<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>921</i>	<i>1.462</i>	<i>2.111</i>	<i>2.575</i>	<i>14.994</i>	<i>1.646</i>	<i>13.348</i>	<i>3</i>
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	0	90	0	10	10	10	0	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	921	1.372	2.111	2.565	2.681	1.636	1.045	
Waarvan aan RIVM	0	0	0	0	11.994	0	11.994	
Overige bijdragen	0	0	0	0	309	0	309	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	16.124	30.105	26.794	23.180	28.550	22.757	5.793	4
Programma NSL en SLA	5	9.639	0	6.928	6.793	0	6.793	
Uitvoering geluidsanering	16.119	20.466	26.794	16.252	21.757	22.757	- 1.000	
<i>Bekostiging</i>	502	355	352	355	312	461	- 149	
Ontvangsten	342	2136	1.891	2.038	368	0	368	

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 € 25,7 miljoen is het gevolg van twee overboekingen vanuit het Mobiliteits fonds naar dit artikel. Het betreft een overboeking van € 17,0 miljoen vanuit artikel 20 voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) en een overboeking van € 1,0 miljoen van artikel 12 ten behoeve van de Specifieke Uitkering Oplossen fijn stof knelpunten rondom vee houderijen in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarnaast is € 9,4 miljoen overgeheveld van artikel 19 naar artikel 20 in het kader van de wijziging in de financiële vastlegging van de opdrachten aan RVO en RIVM en is € 0,9 miljoen overgeboekt vanuit de artikelen 19 en 21 voor de financiering van de hogere kosten van RIVM in het kader van de Basisfinanciering Essentiële Infrastructuur (BEI) ten behoeve van het Landelijk Meetpunt Luchtkwaliteit (LML). Hiernaast is €1,3 miljoen overgeboekt naar het BTW Compensatie fonds in het kader van de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord waardoor het budget is verlaagd. Tot slot verklaren andere mutaties het resterende saldo (€-1,4 miljoen).
2. De hogere realisatie van € 8,5 miljoen wordt veroorzaakt door uitgaven in het kader van het Schone Lucht Akkoord. Het betreft met name opdrachten aan RIVM en RVO ter verbetering van de luchtkwaliteit en de leefomgeving.
3. De hogere kasrealisatie van € 13,3 miljoen wordt veroorzaakt door de opdrachten voor capaciteitsinzet van RIVM, RVO en RWS inzake de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en overige activiteiten ter bevordering van een duurzame en gezonde leefomgeving. Ter dekking van deze uitgaven zijn middelen overgeheveld vanuit artikel 19 en het Mobiliteitsfonds (zie ook toelichting 1).
4. De kasrealisatie van € 5,8 miljoen wordt enerzijds veroorzaakt door hogere uitgaven (€ 6,8 miljoen) ten behoeve van de specifieke uitkeringen in het kader van het Schone Lucht Akkoord. Bij Voorjaarsnota 2022 zijn de hiervoor benodigde middelen vanuit het Mobiliteitsfonds overgeheveld naar dit beleidsartikel. Anderzijds zijn de uitgaven in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaai € 1,0 miljoen lager uitgevallen als gevolg van de vertraging van de Omgevingswet.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder

Opdrachten

In 2022 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 subsidie programma Sanering Wegverkeerslawaaai. Hiernaast zijn er uitgaven gerealiseerd in het kader van een programmatische aanpak van geluidhinder in de luchtvaart, de verbetering van de geluid regelgeving onder de Omgevingswet en een beleidsdoorlichting van het programma geluid.
- Uitvoering Lucht. In het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) en de uitvoeringsagenda zijn o.a. opdrachten verstrekt voor de organisatie van congressen / bijeenkomsten om de draagvlak, betrokkenheid, samenwerking en kennis deling van deelnemende partijen te versterken. Tevens zijn er uitgaven gedaan voor het opzetten en ondersteunen van scholieren -en jongeren participatie projecten om de bewustzijn van het belang van schone lucht en hun eigen invloed daarop bij jongeren en de omgeving te vergroten.

Bijdragen aan agentschappen

RIVM

lenW heeft in 2022 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De middelen zijn ingezet voor beleidsonderbouwend onderzoek ter bevordering van een duurzame en gezonde leefomgeving. Daarnaast is o.a. geïnvesteerd in de aanschaf van een nieuw landelijk meetpunt luchtkwaliteit.

RVO

lenW heeft in 2022 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hierbij om de uitvoering van de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA).

RWS

Deze middelen zijn ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS voor de ondersteuning van stakeholders bij 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 2022 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 2022 is een bijdrage verstrekt aan TNO in het kader van het Milieu onderzoeksprogramma voor het onderdeel luchtkwaliteit.

Ontvangsten

In 2022 is een bedrag van € 0,4 miljoen ontvangen van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï naar aanleiding van de afwikkeling van subsidie toekenningen in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï.

4.9 Artikel 21 Duurzaamheid

A. Algemene doelstelling

Bevorderen van de circulaire economie met als doel het behouden van natuurlijke hulpbronnen, het verbeteren van de leveringszekerheid van grondstoffen, het verminderen van milieudruk en emissies en het versterken van de Nederlandse economie. Daarmee levert de circulaire economie een belangrijke bijdrage aan het klimaatbeleid.

Tabel 58 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.21

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	57.659	74.157	32.135	37.705	55.812	52.076	3.736
Uitgaven	52.352	29.867	46.998	47.166	57.819	62.770	- 4.951
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	540	146	238	114	55	857	- 802
5 Duurzame productketens	24.432	28.835	45.919	46.307	56.651	58.554	- 1.903
6 Natuurlijk kapitaal	387	886	841	745	1.113	3.359	- 2.246
7 Duurzame Mobiliteit	26.993	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	215	171	265	1.411	820	0	820

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 en standaarden ontwikkeld en samenwerkingsverbanden georganiseerd met (mede)overheden, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke partners. De Minister van IenW is hierbij verantwoordelijk voor:

- De coördinatie van de transitie naar een circulaire economie 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 en de kwaliteit van de leefomgeving 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 beprijsen 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 lenW duurzame initiatieven in de samenleving. Daarom stimuleert de Minister in samenwerking met andere ministers:

- 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 circulaire ketens te sluiten en begrippen als 'duurzaam consumeren' en 'maatschappelijk verantwoord ondernemen' concreet en hanteerbaar te maken voor (kleine) bedrijven en burgers bijvoorbeeld via het Versnellingshuis voor bedrijven en Milieu Centraal voor consumenten;
- De ontwikkeling van de benodigde kennis en innovaties vanuit de Kennis- en Innovatieagenda Circulaire Economie gericht op de reductie van gebruik aan primaire abiotische grondstoffen en een volledige circulaire economie in 2050. De focus ligt op ontwerp voor circulariteit, circulaire grondstoffen en processen, en vertrouwen, gedrag en acceptatie om zo alle actoren mee te krijgen in de transitie naar een circulaire economie;
- 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 het fiscaal stimuleren van groene financiering via de Regeling groenprojecten;
- 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

Monitoring

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voert de regie over het monitoringsprogramma Circulaire Economie, dat in samenwerking met verschillende kennisinstellingen wordt uitgevoerd. Eén keer in de twee jaar levert PBL in dat verband een Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) op dat in 2021 voor het eerst is verschenen. In 2022 is de (beperkttere) voortgangsrapportage opgeleverd. Begin 2023 publiceert het PBL de tweede ICER. In de Monitor Brede Welvaart en SDG's 2022 en de Zesde Nationale SDG rapportage 'Nederland Ontwikkelt Duurzaam' is in 2022 gerapporteerd over de stand van duurzame ontwikkeling in Nederland waaronder circulaire economie en kwaliteit van de leefomgeving. Naast deze reeks is in maart 2022 de publicatie 'Circulaire economie en de Sustainable Development Goals'¹⁶ van het CBS verschenen.

¹⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2022/circulaire-economie-en-de-sustainable-development-goals>

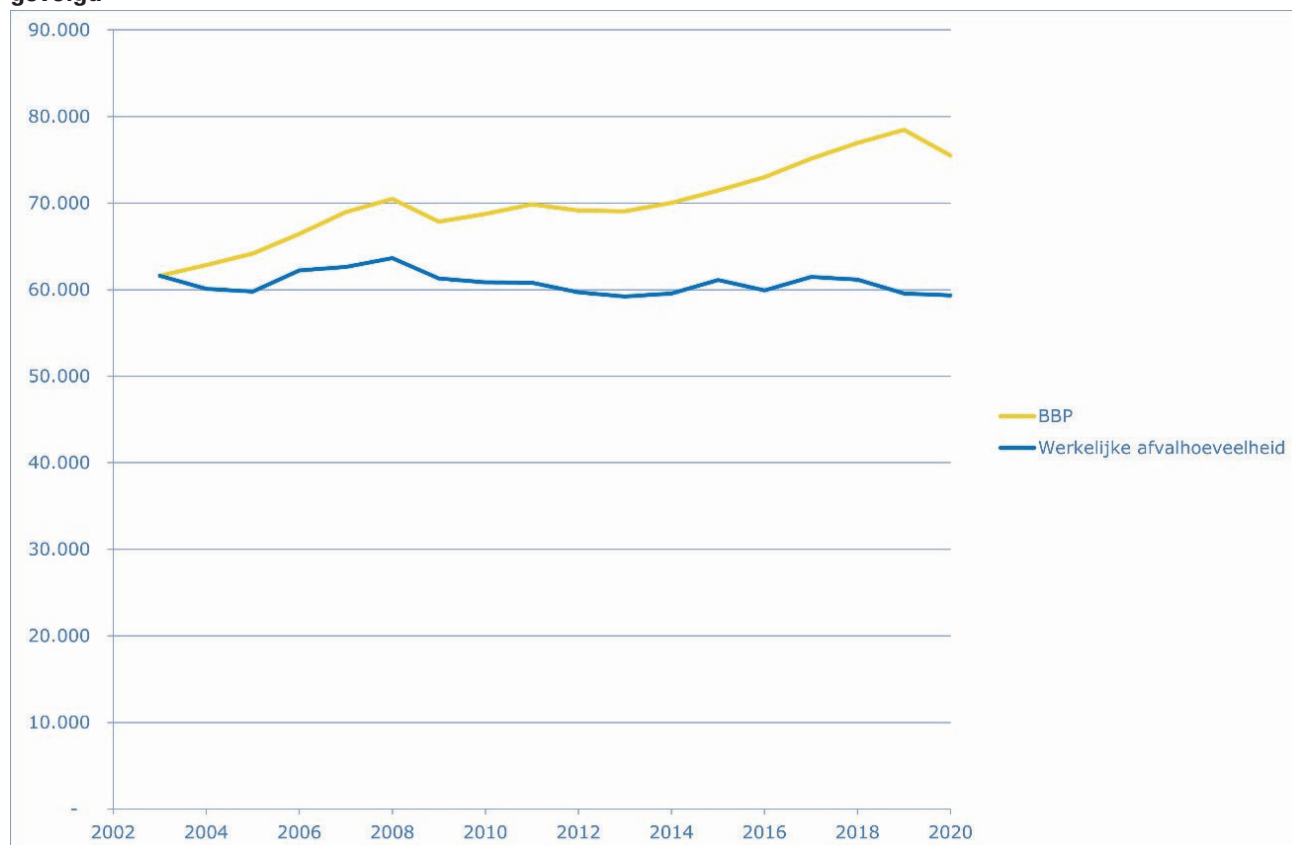
Doeltraject en uitbreiding indicatoren

Het ministerie van IenW werkt in een doeltraject samen met de andere betrokken departementen en transitieteams aan de concretisering van de circulaire economiedoelen voor 2030 en 2050. Dit heeft in 2022 geleid tot adviesroutekaarten van de transitieteams met voorstellen voor mogelijke doelen op productgroepniveau. Deze voorstellen hebben als input gediend voor het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-20230 (NPCE) dat begin 2023 verschijnt. De verdere uitwerking van het traject voor doelen op nationaal niveau maakt onderdeel uit van het NCPE.

Afvalindicator

In de onderstaande figuur is de vergelijking tussen de ontwikkeling van het totaal aan afval en die van het Bruto Binnenlands Product (BBP) weergegeven. Het verschil tussen beide lijnen is een indicator voor de bereikte reductie. In 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 met de groei in het BBP, dan was de (fictieve)hoeveelheid afval in 2019 bijna 80 miljoen ton. De werkelijke hoeveelheid afval is ongeveer 60 miljoen ton.

Figuur 3 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd



Bron: RWS, 2022

D. Beleidsconclusies

In 2022 is gewerkt aan de opvolger van het Rijksbrede programma Circulaire Economie (CE) en het Uitvoeringsprogramma; het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE). Belangrijke mijlpalen in 2022 waren de Nationale Conferentie Circulaire Economie die op 7 februari plaatsvond en het uitbrengen van de adviesroutekaarten door de transitieteams op 15 juli 2022. In de adviesroutekaarten zijn voorstellen uitgewerkt voor concrete doelen op productgroepniveau en maatregelen die nodig zijn om deze doelen te kunnen realiseren. Deze voorstellen hebben als belangrijke input gediend voor beleid om tot een concept-NPCE te komen, met daarin ook een voorstel voor aanvullende generieke beleidsmaatregelen. In 2022 zijn meerdere stakeholdersessies georganiseerd om de onderdelen van het concept-NPCE te kunnen bespreken en toetsen. Het concept-NPCE dat begin 2023 uit zal komen, geeft verdere richting aan alle inspanningen die lenW, de andere betrokken departementen, medeoverheden en maatschappelijke partners doen om de transitie naar een circulaire economie te versnellen. Onderdeel hiervan is het ambitieuze klimaatdoel dat lenW in gezamenlijkheid met EZK voor CE uitwerkt.

Nederland wil de aanwezigheid van kleine plastic flesjes en blikjes in zwerfafval voorkomen. Daarom is besloten om in navolging van de kleine plastic flesjes per 31 december 2022 ook statiegeld in te voeren voor blikjes (Kamerstukken II 2020-2021 [28 694, nr. 143](#)).

Ter verdere implementatie van de Single Use Plastics Richtlijn (SUP-richtlijn) is in 2022 ervoor gezorgd dat op 1 januari 2023 de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik van kracht wordt. Ook wordt hergebruik gestimuleerd doordat ondernemers herbruikbare alternatieven moeten aanbieden. Voor de verdere ondersteuning van gemeenten bij het scheiden van huishoudelijk afval is het Uitvoeringsprogramma VANG 2021-2025 gepubliceerd (Kamerstukken 2021-2022, 32852, nr.184).

Met het beleidsprogramma circulair textiel dat op 14 april 2020 naar de Tweede Kamer is gestuurd is meerjarig beleid aangekondigd om de textielketen circulair te maken (Kamerstukken II 2019/20, [32 852, nr. 116](#)). De algemene maatregel van bestuur waarmee uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel wordt ingevoerd, is in 2022 naar de Raad van State gezonden voor advies. In 2022 heeft in Leiden en Utrecht een campagne plaatsgevonden om het kopen van tweedehands (in plaats van nieuwe) kleding te stimuleren.

In 2022 heeft het kabinet verdere uitvoering gegeven aan de Uitvoeringsagenda Duurzaamheidskader Biograndstoffen. Zo is gewerkt aan strenge duurzaamheidseisen voor biograndstoffen, het stimuleren van de inzet van biograndstoffen voor hoogwaardige toepassingen en de afbouw van laagwaardige toepassingen.

Nederlandse overheden geven jaarlijks voor ruim 85 miljard euro uit aan producten, werken en diensten. Het Nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) stimuleert dat alle overheden hun inkoopkracht als instrument inzetten voor het versnellen van de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie. Op 24 november 2022 is het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) voor de periode 2022-2025 door 64 deelnemers ondertekend. Door het ondertekenen van het manifest spraken deze partijen af dat zij een actieplan schrijven voor MVOI en hun voortgang monitoren en er over rapporteren.

Het Ministerie van IenW heeft op 12 september 2022 haar actieplan gepubliceerd waarin de doelen, acties en ambities om met het inkoopproces maatschappelijke impact te maken zijn vastgelegd voor de periode 2022-2025. Daarnaast is het budget voor MIA/Vamil vanaf 2022 met 30 miljoen per jaar verhoogd ten behoeve van de klimaatdoelen (rechtszaak-Urgenda).

Stallen

IenW heeft, in de brief die op 8 november 2022 aan de Tweede Kamer verstuurd, aangegeven te zullen komen met voorstellen tot wijziging van de huidige geurregeling. Hierbij is aangegeven dat zal worden gekeken naar onder andere de bestaande overbelaste situaties, de 50%-regeling voor de uitbreiding van bestaande situaties en de hoogte van de normen. (Kamerstukken [29383](#), nr. 383). Daarnaast is er voor het verminderen van geurhinder ingezet op een andere methode van het meten van geur, waarbij de wijze waarop dit praktisch toepasbaar is wordt meegenomen. In deze brief heeft IenW ook aangegeven hoe opvolging gegeven zal worden aan het vonnis Rechtbank Den Haag van 14 september 2022. Hierbij staat het herstel van de balans tussen de belangen centraal.

Op basis van het advies van de Taskforce Versnelling Innovatieproces Stalsystemen worden stappen gezet om met metingen op bedrijfsniveau te zien wat de effecten zijn van de maatregelen die veehouderijbedrijven zelf nemen om de emissies van ammoniak, geur en fijnstof te reduceren («van middel naar doel»). Op 25 november 2022 is de Tweede Kamer door het kabinet over de stand van zaken geïnformeerd (Kamerstukken [29383](#), nr. 386). Op 25 november 2022 is de Tweede Kamer eveneens geïnformeerd over de kabinetsreactie op de aanbevelingen uit rapport 'Verbetering van effectiviteit emissiearme stalsystemen in de praktijk' (Kamerstukken [29383](#), nr. 384). De aanbevelingen uit het rapport zijn overgenomen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 59 Budgettaire gevolgen van beleid art. 21 Duurzaamheid (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	57.659	74.157	32.135	37.705	55.812	52.076	3.736	1
Uitgaven	52.352	29.867	46.998	47.166	57.819	62.770	- 4.951	
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	540	146	238	114	55	857	- 802	
<i>Opdrachten</i>	<i>540</i>	<i>146</i>	<i>238</i>	<i>114</i>	<i>55</i>	<i>857</i>	<i>- 802</i>	
5 Duurzame productketens	24.432	28.835	45.919	46.307	56.651	58.554	- 1.903	
<i>Opdrachten</i>	<i>8.929</i>	<i>9.898</i>	<i>10.382</i>	<i>12.828</i>	<i>14.251</i>	<i>22.097</i>	<i>- 7.846</i>	2
Uitvoering Duurzame Productketens	3.632	4.708	6.194	7.704	8.220	20.625	- 12.405	
Caribisch Nederland Afvalbeheer	0	0	0	0	0	0	0	
Overige opdrachten	5.297	5.190	4.188	5.124	6.031	1.472	4.559	
<i>Subsidies</i>	<i>3.484</i>	<i>9.458</i>	<i>22.676</i>	<i>21.324</i>	<i>19.639</i>	<i>26.695</i>	<i>- 7.056</i>	3
Subsidies duurzame productketens	2.818	0	22.456	21.312	19.639	26.695	- 7.056	
Chemische Recycling kunststoffen	666	2.700	0	12	0	0	0	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Overige Subsidies	0	6.758	220	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>7.078</i>	<i>7.861</i>	<i>8.537</i>	<i>9.427</i>	<i>20.920</i>	<i>7.671</i>	<i>13.249</i>	4
Bijdrage aan RWS	7.078	7.861	8.537	9.427	10.448	7.671	2.777	
Overige bijdrage aan agentschappen					10.472	0	10.472	
<i>Bijdragen aan medeoverheden</i>	<i>4.471</i>	<i>1.148</i>	<i>3.724</i>	<i>2.177</i>	<i>1.210</i>	<i>1.636</i>	<i>- 426</i>	
Bijdrage aan Caribisch Nederland	0	1.148	2.737	1.374	350	0	350	
Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	987	803	860	1.636	- 776	
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>150</i>	<i>101</i>	<i>156</i>	<i>0</i>	<i>156</i>	
<i>Bijdragen ZBO en RWT</i>	<i>470</i>	<i>470</i>	<i>450</i>	<i>450</i>	<i>475</i>	<i>455</i>	<i>20</i>	
6 Natuurlijk kapitaal	387	886	841	745	1.113	3.359	- 2.246	
<i>Opdrachten</i>	<i>387</i>	<i>886</i>	<i>841</i>	<i>745</i>	<i>636</i>	<i>3.359</i>	<i>- 2.723</i>	5
Uitvoering natuurlijk kapitaal overige opdrachten	0	0	0	0	284	2.737	- 2.453	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>352</i>	<i>622</i>	<i>- 270</i>	
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	0	0	477	0	477	
Waarvan bijdrage aan RWS	0	0	0	0	0	0	0	
7 Duurzame Mobiliteit	26.993	0	0	0	0	0	0	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.155</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
<i>Subsidies</i>	<i>18.614</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Subsidie Duurzame Mobiliteit	18.614	0	0	0	0	0	0	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>5.224</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Bijdrage aan NEa	2.775	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage aan KNMI	178	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage aan RWS	2.271	0	0	0	0	0	0	
Ontvangsten	215	171	265	1.411	820	0	820	

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 (€ 3,7 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door de vanuit het Coalitie Akkoord verkegen middelen voor de subsidieregeling circulaire ambachtscentra (€ 6,0 miljoen). Daarnaast is er zijn er middelen overgeheveld naar RWS vanuit de klimaatveloppe voor circulaire maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (€ -2,0 miljoen). Het resterende saldo van € -0,3 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen tussen beleidsartikelen.
2. De lagere realisatie van (€ -7,8 miljoen) wordt per saldo veroorzaakt door:
 - Een lagere realisatie (h - 12,4 miljoen) door een overheveling binnen artikelonderdeel 21.05 duurzame productketens voor de verstrekking van de jaaropdracht aan RWS (€ -3,1 miljoen), RVO (€ -6,3 miljoen) en

- RIVM (€ -1,2 miljoen). Daarnaast zijn er middelen overgeheveld naar het instrument subsidies voor de KIA CE subsidieregeling (€-1,3 miljoen) en zijn er middelen overgeheveld naar het instrument bijdrage aan medeoverheden omwille de specifieke uitkering circulaire ambachtscentra (€ -0,5 miljoen).
- Een hogere realisatie (€ 4,6 miljoen) op het overige opdrachten-budget welke voornamelijk veroorzaakt wordt door een beschikking binnen artikel 21 ten behoeve van de jaaropdracht aan RWS (€3,7 miljoen) en RVO (€ 1,0 miljoen). Het resterende saldo van € -0,1 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen naar andere artikelonderdelen.
3. De lagere realisatie (€ -7,0 miljoen) wordt veroorzaakt door een beschikking naar het instrument opdrachten duurzame productketens (€ -2,3 miljoen), een beschikking naar het instrument bijdrage aan agentschappen voor de jaaropdracht RWS (€ -3,1 miljoen) en zijn er middelen naar latere jaren verschoven omwille van de subsidieregeling KIA CE (€ -1,9 miljoen). Het resterende saldo van € 0,3 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen tussen beleidsartikelen.
 4. De hogere realisatie (€ 13,3 miljoen) wordt veroorzaakt door een beschikking bij eerste supplettoire begroting binnen artikel 21 ten behoeve van de jaaropdracht omtrent beleidsondersteuning en advies aan RWS (€ 2,8 miljoen) en door een overheveling van artikel 19 naar 21 en een beschikking binnen artikel 21 omwille van de jaaropdracht RVO (€ 9,2 miljoen). Daarnaast zijn er middelen beschikt binnen artikel 21 voor de jaaropdracht aan RVO (€ 1,3 miljoen).
 5. De lagere realisatie (€ -2,7 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door een overheveling naar RWS. Er is € -2,0 miljoen uit de klimaatenvolp overgeheveld voor circulaire maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw. Daarnaast is er € -0,2 miljoen overgeheveld naar het instrument bijdrage aan agentschappen voor de verstrekking van de jaaropdracht aan RWS. Het resterende saldo van € -0,5 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen naar andere artikelonderdelen.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

Uitgaven

4 Duurzaamheidsinstrumentarium

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

Opdrachten

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

5 Duurzame productketens

Productketens worden onderzocht met het oog op de gevolgen van de winning, verwerking en het (her)gebruik van grondstoffen. Actie- en resultaatgerichte samenwerking in ketens en in de 'gouden driehoek' (onderzoekers, ondernemers en overheid) wordt ondersteund om te komen tot

een circulaire economie gericht op het maximaliseren van de herbruikbaarheid van producten en grondstoffen en het minimaliseren van waarde vernietiging.

Opdrachten

De opdrachten hebben betrekking op uitvoering van wettelijke taken op het gebied van het afvalbeleid (onder andere de uitvoering van het LAP3). Daarnaast heeft dit betrekking op opdrachten voor de uitvoering van onder andere: de rijksbrede coördinatie van het CE-programma, de monitoring van de voortgang en effecten, de uitvoering van een aantal doorsnijdende thema's uit de actualisatie van het uitvoeringsprogramma 2020-2023 (zoals producentenverantwoordelijkheid, Versnellingshuis, communicatie en circulair ontwerpen) en de versnelling en opschaling van de transitie-agenda's waar lenW verantwoordelijk voor is.

Daarnaast betreft dit middelen die beschikbaar zijn gesteld uit het Coalitie Akkoord omtrent stimuleringsprogramma recycling en uitvoeringskosten MIA/VAMIL.

Rijksbrede programma Circulaire Economie

Om uitvoering te geven aan het Rijksbrede programma Circulaire Economie werd in 2022 € 14 miljoen beschikbaar gesteld voor onder andere circulaire inkoop, circulair textiel en plastic, het stimuleren van kennisontwikkeling, het opschalen van (bijna-)marktrijpe technieken en voor uitvoeringskosten van de onderdelen van lenW binnen het programma Circulaire Economie, waaronder het Versnellingshuis, monitoring en communicatie.

Landbouw

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

Subsidies

Dit betreft budget voor subsidieverlening in het kader van voorlichting aan burgers over duurzame handelingsperspectieven en ondersteuning van bedrijven bij verduurzaming van productieprocessen. Zoals vermeld in de ISB-Urgenda ⁽¹⁷⁾ worden subsidies verstrekt via de Demonstratieregeling Energie- en klimaatinnovaties (DEI+).

Verder betreft dit budget voor de uit het Coalitie Akkoord beschikbaar gestelde middelen voor circulaire ketenprojecten.

Klimaatmaatregelen

In het kader van het Klimaatakkoord werden ingezet ter stimulering van:

- Ketenaanpak
- Klimaatneutraal en circulair inkopen en aanbesteden
- Recycling en hergebruik van (bio)plastics en textiel
- Grond, weg en waterbouw (GWW).

Rijksbrede programma Circulaire Economie

Om uitvoering te geven aan het Rijksbrede programma Circulaire Economie wordt in 2022 € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor het stimuleren van en ondersteunen bij de opschaling van ketenprojecten.

¹⁷ Kamerstukken II 2018–2019 35 235, nr. 2

Bijdrage aan agentschappen

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

Bijdrage aan medeoverheden

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

Bijdrage aan ZBO en RWT

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

6 Natuurlijk kapitaal

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

Daarnaast betreft dit middelen die beschikbaar zijn gesteld uit het Coalitie Akkoord omtrent verplicht percentage recycleat in bouwmaterialen.

Opdrachten

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

Verder betreft dit de opdrachten aan RWS en RVO voor de uitvoering van het beleid op het gebied van biotische ketens. Bijvoorbeeld voor het ondersteunen van ketensamenwerking rond biotische grondstoffen zoals hout of nutriënten. In het kader van het Klimaatakkoord worden daarnaast middelen ingezet voor CO₂-reducerende maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW).

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.

Tabel 60 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.22

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	43.695	21.788	51.414	52.751	87.421	58.219	29.202
Uitgaven	50.160	30.339	33.891	48.318	87.549	71.008	16.541
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	7.752	6.773	6.203	6.232	20.176	8.140	12.036
2 Veiligheid biotechnologie	3.285	3.250	3.482	2.307	6.623	2.802	3.821
3 Veiligheid bedrijven en transport	39.123	20.316	24.206	39.779	60.750	60.066	684
Ontvangsten	3.007	1	457	313	2.252	250	2.002

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 het op de markt brengen van chemische stoffen (REACH) en bestrijdingsmiddelen (Biociden verordening, Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden), bij risicovolle bedrijven, buisleidingen en bij het transport van gevaarlijke stoffen (water, rail en weg) en ook op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming 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 geven om na te gaan of beleid en regelgeving daarmee nog in de pas lopen, is het overwegen van nieuw of aanvullend beleid en regulering aan de orde. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de beleidsontwikkeling ten behoeve van een veilige energietransitie in de leefomgeving en van de veilige toepassing voor mens en milieu van nieuwe vormen van nanotechnologie. Voor de energietransitie wordt in dialoog met andere ministeries en stakeholders gewerkt aan uitgangspunten voor verantwoord omgaan met veiligheid en gezondheid in de energietransitie, tevens rekening houdend met andere publieke belangen.
- Nederland stelt nationaal 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, en streeft tegelijk in de maatregelen onder die Verdragen naar een hoog beschermingsniveau. Daarmee wordt zowel de veiligheid als het level playing field gediend.
- Het nastreven van een betere kwaliteit van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). In 2021 heeft de Commissie van Aartsen haar advies voor het VTH-stelsel aan de Staatssecretaris van IenW aangeboden. In 2021 is gestart met de uitwerking van de opvolging van de adviezen. In 2022 zal de implementatie van de adviezen verder worden vormgegeven. De VTH-taken worden door Omgevingsdiensten (OD's) uitgevoerd, waarbij zes OD's een specialisatie in Besluit risico's zware ongevallen (Brzo)-taken hebben. De Staatssecretaris heeft hierin een regisserende rol als voorzitter van het bestuurlijk omgevingsberaad (BOB) en is stelselverantwoordelijk voor het VTH stelsel in het milieudomein (Stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving).
- 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 en toezicht die invloed kan hebben op een gezonde en veilige leefomgeving. De Minister stimuleert:

- Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan. Dit geschiedt door inventarisaties van deze risico's en het stimuleren van de aanpak daarvan. Voorbeelden zijn: het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van nanomaterialen en biotechnologie, het 'vergroenen' van het beschikbare pakket aan biociden en het terugdringen van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw, het volgen van nieuwe wetenschappelijke inzichten op het gebied van hormoonverstoring en gecombineerde blootstelling aan stoffen en door het ontwikkelen van beleid ten aanzien van onzekere risico's. Door integraal plaagdiermanagement (IPM) toe te passen, wordt gestreefd naar vermindering van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven en andere overheden is een belangrijk anker, onder andere door openheid te geven ten aanzien van feitelijke risico's. De Risicokaart (in overleg met het Ministerie van Justitie en Veiligheid 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 dat 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 signaleren en ondersteuning bieden op het gebied van veiligheid. In dit kader hebben onder andere de veiligheidsaspecten van de energietransitie de aandacht. Veiligheid moet worden meegenomen in de plannen (en uitvoering daarvan) die de energietransitie vormgeven. Een voorbeeld hiervan is het in beeld brengen van risico's en oplossingen bij de verwachte toename van het gebruik van waterstofrijke energiedragers.
 - Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen moedwillige verstoring van onderdelen van de vitale infrastructuur door het bewustzijn bij bedrijven te vergroten zodat risico's op moedwillige verstoring (bijvoorbeeld terroristische aanslagen en/of cyber aanvallen) worden geïdentificeerd en waar mogelijk beperkt. Het betreft hier onder andere chemische bedrijven, nucleaire installaties en buisleidingen.
 - Een continue verbetering van de omgevingsveiligheid bijvoorbeeld met het principe «Continuous improvement» dat is vastgelegd in de Europese richtlijn Nucleaire Veiligheid en met behulp van het instrument van de Safety Deals (subsidieregeling versterking Omgevingsbeleid).
 - Het versterken van de kennisbasis op het gebied van nucleaire technologie en stralingstoepassingen. Dit heeft betrekking op de beleidsruimte van meerdere departementen en wordt in samenspraak met de ministeries van EZK, VWS, SZW en OCW aangepakt.
 - Dat veiligheid en gezondheid van meet af aan ontwerpcriteria zijn bij innovatieve ontwikkelingen (Safe-by-Design). Daarbij hoort ook – in het kader van de circulaire economie – het stimuleren van Safe & Circular Design. Hiervoor wordt enerzijds ingezet op kennisontwikkeling met betrekking tot veilig (en circulair) ontwerpen en anderzijds op het opleiden van toekomstige ingenieurs en ontwerpers. Ook wordt aan de hand van casuïstiek inzichtelijk gemaakt hoe Safe-by-Design in de praktijk vorm kan krijgen. Hiervoor is een NWA-call (Nationale WetenschapsAgenda) opengesteld en zijn samenwerkingsagenda's met universiteiten opgesteld die in de komende jaren verder worden uitgewerkt.

Verder is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de hierboven genoemde wet- en regelgeving door de ILT (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht) en de ANVS specifiek voor het toezicht en de handhaving op de nucleaire sector en bepaalde stralingstoepassingen (zie niet-beleidsartikel 97 en 98).

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

Een volledig overzicht van de Nederlandse inbreng op EU-dossiers staat in de tabel hieronder. Het belangrijkste dossier was het werk aan de PFAS-restrictie. Nederland heeft het initiatief tot deze restrictie genomen en werkt

er samen met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen aan. Het formele traject is gestart in juli 2021. De geplande datum van indiening bij het EU agentschap is 13 januari 2023.

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, identificatie van zeer zorgwekkende stoffen, autorisatie, restrictie). Nederland levert een bijdrage aan de effectieve uitvoering van deze Europese verordeningen. De daadwerkelijke inzet op Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries (IenW en ook VWS en SZW). Onderstaande tabel geeft de realisatie weer van deze producten in 2022 ten opzichte van de raming zoals vastgelegd in het werkprogramma. Het overzicht bevat zowel door Nederland ingediende dossiers als door Nederland ontplooid activiteiten op dossiers van andere lidstaten en het Europees Chemicaliën Agentschap (ECHA)

Tabel 61 Resultaten REACH

Tabel 59

	Geraamd 2022		Gerealiseerd 2022	
	NL inbreng ¹	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1 Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	80	300	78	416
2 Door Nederland uitgevoerde (en beoordeelde ontwerpbesluiten van) stofevaluaties	1 (15)	15	0 (7)	4 (13)
3a Door Nederland gescreende stofgroep(en)	1	Onbekend	12	Onbekend
3b Door Nederland ingediende en (becommentarieerde) RMO-analyses	5 (8)	Onbekend	4 (7)	- 13
4a Door Nederland ingebrachte en (becommentarieerde) Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen	1 (8)	15	1 (6)	10
4b Door Nederland gerapporteerde en (becommentarieerde) opinies over clusters van autorisatieverzoeken	2 (30)	30	1 (52)	52
5 Door Nederland ingediend restrictievoorstel, door Nederlandse RAC en SEAC leden gerapporteerde en (becommentarieerde) opinies over restrictiedossiers	1, 2 (2)	2	1, 2 (8)	8
6 Door Nederlandse ingebrachte, gerapporteerde en (becommentarieerde) voorstellen voor geharmoniseerde classificatie & labelling	6, 6 (60)	60	6, 6 (42)	42
7 Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	550	n.v.t.	425	n.v.t.

¹ De aantallen weergegeven tussen () betreffen door NL beoordeelde/becommentarieerde documenten.

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. Daarmee wordt de ermee samenhangende werklast over meerdere jaren verspreid. De getallen betreffen door NL ingebrachte of becommentarieerde dossiers of door NL RAC- en SEAC-leden gedragen (co)rapporteurschappen. De aantallen door Nederland beoordeelde ontwerpbesluiten, RMO-analyses en becommentarieerde dossiers staan steeds tussen haakjes. De NL RAC- en SEAC-leden leveren inzet 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 2022 zijn (wederom) meer ontwerpbesluiten uitgestuurd door ECHA dan voorzien. Eind 2021 is de door Nederland gehanteerde prioriteringssysteematiek aangepast, waardoor er verhoudingsgewijs minder ontwerpbesluiten worden geprioriteerd voor beoordeling door Nederland. Door de maatregel sloot de werklast in 2022 (in tegenstelling tot 2021) weer goed aan bij het vooraf beraamde ambitieniveau
2. Het aantal stofevaluaties is conform de actielijst CoRAP in 2022 op vier uitgekomen. Nederland heeft in afwezigheid van een geschikte stof geen uitgevoerd. Van de 13 van ECHA ontvangen ontwerpbesluiten met betrekking tot stofevaluaties zijn er zeven beoordeeld.
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 enkele oorspronkelijk geplande stofgroep 12 stofgroepen opgepakt om ervaring op te doen met de nieuwe screeningsdocumenten van stofgroepen van ECHA.
B) Van de 13 ontvangen RMO-analyses zijn er zeven geprioriteerd en becommentarieerd.
4. A) In 2021 is aan een zeer complex en tijdsintensief SVHC-dossier voor een PFAS-verbinding begonnen die in 2022 is afgerond en ingediend. Er zijn 10 SVHC-dossiers ontvangen (waarvan één van Nederland), waarvan er zes beoordeeld zijn. Het totaal aantal stoffen op de Kandidatenlijst is in 2022 uitgekomen op 224.
B) Autorisatieaanvragen zijn in dit overzicht geclusterd per aanvraag. Eén aanvraag kan meerdere gebruiken omvatten. Opinions worden per gebruik opgesteld. Een NL SEAC-lid heeft aan één rapporteurschap gewerkt. Op alle autorisatieverzoeken is door de NL vertegenwoordigers in de RAC autorisatie werkgroep- en door de RAC- en SEAC-leden al dan niet met ondersteuning vanuit Bureau REACH inzet geleverd.
5. Naast twee SEAC-rapporteurschappen heeft Nederland input geleverd op alle lopende besluitvormingstrajecten m.b.t. restrictiedossiers. Ook is in 2022 door Nederland een Annex XV restrictiedossier voor twee aprotische oplosmiddelen afgerond en ingediend. 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, waarvan de submittie in januari 2023 is voorzien.
6. Er zijn door Nederland zes voorstellen voor geharmoniseerde classificatie en labelling opgesteld en ingediend. Daarnaast zijn er zes 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 2022 zijn in totaal 425 vragen van bedrijven beantwoord.

Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)

Het ZZS-beleid is gericht op het terugdringen van emissies van ZZS in de leefomgeving. Bij emissies naar de lucht en het water is dat vormgegeven door de informatie- en minimalisatieplicht. Dit is een vorm van bronbeleid waarbij primair de emissie van ZZS moet worden vermeden en, als dat niet mogelijk is, geminimaliseerd. Bedrijven die ZZS uitstoten moeten via een proces van een vijfjaarlijkse melding aan bevoegd gezag melden welke en welke hoeveelheden ZZS zijn vrijgekomen en welke maatregelen worden genomen om emissies van ZZS terug te dringen. Zo wordt een continu proces van verbetering beoogd. De eerste vijfjaarlijkse melding van ZZS-emissies aan bevoegd gezag zou eindigen op 1 januari 2021, maar voor sommige sectoren bleek dit niet haalbaar. Onder meer omdat ze niet tijdig in beeld waren of omdat de stoffen pas sinds kort ZZS zijn. Vanuit de rol als systeemverantwoordelijke levert lenW op diverse manieren ondersteuning aan bevoegde gezagen om het ZZS emissiebeleid uit te kunnen voeren.

Biociden

Het biocidenbeleid is een beleidsveld in ontwikkeling. Op Europees niveau worden 'werkzame stoffen', het belangrijkste ingrediënt van deze niet-landbouwbestrijdingsmiddelen, beoordeeld en na stemming door de lidstaten van voorwaarden voorzien. Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden is als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) verantwoordelijk voor de toelating van biociden tot de Nederlandse markt. De Rijksverantwoordelijkheid ligt primair bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in samenwerking met de departementen van LNV, VWS en SZW. De inzet voor 2022 heeft zich gericht op verdere ontwikkeling van richtsnoeren en harmonisatie voor de beoordeling van werkzame stoffen en middelen. lenW werkt met andere betrokken departementen samen aan de minimalisering van de milieubelasting door en blootstelling aan bepaalde risicovolle biociden, zoals de middelen die worden gebruikt voor knaagdierbeheersing en houtverduurzaming.

Asbestdaken

Op basis van de asbestdakenkaart, voortgekomen uit een actie in de samenwerkingsovereenkomst, wordt ingeschat dat het resterende areaal asbestdaken eind 2022 nog 70 tot 80 miljoen m² bedraagt (brief 19 december¹⁸).

In de brief van 1 december 2021 (Kamerstuk [25834, nr. 187](#)) is toegelicht dat de actuele inschatting van het resterende areaal afwijkt van het cijfer van 52,7 miljoen m² dat was opgenomen in de Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2022. Dit lagere cijfer was verkregen door de omvang van 120 miljoen m² in 2012, die was becijferd in de MKBA, jaarlijks te verminderen met het aantal vierkante meter gesaneerd dakoppervlak. Omdat dit cijfer duidelijk uit de pas loopt met recente inzichten, wordt geconstateerd dat het cijfer van 120 miljoen m² destijds een onderschatting is geweest.

Het saneringstempo is na het verwerpen van het asbestdakenverbod door de Eerste Kamer in juni 2019 gedaald tot circa 6 miljoen m² per jaar. Met dit tempo zal de opgave om alle asbestdaken gesaneerd te hebben rond 2035 zijn gerealiseerd.

¹⁸ Kamerstuk II 2022-2023, [25834 nr. 190](#)

Besluit externe veiligheid en transport

Voor het oplossen van knelpunten veroorzaakt door het Basisnet is de milde saneringsregeling Bevt (Besluit externe veiligheid transport) gestart in 2015¹⁹. 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 het laatste object aangekocht, waarna in 2022 is gewerkt aan de sloop of herbestemming. De regeling blijft bestaan omdat deze ook in de toekomst van belang kan zijn als er, als gevolg van door het Rijk geïnitieerde infrastructurele ontwikkelingen, kwetsbare objecten binnen de risicocontouren komen te liggen²⁰.

Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's)

In het jaarverslag 2022 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.

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.

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.

Tabel 62 Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

2022	Kengetal	Indicator
Ingeperkt gebruik:		
- Aanvragen Vergunningen ¹	23	100%
- Kennisgevingen ²	323	100%
- Verzoeken ex art. 2.8 besluit ggo	107	100%
Verzoeken ex art. 2.13 besluit ggo	33	100%
Verzoeken bijzondere procedures besluit ggo	13	100%
Introductie in het milieu, landbouw (inclusief martkaanvragen)	0	–
Introductie in het milieu, medisch, veterinaire	37	100%
Introductie in het milieu, medisch, veterinaire, meldingen	2	100%
Totaal	587	n.v.t.

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

¹⁹ Staatscourant 2015, 10961

²⁰ Kamerstuk II 2020-2021, 30373 nr. 72

Op 5 december 2022 heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer de Staat van de Veiligheid bij de Brzo-bedrijven 2021 aangeboden²¹. 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. Hieronder staan samenvattend de bevindingen van het rapport.

Het percentage Brzo-bedrijven dat in 2021 een overtreding heeft begaan (60%) ligt lager dan in 2019 (62%). Het totaal aantal overtredingen in 2021 (752 overtredingen) is gedaald ten opzichte van 2020 (761 overtredingen). Van het totale aantal overtredingen in 2021 was bijna 70% van categorie 3 (lichte overtredingen). Het aantal overtredingen in categorie 2 (middel) en 3 (zwaar) is in 2021 met circa 27% gestegen ten opzichte van 2020. Bij alle zware overtredingen is direct ingegrepen waarmee het onmiddellijke gevaar werd weggenomen.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren in 2022 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 2022 hebben plaatsgevonden.

Asbest

De laatste grootste bron van asbestvezels naar de leefomgeving zijn asbestdaken.

In 2022 is verder uitvoering gegeven aan de acties die zijn afgesproken in de samenwerkingsverklaring aanpak van asbestdaken die met de ambassadeurs van de versnellingsaanpak is getekend op 2 maart 2020. Besloten is geen invulling te geven aan een zakelijk fonds voor asbestdaken, maar de beschikbare middelen in te zetten op bewustwording en voorlichting, naast de financiering van het programmabureau versnellingsaanpak asbestdaken²². Voor de periode 2023-2025 is hiervoor jaarlijks een bedrag van € 3 mln gereserveerd. De ambassadeurs van de versnellingsaanpak hebben een plan van aanpak voor bewustwording en communicatie opgesteld.

REACH

In oktober 2020 heeft de Europese Commissie haar strategie voor duurzame chemische stoffen gepresenteerd (Chemicals Strategy for Sustainability, CSS) en de planning is dat veel van de beleidsvoornemens opgenomen gaan worden in de aanpassing van REACH. Een Commissievoorstel hiertoe wordt verwacht in 2023. In 2022 hebben veel voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden, waaronder discussies in expertgroepen en inbreng in EU-consultaties. Eind oktober 2022 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden met stakeholders (industrie en ngo)²³ om hun inbreng op te halen en die mee te nemen bij de bepaling van een Nederlands standpunt op het te publiceren voorstel tot aanpassing van REACH.

²¹ Kamerstuk II 2022-2023, [26956 nr. 217](#)

²² Kamerstuk II 2021-2022, [25834 nr. 188](#)

²³ Kamerstuk II 2022-2023, [22112 nr. 3580](#)

ZZS

In 2022 is de beleidsevaluatie van het ZZS-emissiebeleid afgerond. Dit heeft geleid tot diverse suggesties voor verbetering van de uitvoering van het beleid. Deze suggesties worden onder andere opgepakt in het brede Impulsprogramma Chemische Stoffen. Het programmaplan van dit programma is bij brief van 16 december²⁴ aangeboden aan de Tweede Kamer. In 2022 is daarnaast gewerkt aan de voorbereiding van een database voor ZZS-emissies. Dit zal zijn beslag krijgen via een wettelijke verplichting in 2024.

Biociden

In 2022 is de Beleidsverkenning Biociden afgerond. Deze heeft een aantal knelpunten in beeld gebracht. Die worden deels separaat en deels onder het bovengenoemde Impulsprogramma Chemische Stoffen opgepakt. De Kamer is schriftelijk geïnformeerd²⁵ over de beleidsreactie op deze verkenning.

Aandachtsgebieden en Register Externe Veiligheid

Onder de Omgevingswet gaat een nieuw regime gelden waarin onder meer de huidige, complexe aanpak van groepsrisico's wordt vervangen door beter inzichtelijke aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk. In 2022 zijn verbetervoorstellen voor de berekeningswijze van de aandachtsgebieden opgeleverd. Ook is een consequentie-onderzoek uitgevoerd.

Alle Omgevingsdiensten kregen in 2022 toegang tot het REV, zodat zij daar hun gegevens over milieubelastende activiteiten voortaan kunnen wijzigen en aanvullen. De informatie uit het REV wordt getoond op kaarten in de Atlas Leefomgeving.

In 2022 is tevens een start gemaakt om de informatie in het REV stap voor stap te verbeteren en verder te laten aanvullen door de bronhouders: rijk, gemeenten, provincies en omgevingsdiensten. Er is een start gemaakt met de dataverzameling voor nieuwe milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld windturbines, kleine propaantanks) en ook de aandachtsgebieden worden in het REV opgenomen.

Safety deals

De subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten is in 2022 gewijzigd voortgezet. Belangrijke wijziging in de regeling is het toevoegen van lenW beleid in de vorm van speerpunten die gericht zijn op het ontwikkelen van best practices.

2022 was geen eenvoudig jaar voor de regeling Safety deals. Er zijn meerdere interventies gestart in het tweede helft van 2022 om het gebruik van de regeling te vergroten. Zo zijn er meerdere workshops, vervolgsessies, versnelling interventies over de SVO regeling georganiseerd. Daarnaast is samenwerking gezocht met de Safety Delta Nederland. Dat heeft geresulteerd meer belangstelling en enthousiasme voor safety deals.

Factoren die bedrijven naar voren brengen voor de geringe aanvragen is de COVID periode, beschikbaarheid van personeel en de energie crisis.

Er is een subsidie van € 2 miljoen gepubliceerd in 2022. In totaal zijn er 14 Safety Deals aangevraagd in dat jaar.

²⁴ Kamerstuk II 2022-2023, [22343 nr. 350](#)

²⁵ Kamerstuk II 2022-2023, [27858 nr. 603](#)

Safety Delta Nederland (SDN)

Binnen SDN werken overheid, wetenschap en bedrijfsleven samen aan de veiligheid van de (petro)chemie.

SDN heeft in 2022 geïnvesteerd in het vergroten van het bereik onder de doelgroepen, zodat de opgedane kennis en informatie een groter doelbereik hebben en beter benut kan worden.

Veiligheid biotechnologie

Nederland heeft een actieve inbreng²⁶ geleverd op de publieke consultatie en de targeted survey, een gerichte uitvraag aan lidstaten en een aantal stakeholders, van de Europese Commissie. Dit ten behoeve van de aangekondigde nieuwe EU-regelgeving voor planten die gemaakt zijn met bepaalde nieuwe genomische technieken, zoals gerichte mutagenese en cisgenese. Deze regelgeving beoogt de regelgeving voor genetisch gemodificeerde organismen (GGO's) specifiek voor planten aan te passen. Daarnaast was er veelvuldig contact met (wetenschappelijke) onderzoeksinstellingen, bedrijven, maatschappelijke organisaties, het RIVM, de COGEM en medeoverheden over de veiligheid van biotechnologie en de verdere ontwikkeling van beleid.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In 2022 is de tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de internationale regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren beëindigd. De regels zijn per 1 januari 2023 aangepast aan de laatste stand van wetenschap en techniek en worden momenteel geïmplementeerd in nationale wetgeving.

In 2022 zijn de kaders en uitgangspunten van het robuustbasisnet verder uitgewerkt in het programma Robuust Basisnet. In 2022 zijn ook pilots van start gegaan om 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.

Vuurwerk

Net zoals in voorgaande jaren is in 2022 de beleidsinzet voor vuurwerk gericht op het realiseren van een veilige en feestelijke jaarwisseling. 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.

Er is een evaluatie uitgevoerd naar de effecten en werking van de getroffen maatregelen in de periode 2015- 2021. Verder zijn door technische wijzigingen en synchronisatie in voorbereiding op de Omgevingswet aanpassingen van het Vuurwerkbesluit verder in procedure gebracht. Op EU-niveau is onder andere aandacht gevraagd voor de problematiek rondom de illegale handel en het illegaal gebruik van zwaar vuurwerk. Verder is gestart met de implementatie van de Benelux-beschikking betreffende de invoering van een pyro-pass.

Tijdens de jaarwisseling van 2021-2022 gold – net zoals de jaarwisseling daarvoor – een tijdelijk verbod op eindejaars vuurwerk als crisismaatregel om de zorg te ontlasten in verband met COVID-19. Het kabinet heeft een bedrag van € 28 miljoen beschikbaar gesteld voor de compensatie van de

²⁶ Kamerstuk II 2022-2023, 27428 nr. 394

vuurwerkbranche in de vorm van twee subsidieregelingen – de Tijdelijke subsidie regeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel (TSVC-19 detailhandel 2) en de Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer (TSVC-19 opslag en vervoer 2) – en de uitvoering. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd op 22 december 2021. Over de voortgang is de Tweede Kamer geïnformeerd op 7 juni 2022. De TSVC-19 detailhandel is in 2022 afgerond en uitgekeerd, en de voorschotten (80%) in het kader van de TSVC-19 opslag en vervoer zijn in 2022 uitgekeerd en er is gestart met de vaststelling van de regeling en uitbetaling van de resterende 20%. In eerste kwartaal 2023 vindt de afronding plaats.

Veilige energietransitie

In 2022 werd het programma Veiligheid van de Energietransitie gestart, om invulling te geven aan het verantwoord omgaan met veiligheid en gezondheid in de energietransitie. Na een brede consultatie werd de kamer op 4 november 2022 per brief²⁷ geïnformeerd over de over de voortgang en de verdere planning door het ministerie van EZK, mede namens de staatssecretaris van IenW.

In 2022 werd opdracht verstrekt om de risico's en oplossingen bij de verwachte toename van het gebruik van waterstofrijke energiedragers in beeld te brengen. Er werden onderzoeken uitgezet naar het veilig gebruik van bestaande (aardgas)buisleidingen voor waterstof en naar veiligheidsbeleving daarbij. Mede op basis van het resultaat van deze onderzoeken werd veiligheid goed meegenomen in de besluitvorming over relevant beleid zoals het Programma Energie Hoofdstructuur (PEH) Kamerbrief 23 december 2022²⁸, het Nationaal Waterstof Programma (NWP) Kamerbrief 2 december 2022²⁹.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

Uit het rapport van de commissie Van Aartsen³⁰ blijkt dat het VTH-stelsel voor het milieudomein niet goed functioneert en wordt gekenmerkt door fragmentatie en vrijblijvendheid. Hierdoor ontstaat vermijdbare milieuschade. In 2022 is het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) gestart. In het IBP VTH werken Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten samen aan de acties die nodig zijn om opvolging te geven aan de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Hiermee wordt het VTH-stelsel versterkt. Het IBP VTH heeft een looptijd tot medio 2024. De eerste voortgangsrapportage van het IBP VTH aan de Tweede Kamer is verstuurd³¹.

Het coalitieakkoord stelt structureel een jaarlijks bedrag van 18 miljoen euro beschikbaar voor de versterking van het VTH-stelsel. Deze gelden zijn in 2022 ingezet voor een regeling voor een eenmalige specifieke uitkering aan omgevingsdiensten. Alle omgevingsdiensten hebben een aanvraag ingediend voor in totaal bijna 15 miljoen euro. Deze aanvragen zijn beoordeeld en beschikt. De omgevingsdiensten besteden dit bedrag aan activiteiten die benoemd zijn in het IBP VTH. Een andere financiële stimulering betreft de subsidie aan Omgevingsdienst NL (ODNL) van

²⁷ Kamerstuk II 2022-2023, [32813 nr. 1113](#)

²⁸ Kamerstuk II 2022-2023, [32813 nr. 1143](#)

²⁹ Kamerstuk II 2022-2023, [31239 nr. 369](#)

³⁰ Kamerstuk II 2020-2022, [22343 nr. 295](#)

³¹ Kamerstuk II 2022-2023, [22343 nr. 351](#)

1,5 miljoen euro voor inzet op overkoepelende thema's zoals kennisinfrastructuur en datakwaliteit. Ook wordt met deze subsidie de ODNL Academie versterkt. Daarnaast zijn de coalitieakkoordgelden ingezet voor programma- en apparaatskosten.

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming

De staatssecretaris is verantwoordelijk voor de kaders op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, en tevens voor het toezicht en de handhaving op de nucleaire sector en bepaalde stralingstoepassingen door de ANVS (zie niet-beleidsartikel 97). Vanuit deze verantwoordelijkheid zijn in 2022 de volgende activiteiten uitgevoerd:

In 2022 heeft de zevende toetsingsconferentie van het Gezamenlijke Verdrag inzake de veiligheid en het beheer van bestraalde splijtstof en van het beheer van radioactief afval plaatsgevonden. Tijdens deze conferentie zijn een aantal 'good practices' en uitdagingen voor Nederland vastgesteld die de aankomende jaren de nodige aandacht zullen krijgen.

Zoals aangekondigd in het lenW beleidsprogramma 2022 is in december een brief aan de Tweede Kamer³² gestuurd waarin wordt beschreven met welke uitgangspunten op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming bij de kabinetsambities op het gebied van kernenergie rekening moet worden gehouden.

In 2022 is het Nationaal Programma Radioactief Afval geëvalueerd. Op basis van deze evaluatie en enkele aanvullende rapporten zijn de eerste hoofdlijnen van een geactualiseerd Nationaal Programma Radioactief Afval, dat in 2025 moet worden vastgesteld, geschetst. Dit is in december per brief aan de Tweede Kamer gecommuniceerd³².

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 63 Budgettaire gevolgen van beleid art. 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	43.695	21.788	51.414	52.751	87.421	58.219	29.202	1
Uitgaven	50.160	30.339	33.891	48.318	87.549	71.008	16.541	
1 Veiligheid chemische stoffen	7.752	6.773	6.203	6.232	20.176	8.140	12.036	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.757</i>	<i>3.820</i>	<i>3.058</i>	<i>3.536</i>	<i>4.784</i>	<i>4.059</i>	<i>725</i>	
<i>Subsidies</i>	<i>1.654</i>	<i>102</i>	<i>88</i>	<i>39</i>	<i>155</i>	<i>209</i>	<i>- 54</i>	
NANoREG	1.382	0	0	0	0	0	0	
Overige Subsidies	272	102	88	39	155	0	155	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>2.341</i>	<i>2.851</i>	<i>3.057</i>	<i>2.657</i>	<i>14.937</i>	<i>2.849</i>	<i>12.088</i>	2
Waarvan bijdrage aan RWS	2.341	2.631	2.837	2.337	2.783	2.524	259	
Overige bijdrage aan agentschappen	0	220	220	320	12.154	325	11.829	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>100</i>	<i>1.023</i>	<i>- 923</i>	
Waarvan bijdrage aan CTGB	0	0	0	0	0	1.023	- 1.023	
Overige bijdrage aan ZBO's/RWT's	0	0	0	0	100	0	100	

³² Kamerstuk II 2022-2023, 32645 nr. 102

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
2 Veiligheid biotechnologie	3.285	3.250	3.482	2.307	6.623	2.802	3.821	
<i>Opdrachten</i>	<i>3.285</i>	<i>3.250</i>	<i>3.482</i>	<i>671</i>	<i>1.572</i>	<i>1.102</i>	<i>470</i>	
Uitvoering veiligheid GGO	0	0	0	0	1.134	1.102	32	
Overige opdrachten	0	0	0	0	438	0	438	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.636</i>	<i>5.051</i>	<i>1.700</i>	<i>3.351</i>	3
Waarvan bijdrage aan COGEM	0	0	0	1.636	1.668	1.700	- 32	
Overige bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	3.383	0	3.383	
3 Veiligheid bedrijven en transport	39.123	20.316	24.206	39.779	60.750	60.066	684	
<i>Opdrachten</i>	<i>4.996</i>	<i>3.461</i>	<i>5.658</i>	<i>7.215</i>	<i>7.028</i>	<i>11.163</i>	<i>- 4.135</i>	4
Programma omgevingsveilig VTH-stelsel	0	1.014	2.640	3.950	4.206	6.667	- 2.461	
Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	0	562	0	0	478	0	478	
Overige Opdrachten	4.996	1.885	3.018	3.265	2.308	4.496	- 2.188	
<i>Subsidies</i>	<i>29.119</i>	<i>11.115</i>	<i>11.698</i>	<i>23.747</i>	<i>35.502</i>	<i>42.671</i>	<i>- 7.169</i>	5
Subsidies Inrichting & Transparantie	0	0	7.890	4.356	4.225	7.000	- 2.775	
Subsidies Asbest	25.000	8.800	3.500	0	6.000	6.000	0	
Subsidie vuurwerk	0	0	0	19.194	23.885	29.100	- 5.215	
Overige Subsidies	4.119	2.315	308	197	1.392	571	821	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>2.002</i>	<i>1.933</i>	<i>2.341</i>	<i>4.061</i>	<i>8.686</i>	<i>1.859</i>	<i>6.827</i>	6
Waarvan bijdrage aan RWS	2.002	1.933	2.341	4.061	4.059	1.609	2.450	
Overige bijdrage aan agentschappen	0	0	0	0	4.627	250	4.377	
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>100</i>	<i>0</i>	<i>488</i>	<i>526</i>	<i>5.944</i>	<i>300</i>	<i>5.644</i>	7
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	0	0	434	501	1.197	0	1.197	
Bijdrage programma externe veiligheid	100	0	0	0	0	0	0	
Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	54	25	4.747	300	4.447	
<i>Inkomstenoverdrachten</i>	<i>2.906</i>	<i>3.707</i>	<i>4.021</i>	<i>4.230</i>	<i>3.590</i>	<i>4.073</i>	<i>- 483</i>	
Mesothelioom en Asbetose	2.906	3.707	4.021	4.230	3.590	4.073	- 483	
Ontvangsten	3.007	1	457	313	2.252	250	2.002	8

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 (€ 29,2 miljoen) van het verplichtingenbudget wordt voornamelijk veroorzaakt door de tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) Opslag en vervoer 2 en de tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2. Bij eerste suppletore begroting 2022 is hiervoor € 26,4 miljoen generaal beschikbaar gesteld. Daarnaast is er verplichtingenbudget uit latere jaren naar 2023 geboekt omtrent de meerjarenagenda Omgevingsdienst

- NL (€ 1,2 miljoen) en omgevingsveiligheid (€ 1,8 miljoen). Het resterende saldo van € 0,2 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen van andere artikelen.
2. De hogere realisatie (€ 12,1 miljoen) wordt veroorzaakt door een overheveling van beleidsartikel 19 naar 22 van € 11,8 miljoen voor de jaaropdracht aan RIVM. Voorheen werd de jaaropdracht aan RIVM centraal verantwoord op artikel 19. Het resterende saldo van € 0,3 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen van andere artikelonderdelen.
 3. De hogere realisatie (€ 3,4 miljoen) wordt veroorzaakt door een overheveling van beleidsartikel 19 naar 22 van € 3,3 miljoen omtrent de jaaropdracht RIVM. Voorheen werd de jaaropdracht aan RIVM centraal verantwoord op artikel 19. Het resterende saldo van € 0,1 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen van andere artikelonderdelen.
 4. De lagere realisatie (€ -4,1 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door een overheveling naar het instrument bijdrage aan agentschappen omtrent de jaaropdracht RWS (€ -2,8 miljoen). Daarnaast zijn er middelen overgeheveld naar het beleidsartikel van de ILT omtrent het dossier Inspectieview (€ -0,3 miljoen) en zijn er middelen overgeheveld naar artikel 21 voor de opdracht aan Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) omwille van omgevingsrisico's en milieukwaliteit (€ -0,9 miljoen). Het resterende saldo van € -0,1 miljoen is het resultaat van verschillende overhevelingen tussen andere artikelen of artikelonderdelen.
 5. De lagere realisatie (€ -7,2 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door herschikkingen binnen artikel 22 ten behoeve van de programma's Omgevingsveiligheid (€ -0,5 miljoen) en uitvoering stoffen (€ -0,6 miljoen). Daarnaast is € -1,3 miljoen overgeheveld omwille van de specifieke uitkering omgevingsdiensten inzet interbestuurlijk programma VTH 2022-2023 en is € -0,2 miljoen overgehield naar het financiële instrument bijdrage aan agentschappen omwille van de jaaropdracht aan RIVM.
Daarnaast wordt de lagere realisatie voornamelijk veroorzaakt door de tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) Opslag en vervoer 2 en de tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2. Bij eerste suppletoire begroting 2022 is hiervoor € 29,7 miljoen generaal beschikbaar gesteld, waarvan bij de tweede suppletoire begroting 2022 € 4,4 miljoen niet benodigd bleek en teruggeboekt is naar de generale middelen. Bij Slotwet 2022 is gebleken dat er aanvullend € 1,3 miljoen niet gerealiseerd is in 2022. De betaling hiervan schuift door naar het uitvoeringsjaar 2023. Het resterende saldo van € 1,1 miljoen is het resultaat van verschillende overhevelingen tussen andere artikelen of artikelonderdelen.
 6. De hogere realisatie (€ 6,8 miljoen) wordt veroorzaakt door een interne herschikking bij de eerste suppletoire begroting 2022 binnen artikel 22 ten behoeve van de jaaropdracht omtrent beleidsondersteuning en advies aan RWS (€2,5 miljoen) en door overhevelingen omtrent de jaaropdracht RIVM (€3,8 miljoen). Het resterende saldo van € 0,5 miljoen is het resultaat van verschillende kleine overhevelingen van andere artikelonderdelen.
 7. De hogere realisatie (€ 5,6 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door de vanuit het Coalitieakkoord beschikbaar gestelde middelen omtrent VTH. Hieruit is de specifieke uitkering omgevingsdiensten inzet interbestuurlijk programma VTH 2022-2023 bekostigd. Het resterende saldo van € 1,2 miljoen is het resultaat van verschillende overhevelingen tussen andere artikelen of artikelonderdelen.

8. De hogere realisatie (€ 2,0 miljoen) wordt voornamelijk veroorzaakt door de afrekening uit 2021 omtrent inkomensoverdrachten aan mesothelioomslachtoffers asbest (€1,3 miljoen) als gevolg van minder aanvragen. Het resterende saldo van € 0,7 miljoen is het resultaat van verschillende kleinere ontvangsten.

G. Toelichting op Financiële instrumenten

Uitgaven

1. Veiligheid chemische stoffen

Opdrachten

In dit kader werden opdrachten verstrekt aan onder andere de Gezondheidsraad voor de uitvoering van wettelijke taken op het gebied van asbest, chemische stoffen en externe veiligheid. Daarnaast werden opdrachten verstrekt voor de uitvoering van EU-regelgeving ten aanzien van zeer zorgwekkende stoffen in relatie tot andere overheden (vergunningverlening), voor de uitvoering van taken op de gebieden veiligheid en gezondheid (gezonde leefomgeving), nieuwe risico's (nanotechnologie en synthetische biologie) en Nucleaire Veiligheid.

Subsidies

De subsidies hebben betrekking op het onderwerp veiligheid stoffen.

Bijdrage aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op het beleidsonderwerp asbest. Daarbij wordt inzet geleverd voor het beheer en verdere ontwikkeling van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast wordt een bijdrage aan de NVWA verstrekt inzake toezicht op gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.

Bijdrage aan ZBO's/RWT's

Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de uitvoering van het werkprogramma.

2 Veiligheid biotechnologie

Opdrachten

Het gaat hier met name om een meerjarig onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid.

Bijdrage aan agentschappen

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

3 Veiligheid bedrijven en transport

Opdrachten

Omgevingsveiligheid

Het betreft hier uitgaven in het kader van de Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid (2021-2024) voor de clusters Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), Publicatiereeks Gevaarlijke stoffen (PGS), Informatie/Kennisinfrastructuur, modernisering Omgevingsveiligheid, nieuwe ontwikkelingen en prioriteiten Rijks-omgevingsveiligheidsbeleid. Door middel van een programmatische aanpak wordt ingezet op het creëren van een veiligere leefomgeving. Het geheel wordt uitgevoerd onder de governance afspraken gemaakt in het Bestuurlijk Omgevingsberaad (BOb).

Overige opdrachten

Het betreft hier opdrachten voor (wettelijke) taken in het kader van Brzo-bedrijven, vuurwerk, de monitoring van basisnetten (weg, water, spoor), veiligheid energietransitie, modellenbeheer buisleidingen (Bevb), onderhouden Activiteitenbesluit voor het realiseren vermindering regeldruk bedrijven en de stelselontwikkeling en het beheer van standaarden voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Daarnaast worden opdrachten verstrekt voor onderzoek en implementatie van risicoreductie maatregelen alsmede de ondersteuning en begeleiding van het verwijderen van asbestdaken.

Verder betreft dit middelen die beschikbaar zijn gesteld uit het Coalitie Akkoord omtrent Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH).

Subsidies

Subsidies inrichtingen en transport

Het betreft hier de uitgaven in het kader van de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid chemische sector, die door de RVO wordt uitgevoerd. Jaarlijks wordt in de Staatscourant het beschikbare jaarbudget gepubliceerd. Als onderdeel van de uitvoeringsagenda Brzo kunnen ook subsidies worden toegekend onder de noemer Safety Deals. De Safety Deals zijn complementair aan de maatregelen die versterking van toezicht en handhaving tot doel hebben. Het gaat hier om het creëren van een duurzame veiligheidscultuur bij onder meer de bedrijfsprocessen binnen de chemiesector.

Subsidies vuurwerk

Hier zijn middelen gereserveerd voor de tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) Opslag en vervoer 2 en de tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2.

Overige subsidies

De overige subsidies hebben voornamelijk betrekking op subsidies aan organisaties die een bijdrage leveren aan het vervolmaken van het stelsel van Omgevingsdiensten.

Bijdrage aan medeoverheden

Hier zijn middelen gereserveerd voor de specifieke uitkering omgevingsdiensten inzet interbestuurlijk programma VTH 2022-2023.

Bijdrage aan agentschappen

Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van de uitvoering van InfoMil (centraal punt voor bundeling en verspreiding van milieu wet- en regelgeving) op de beleidsonderwerpen 'kennisoverdracht omgevingsveiligheid' en 'vergunningverlening'. Daarnaast vinden hier uitgaven plaats voor werkzaamheden van RWS in het kader van basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Inkomensoverdrachten

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

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.

Tabel 64 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.23

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	52.928	55.852	58.826	62.349	66.940	63.904	3.036
Uitgaven	52.056	55.242	57.346	63.434	68.203	62.818	5.385
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	32.399	33.607	36.148	46.387	47.317	42.095	5.222
2 Aardobservatie	19.657	21.635	21.198	17.047	20.886	20.723	163
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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 EUMETSAT³³, ECMWF³⁴ en WMO³⁵.

(Doen) Uitvoeren

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

- het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer;
- waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt; het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit;
- het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen;

³³ European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites; www.eumetsat.int.

³⁴ European Centre for Medium-Range Weather Forecasts; www.ecmwf.int.

³⁵ World Meteorological Organization; www.wmo.ch.

- 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;
- het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur;
- het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;
- onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;
- meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen;
- het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheidsinformatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend;
- internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen;
- 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

Tabel 65 Indicatoren Meteorologie, Seismologie en aardobservatie

Indicator	Streefwaarde/ norm	2021 Resultaten	2022
1. Algemene klanttevredenheid:			
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	8	8,0
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten.	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,6	7,3
2. Weer:			
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	3x p/d, 365 dagen p/j Max. 1 x per jaar >8 uur oud	Beschikbaarheid 365 dagen ≥ 3 0	Beschikbaarheid 365 dagen ≥ 3 0
b. % correct uitgegeven weerswaarschuwingen (codes oranje en rood).	$\geq 60\%$		
i. Het % uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.	$\geq 60\%$	100	86%
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	0%
iii. Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.	$\geq 70\%$	82	n.v.t.
c. % van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 80\%$	78	88%
d. % van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood), te onderzoeken via het imago onderzoek	$\geq 65\%$	58	44%
3. Klimaat:			
a. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	Gemiddeld 1x per week	1,6	1,5
b. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers klimaatproducten KNMI .	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,7	7,0
4. Seismologie:			
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$ [3]	$\geq 98\%$	100	n.v.t.
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	$\geq 98\%$	100	100%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt, te onderzoeken via het imago onderzoek.	$\geq 75\%$	78	78%
d. Klanttevredenheid (rapportcijfer) onder gebruikers seismologische producten KNMI.	Overall cijfer $\geq 7,0$	8,1	7,0
5. Data beschikbaarheid:			
a. Beschikbaarheid van en data m.b.t weer en klimaat	$\geq 98,5\%$	99,9	99,54%
b. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	80%-90%	92,4	91,70%
6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening:			
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	6,9	8,0
b. Rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	7,4	7,9
7. Wetenschappelijk onderzoek			
a. Aantal wetenschappelijke publicaties[6]	≥ 65 per jaar	111	139

Toelichting

1. 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). De score volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat ieder jaar wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers van KNMI producten en data. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten. Het KNMI streeft naar een overall klanttevredenheidscijfer van $\geq 7,0$. Dit is in 2022 gerealiseerd.

2. Weer

Weerwaarschuwingen worden uitgegeven op basis van de weersomstandigheden en zijn daarom niet genormeerd in aantal. Over het weer brengt het KNMI actuele verwachtingen uit. Belangrijk is dat er ten hoogste 8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Vanaf 2022 geldt een indicator van max. 1 x per jaar >8 uur oud, voor dagelijkse weerverwachtingen.

De correctheid van de uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood wordt jaarlijks geëvalueerd. Voor 2022 waren de uitgegeven codes alle correct. Er wordt ook geëvalueerd welke zijn gemist. Dat leidt voor 2022 en verder tot de rapportage van verschillende percentages:

- Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.
- Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties dat voldeed aan criteria voor code oranje.
- Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.

Voor het realiseren van de beleidsdoelstelling is van belang in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en in hoeverre dit leidt tot gedragsaanpassing. Het onderzoek dat hiervoor in 2022 is benut zijn de flitspeilingen die 4x (van in totaal 8 uitgegeven codes (1x rood en 7x oranje)) zijn uitgevoerd. De 4 flitspeilingen betroffen in 2022 alle een code oranje waardoor een score voor het bereiken van burgers met code rood voor 2022 niet mogelijk is; De score van 88% voor het bereiken van burgers zit boven de norm van $\geq 80\%$. De score van 44% van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (gemeten voor code oranje) zit onder de norm van $\geq 65\%$ (voor code oranje en rood). De meest genoemde reden is dat men toch al niet van plan was naar buiten te gaan.

3. Klimaat

Het KNMI informeert het algemeen publiek gemiddeld wekelijks ten aanzien van het klimaat met een klimaatbericht. In 2022 zijn 80 klimaatberichten gemaakt, dat komt neer op gemiddeld 1,5 per week.

Daarnaast wordt de klanttevredenheid van de gebruikers van klimaatgerelateerde producten gemeten bij het klantbelevingsonderzoek. Het KNMI kreeg in 2022 een klanttevredenheidscijfer van 7,0 en zit daarmee op de norm.

4. Seismologie

Voor seismologie informeert het KNMI het algemeen publiek over elke aardbeving 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 aardbevingen met een magnitude van 1,5 procent of hoger (wettelijk verplicht is 2) waar te nemen en het publiek te informeren. Dit is in 2022 gerealiseerd.

Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving wordt gekeken naar de geloofwaardigheid onder burgers (imago-onderzoek) en de klanttevredenheid van de professionele gebruikers van seismologische data (klantbelevingsonderzoek).

Het imago-onderzoek heeft in 2021 plaatsgevonden en omdat het één keer per twee jaar wordt uitgevoerd, heeft het 2022 niet plaatsgevonden. Met een score van 78% in 2021 is de norm gerealiseerd van het percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.

Het KNMI kreeg in 2022 een klanttevredenheidscijfer van 7,0 onder gebruikers seismologische producten en zit daarmee op de norm.

5. Data beschikbaarheid

Deze streefwaarde/norm betreft de beschikbaarheid van data in het licht van de beleidsdoelstelling. Het KNMI streeft naar een beschikbaarheid van data voor weer en klimaat, van $\geq 98,5\%$ over het hele jaar. Met een score van 99,54% is dit gerealiseerd in 2022.

De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Het meetnetwerk is ontworpen naar gelang de magnitude die minimaal moet worden gemeten en dat is niet voor heel Nederland hetzelfde. Daarnaast geldt dat door de redundantie in het meetnetwerk, de hoeveelheid data groot is en ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd. Dit is vertaald naar een indicator die de gemiddelde beschikbaarheid van bruikbare data uit alle instrumenten in het veld weergeeft. Dit leidt tot een streefwaarde van databeschikbaarheid seismologie van 80% of hoger. Dit is met een score van 91,7% gerealiseerd in 2022.

6. Luchtvaart meteorologische dienstverlening

Luchtvaart meteorologische dienstverlening is een aparte categorie wettelijke taken van het KNMI. Daarom wordt de klanttevredenheid van de luchtvaartsector apart als indicator er uitgelicht. Het KNMI streeft naar een klanttevredenheidscijfer van $\geq 7,0$. Voor zowel de kwaliteit van de producten als de communicatie is de norm met scores van respectievelijk 8,0 en 7,9 gerealiseerd in 2022.

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 2022 zijn 139 peer reviewed publicaties gerealiseerd, ruim boven de norm.

D. Beleidsconclusies

Het op dit artikel uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar grotendeels conform verwachting. Het KNMI werkt aan de ambities uit het Meerjarig Strategisch Plan (MSP2025) waaronder de ontwikkeling van het Early Warning Centre. Resultaten van het Early Warning Centre worden steeds meer zichtbaar, zoals bijvoorbeeld de toevoeging van de droogtemonitoring aan het klimaatdashboard. Het KNMI versterkt ook internationaal de mogelijkheden voor early warning, middels het programma KNMI Global, dat in 2022 is gestart. Het programma I-strategie is afgerond en in de lijn ondergebracht, waar sturing op informatiemanagement wordt gecontinueerd. De modernisering van de

waarneeminfrastructuur (MWI) heeft in 2022 vertraging heeft opgelopen. Hier spelen de beschikbaarheid van hardware en een lastige arbeidsmarkt een rol. In Caribisch Nederland is in 2022 het monitoringsnetwerk uitgebreid voor de actieve vulkanen Mount Scenery en The Quill op de eilanden van Saba en St. Eustatius.

De nieuwe supercomputer van UWC West – het samenwerkingsverband tussen het KNMI en onze Deense (DMI), Ierse (Met Éireann) en IJslandse (IMO) collega's – is succesvol opgebouwd op zijn locatie in Reykjavik, zodat de eerste operationele tests uitgevoerd kunnen worden. Deze High Performance Computer werkt volledig op duurzame energie. Daarnaast heeft ECMWF een nieuwe supercomputer in Bologna in gebruik genomen, voor verbeterde lange-termijn weersverwachtingen. In 2022 is ook de eerste van een reeks nieuwe weer- en klimaatsatellieten van EUMETSAT (MTG-I1) gelanceerd. Het KNMI gaat deze nieuwe beelden gebruiken om beter en meer plaatselijk te kunnen waarschuwen voor bijvoorbeeld onweer. Toepassingen zoals artificial intelligence zijn opgenomen in meerjarige onderzoeksprogramma's voor het verbeteren van weersverwachtingen. Middels klimaatberichten heeft het KNMI gewerkt aan de vergroting van het bewustzijn van klimaatverandering. In 2022 is de voorbereiding van klimaat-scenario's '23 volgens planning verlopen.

Aardbevingen, weeralarm en -waarschuwingen

Aardbevingen

In Nederland zijn er in 2022 65 aardbevingen opgetreden: 58 geïnduceerde aardbevingen en 7 natuurlijke aardbevingen. De meeste geïnduceerde aardbevingen vonden plaats in het Groningenveld, 52 in totaal. Met een totaal van 12 aardbevingen in Groningen boven de 1,5 is 2022 [vergelijkbaar met 2021](#). In 2021 waren er ook 12 bevingen met een magnitude van 1,5 en hoger. Ook het seismisch moment, de totale hoeveelheid vrijgekomen energie, laat weinig verandering zien.

Luchtvaartmeteorologie

De luchtvaartmeteorologische dienstverlening door het KNMI wordt uitgevoerd conform afspraken met de Europese organisatie Eurocontrol en Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), op grond van de Wet Luchtvaart. In 2022 heeft het KNMI een innovatieve technologie doorontwikkeld en geïmplementeerd waarmee grote hoeveelheden waarneemdata van zeer hoge kwaliteit worden gegenereerd, gebruikmakend van signalen van sensoren aan vliegtuigen. Deze innovatie is in 2022 door Europese weerdiensten overgenomen en draagt wereldwijd bij aan verbeterde weerverwachtingen en waarschuwingen.

Code Rood

In 2022 is er 1x Code Rood (Weeralarm) uitgegeven door het KNMI voor zeer zware windstoten in de kustprovincies, op 18 februari 2022. Het ging om storm Eunice, die in de top 3 zwaarste stormen in ruim vijftig jaar is gekomen. Eunice was de zwaarste van drie stormen die in vier dagen tijd over ons land raasden, naast Eunice ging het om storm Dudley en storm Franklin.

Code Oranje

In 2022 is er door het KNMI achtmaal een code oranje uitgegeven: driemaal voor zware windstoten (voor de stormen Corry, Eunice en Franklin), tweemaal voor zware onweersbuien (waarvan eenmaal gecombineerd met zware regen), tweemaal voor gladheid door ijzel en eenmaal voor extreme hitte.

Tabel 66 Weeralarm KNMI

Code Rood
(weeralarm)

Datum	Reden	Regio's
18-feb-22	Zeer zware windstoten door storm Eunice.	Kustprovincies Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, Friesland, Flevoland, IJsselmeergebied, Waddengebied

Code Oranje
(weerwaarschuwing)

Datum	Reden	Regio's
31-jan	(Zeer) zware windstoten door storm Corry	Noord-Holland, Friesland, Waddengebied en IJsselmeergebied
18-feb	Zeer zware windstoten door storm Eunice.	Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht, en Noord-Brabant.
20-feb	Zeer zware windstoten door storm Franklin	Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland en het IJsselmeergebied
19-mei	Zware onweersbuien	Gelderland, Noord-Brabant, Limburg en Overijssel
20-mei	Zware regen en onweersbuien	Limburg
19 juli december	Extreme hitte	Overijssel, Gelderland, Utrecht, Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg
15-dec	Gladheid door ijzel	Hele land m.u.v. Noord-Brabant en Limburg
18-dec	Gladheid door ijzel	Hele land

Bron: KNMI

KNMI Online

In totaal is de website van het KNMI (www.knmi.nl) in 2022 55,5 miljoen keer bezocht, ruim 4,6 miljoen bezoeken per maand. De grootste piek in het aantal bezoekers lag op 18 februari. Die dag werd code rood afgegeven voor storm Eunice, en bracht een recordaantal van 833.000 bezoekers naar de website. Het best gelezen artikel van 2022 ging over de naamgeving van stormen.

KNMI is actief op Twitter (121.000 volgers), Instagram (5766 volgers), LinkedIn (10.477 volgers) en YouTube. Alle kanalen laten een gestage stijging van het aantal volgers zien. Met het oog op de ontwikkelingen op Twitter, gaat het KNMI de mogelijkheden van het platform Mastodon verkennen.

In 2022 heeft het KNMI vier video's gemaakt. De video's zijn op YouTube en de KNMI-website geplaatst en gedeeld via social media. De best bekeken video in 2021 was de uitleg over hittegolven.

Evaluaties en audits

Bij de Kamerbrief op 14 oktober 2022 (Kamerstuk II 2021-2022, [38802 nr. 25](#)) heeft de Staatssecretaris van IenW de Tweede Kamer geïnformeerd over de kabinetsappreciatie (kabinetsreactie) van de evaluatie van de Wet Taken Meteorologie en Seismologie (Wtms). Zij gaat daarbij in op wijzigingen die

zij wil aanbrengen in de Wtms. Dit betreft onder meer het voornemen om pro-actief contact met waterschappen en veiligheidsregio's beter mogelijk te maken, zodat de publieke veiligheid optimaal kan worden geborgd.

Verantwoordingsonderzoek 2021 (Algemene Rekenkamer). Inzicht in risico's continuïteit dienstverlening

De Algemene Rekenkamer constateert dat het KNMI voldoet aan de norm voor de wijze van risico's analyseren en prioriteren. Het KNMI doorloopt de stappen van de interne sturingscyclus. De managementafpraak is volledig opgesteld en de concernsturingscyclus is geheel doorlopen. Voor het programma EWC is het risicoregister periodiek geüpdatet.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 67 Budgettaire gevolgen van beleid art. 23 Meteorologi, Seismologie en Aardobservatie (bedragen x € 1.000)							
	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	52.928	55.852	58.826	62.349	66.940	63.904	3.036
Uitgaven	52.056	55.242	57.346	63.434	68.203	62.818	5.385
1 Meteorologie en seismologie	32.399	33.607	36.148	46.387	47.317	42.095	5.222
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>32.399</i>	<i>33.607</i>	<i>36.148</i>	<i>46.387</i>	43.673	<i>38.708</i>	<i>4.965</i>
<i>Bijdragen aan het agentschap KNMI</i>	<i>31.577</i>	<i>32.763</i>	<i>35.282</i>	<i>41.136</i>	<i>43.673</i>	<i>38.708</i>	<i>4.965</i>
Meteorologie	30.625	31.490	33.229	39.039	41.792	37.080	4.712
Seismologie	952	1273	1010	1.033	962	962	0
Caribisch Nederland	0	0	1043	1.064	919	666	253
<i>Bijdragen aan internationale organisaties</i>	<i>822</i>	<i>844</i>	<i>866</i>	<i>5251</i>	<i>3.644</i>	<i>3387</i>	<i>257</i>
Contributie aan WMO (HGIS)	822	844	866	843	854	940	-86
Contributie ECMWF (HGIS)	0	0	0	4408	2.754	2447	307
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	0	0	0	0	36	0	36
2 Aardobservatie	19.657	21.635	21.198	17.047	20.886	20.723	163
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>19.657</i>	<i>21.635</i>	<i>21.198</i>	<i>17.047</i>	<i>20.886</i>	<i>20.723</i>	<i>163</i>
<i>Bijdragen aan agentschap KNMI</i>	<i>19.657</i>	<i>21.635</i>	<i>21.198</i>	<i>17.047</i>	<i>20.886</i>	<i>20.723</i>	<i>163</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 € 3,0 miljoen wordt veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 1,3 miljoen), Hybride werken (€ 1,0 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 0,8 miljoen), Parlementaire ondervragingscommissie Kinderopvang-toeslag (POK; € 0,8 miljoen), ECMWF (€ 0,3 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen), Werk aan Uitvoering (WAU)/Actieplan Open Overheid

- (€ 0,5 miljoen), Vulkaanmonitoring (€ 0,3 miljoen) en een paar kleinere posten (€ 0,2 miljoen). Tenslotte is het de realisatie lager door een onjuiste raming (€ 2,0 miljoen).
2. Het verschil in de uitgaven van € 5,0 miljoen wordt veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 1,2 miljoen), Hybride werken (€ 1,0 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 0,8 miljoen), POK (€ 0,8 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen), WAU/Actieplan Open Overheid (€ 0,5 miljoen), Vulkaanmonitoring (€ 0,3 miljoen) en een paar kleinere posten (€ 0,2 miljoen).

G. Toelichting op Financiële instrumenten

1 Meteorologie en seismologie

23.01.03 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 tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

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 seismiciteit in Nederland;
- Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
- Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.

23.01.05 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 rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

2 Aardobservatie

23.02.03 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 Inspectie Leefomgeving en Transport

A. Algemene doelstelling

Het stimuleren en bewaken van veilige vervoers- en watersystemen en een duurzame leefomgeving.

Tabel 68 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.24

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	2022	2022
Verplichtingen	116.679	134.798	131.881	151.220	166.157	182.359	- 16.202
Uitgaven	116.679	134.798	131.881	151.220	168.400	182.359	- 13.959
1 Handhaving en toezicht	116.679	134.798	131.881	151.220	168.400	182.359	- 13.959
Ontvangsten	0	0	0	0	15.162	24.700	- 9.538

B. Rol en verantwoordelijkheid

De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet en regelgeving in het transport en de leefomgeving. De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Naast de activiteiten die de inspectie voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert, worden ook taken verricht voor andere ministeries.

Wettelijke taak

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van de ILT. Deze wettelijke taken hebben betrekking op:

- Vergunningverlening;
- Toezicht;
- Opsporing;
- Dienstverlening: afhandeling van vragen en meldingen;
- Incidentafhandeling;
- Onderzoek.

De (inter)nationale wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart, scheepvaart, rail- en wegtransport en milieu vormt de basis voor het handelen van de ILT. Een uitgebreidere beschrijving van de activiteiten die de ILT verricht is te vinden in het Meerjarenplan 2022–2026 (MJP) dat in het najaar van 2021 aan de Tweede Kamer is verzonden. In dit meerjarenplan wordt de Tweede Kamer ook verder geïnformeerd over het toezicht op de woningcorporaties van de Autoriteit woningcorporaties. De ILT zet haar schaarse capaciteit selectief in op de terreinen waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar het handelen van de ILT het meeste

effect kan sorteren. Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Deze wordt tegelijk met het MJP aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze ontwikkelde methode helpt de ILT om ordelijk te kiezen, op basis van maatschappelijke schade, aan welke taken zij prioriteit geeft en aan welke niet. De grootste maatschappelijke risico's worden door de ILT programmatisch aangepakt, met telkens de meest kansrijke combinatie van disciplines, specialisten en instrumenten. Daarbij worden instrumenten ingezet van gerichte nalevingscommunicatie tot opsporing. De basis voor de ILT-werkwijze is:

- A. informatiegestuurd (data) werken en transparant over resultaten;
- B. selectieve en effectieve inzet gebaseerd op de hiervoor genoemde risicoanalyse;
- C. invulling geven aan reflectieve en signalerende functie;
- D. optimale dienst-(vergunning)verlening en verbetering kostendekkendheid.

D. Beleidsconclusies

Luchtvaartautoriteit

De inspectie en de directie Luchtvaart zijn in 2022 van start gegaan met het vormen van een luchtvaartautoriteit. Het gaat daarbij om een herkenbare, volwaardige luchtvaartautoriteit. De belangrijkste doelen zijn het voldoen aan internationale verplichtingen, het verbeteren van de luchtvaartveiligheid en leefomgeving. Daarnaast moet de autoriteit pro-actief inspelen op de ontwikkelingen en innovaties in de luchtvaart. Tot slot wordt gestreeft naar onafhankelijk en zichtbaar toezicht.

Om dit te bereiken zijn de volgende elementen benoemd om de luchtvaartautoriteit concreet vorm te geven:

- visieontwikkeling
- deskundigheid
- onderzoek volwaardige luchtvaartautoriteit
- samenwerking
- governance
- kenniscentrum

Bij de uitvoering van het plan om te komen tot de luchtvaartautoriteit wordt intensief samengewerkt door de Directie Luchtvaart van DGLM en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

IOD (Inlichtingen en Opsporingsdienst)

In het rapport van de commissie van Aartsen (TK 2021D49499) over de versterking van het VTH stelsel is geconcludeerd het VTH-stelsel voor het milieudomein niet goed functioneert en wordt gekenmerkt door fragmentatie en vrijblijvendheid. Hierdoor ontstaat veel vermijdbare milieuschade. Deze milieuschade loopt in de miljarden, exclusief bijkomende veiligheids- en gezondheidsschade.

Milieucriminaliteit is lastig aan te pakken: het is verborgen, overstijgt vaak de regio, er wordt onvoldoende informatie gedeeld, spreekt niet tot de verbeelding, het milieurecht is complex, er is een gebrek aan regie en de capaciteit is schaars.

Om deze reden is in 2022 gestart met versterking van de capaciteit van de Inlichtingen- en opsporingsdienst. Doel is te komen tot effectiever en efficiënter toezicht op en opsporing van milieucriminaliteit. Hoewel een groot deel van de handhaving van milieuwetgeving plaats vindt in het bestuursrecht, is gebruik van het strafrecht van groot belang. Strafrechtelijke handhaving is ook belangrijk omdat het bijdraagt aan de ervaren pakkans bij milieudelicten en heeft daarom een sterk preventieve werking.

Cybersecurity

De inspectie is in 2022 gestart met intensivering van het toezicht op cybersecurity. Nadat in 2021 echt gestart is met het 'verkennde inspecties' bij o.a. de sector drinkwater zijn deze verkennde inspecties in 2022 voortgezet binnen het domein transport (luchtvaart en haven). In 2022 is een nieuwe afdeling toezicht cybersecurity gestart. Naast de verkennde inspecties zijn in 2022 de verdiepende inspecties binnen drinkwater gestart, waarbij op basis van de eerdere inspectieresultaten uit 2021 verder gekeken is. Vanaf 2023 zal bij elke nieuwe AED (aanbieder van essentiële diensten) eerst een verkennde inspectie worden uitgevoerd.

De ILT heeft in 2022 de samenwerking met andere toezichthouders verder versterkt en heeft kennis en ervaringen uitgewisseld. Dat heeft zij onder andere gedaan door een actieve bijdrage te leveren aan het Samenhangend inspectiebeeld cybersecurity vitale processen 2021-2022. Dit beeld heeft in 2022 meer inzicht gegeven in de huidige staat per toezichtveld en heeft een aantal hoofdlijnen opgeleverd, zoals aandacht voor risicomanagement, en een aantal trends in relatie tot het toezicht signaleerd.

Vergunningverlening en Werken aan Uitvoering (WaU)

In 2022 heeft de inspectie stappen gezet in het verzakelijken van de vergunningverlening met extra aandacht voor het perspectief van de aanvrager. Door het beschikbaar komen van WaU- gelden in 2022 is het mogelijk geworden om een versnelling te geven aan het optimaliseren en digitaliseren van de aanvraagformulieren en het kunnen doen van een aanvraag via het portal MijnILT. De regeling Werken aan uitvoering (WaU) heeft als doel de digitale dienstverlening van de overheid te verbeteren. Met de verbeteringen die in 2022 in gang zijn gezet wordt het aanvragen van een vergunning eenvoudiger en gemakkelijker.

Met de WaU gelden is tevens extra geïnvesteerd in verbetering van de website. De informatie en toegankelijkheid op de website is verbeterd en er zijn regelhulp ingebouwd voor de aanvrager. Op deze wijze kan de aanvrager beter invulling geven aan de eigen verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de aanvraag.

Hiermee is bereikt dat de kwaliteit van de aanvraag hoger is en daarmee de effectiviteit van de beoordeling en afhandeling ook verbeterd is. Daarnaast zijn, bij de afhandeling van vergunningen met grote aantallen aanvragen, de eerste stappen gezet in verdere stroomlijning van de aanvraagprocessen. Met de WaU-gelden is geïnvesteerd in kwaliteitsmanagement en ondersteuning van medewerkers van het ILT loket bij het

optimaliseren van de werkwijze en afhandeling van vergunningen. Tevens is extra capaciteit aangetrokken om achterstanden bij machinistenvergunning en scheepvaart vergunningen (nationaliteitsverklaring) weg te werken. Eind 2022 waren er daardoor geen achterstanden meer.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 69 Budgettaire gevolgen van beleid art. 24 Handhaving en Toezicht (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	116.679	134.798	131.881	151.220	166.157	182.359	- 16.202	1
Uitgaven	116.679	134.798	131.881	151.220	168.400	182.359	- 13.959	
1 Handhaving en toezicht	116.679	134.798	131.881	151.220	168.400	182.359	- 13.959	
<i>Personele uitgaven</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>144.451</i>	<i>128.944</i>	<i>15.507</i>	2
Waarvan eigen personeel	0	0	0	0	122.777	120.093	2.684	
waarvan inhuur externen	0	0	0	0	21.674	8.832	12.842	
Waarvan overige personele uitgaven	0	0	0	0	0	19	- 19	
<i>Materiele uitgaven</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>23.949</i>	<i>53.415</i>	<i>- 29.466</i>	3
Waarvan ICT	0	0	0	0	4.825	23.388	- 18.563	
waarvan bijdrage SSO's	0	0	0	0	6.785	10.619	- 3.834	
Waarvan overige materiële uitgaven	0	0	0	0	12.339	19.408	- 7.069	
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>116.679</i>	<i>134.798</i>	<i>131.881</i>	<i>151.220</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Bijdragen aan het agentschap ILT	116.679	134.798	131.881	151.220	0	0	0	
				1	1	1		
Ontvangsten	0	0	0	0	15.162	24.700	- 9.538	4

1 Conform de Ontwerpbegroting 2020 vervalt vanaf het verslagjaar 2020 de uitsplitsing van de Bijdrage aan het agentschap ILT naar categorieën.

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. Met ingang van 1 januari 2022 is de ILT overgegaan van een batenlastenstelsel naar geïntegreerde verplichtingen en kasadministratie.

1. De lagere verplichtingen van € 16,2 miljoen worden verklaard door de onderstaande lagere uitgaven en de € 2,2 miljoen die is betaald uit de opheffing van het Agentschap ILT met een verplichting in 2022.
2. De hogere realisatie van de personele uitgaven (€ 15,5 miljoen) wordt verklaard door een hogere realisatie van de uitgaven externe inhuur (€ 12,8 miljoen) als gevolg van een lagere bezetting dan begroot, waardoor het noodzakelijk is gebleken om meer in te huren. De hogere realisatie van het eigen personeel (€ 2,7 miljoen) hangt samen met een technische correctie buiten begrotingsverband verwerken van de uitgaven die gerelateerd zijn aan de Autoriteit Wonen (- € 9,8 miljoen) en het realiseren van personele uitgaven die onder de materiele uitgaven waren begroot (€ 6,5 miljoen). Het resterende verschil hangt

- met name samen met de loonontwikkeling als gevolg van de CAO Rijk 2022 – 2024. Met ingang van 1 juli 2022 zijn de salarisbedragen in de CAO Rijk 2022-2024 met eerst 2,5% plus daarna een bedrag van € 75,- verhoogd en hebben alle medewerkers die op 1 december 2022 in dienst waren in december 2022 een eenmalige bruto uitkering van € 450,- naar rato van de volledige arbeidsduur ontvangen.
3. De lagere realisatie van de materiele uitgaven (€ 29,5 miljoen) is voor € 4,4 miljoen te verklaren vanwege het buiten begrotingsverband verwerken van de uitgaven die gerelateerd zijn aan de Autoriteit Wonen. De materiele uitgaven blijven verder achter doordat € 6,5 miljoen betrekking heeft op personele uitgaven en daar zijn verantwoord en lagere uitgaven voor eigen ICT-kosten van 4,9 miljoen. Het resterende bedrag hangt samen met het opheffen van het agentschap ILT per 1 januari 2022 en de overgang naar het kasverplichtingenstelsel, waarbij centrale ICT- en facilitaire kosten niet meer vanuit artikel 24 worden gerealiseerd, maar onderdeel uitmaken van het apparaat artikel van deze begroting (artikel 98).
 4. De lagere realisatie van de ontvangsten (€ 9,5 miljoen) komen doordat de opbrengsten voor de Autoriteit Wonen voor € 14,4 miljoen buiten berotingsverband zijn geboekt. Voor de vergunningverlening is sprake van een lagere opbrengst van € 2,5 miljoen dan begroot. Dit wordt gecompenseerd door hogere opbrengsten vanwege de afwikkeling van de slotbalans van het agentschap voor € 5,3 miljoen en overige ontvangsten voor Inspectieweet en NSA die € 2,1 miljoen hoger waren dan begroot.

G. Toelichting op de instrumenten

Uitgaven

1 Personele uitgaven

Dit betreft de verantwoording van alle uitgaven van het eigen personeel en de externe inhuur van de ILT.

2 Materiële uitgaven

Dit betreft de verantwoording van de materiele uitgaven van de ILT 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.

Ontvangsten

Het ontvangstenartikel betreft de opbrengsten van vergunningen en overige ontvangsten voor werkzaamheden die de ILT verricht voor derden.

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.

Tabel 70 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.25

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	951.141	952.739	970.239	988.863	1.042.556	954.173	88.383
Uitgaven	929.574	955.610	953.451	967.127	1.005.694	954.172	51.522
1 Brede doeluitkering	929.574	955.610	953.451	967.127	1.005.694	954.172	51.522
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

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 71 Budgettaire gevolgen van beleid art. 25 Brede Doeluitkering (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	951.141	952.739	970.239	988.863	1.042.556	954.173	88.383	1
Uitgaven	929.574	955.610	953.451	967.127	1.005.694	954.172	51.522	
1 Brede doeluitkering	929.574	955.610	953.451	967.127	1.005.694	954.172	51.522	
<i>Bijdrage BDU</i>	<i>929.574</i>	<i>955.610</i>	<i>953.451</i>	<i>967.127</i>	<i>1.005.694</i>	<i>954.172</i>	<i>51.522</i>	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 tweede suppletoire begroting en in de decemberbrief gemelde ophogingen. Hieronder worden ze kort nogmaals benoemd:
 - Een ophoging van het verplichtingenbudget bij de 2e suppletoire begroting met € 74,6 miljoen. Deze ophoging wordt voor € 37,3 miljoen verklaard door door het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2021 en door een verplichtingschuif voor het aangaan van verplichtingen voor de BDU beschikking (€ 37,3 miljoen).
 - Een ophoging van het verplichtingenbudget van € 13,7 miljoen voor de bijdrage aan BDU-regio's voor de Korte Termijn Aanpak in het programma Mobiliteit en Verstedelijking, waaronder het no regret-pakket Binckhorst (€ 3,8 miljoen), invulling van BO-MIRT-afspraken, waaronder bijdrage aan Zuid-Holland Bereikbaar (€ 3,2 miljoen), de bijdrage aan ontwikkeling Entreegebied in Zoetermeer (€ 1,1 miljoen) en overige regionale activiteiten.
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 Mobiliteitsfonds ten behoeve van:
 - Dekking voor de onderdelen toegevoegd aan de BDU-beschikking 2022 (€ 16,4 miljoen). Dit is inclusief de afdrachten aan het Btw-compensatiefonds voor de BDU 2022 (- € 2,2 miljoen). In totaal is € 14,2 miljoen opgenomen in de BDU-beschikking 2022 die voornamelijk volgen uit gemaakte BO-MIRT afspraken uit voorgaande jaren. Het betreffen met name bijdragen aan MRDH voor de verkenning van de Oververbinding Rotterdam (€ 3 miljoen), no regret maatregelen in de Binckhorst te Den Haag die zich richten op op de realisatie van fietsinfrastructuur, versterking van de stationsgebieden en ruimte voor een ov-baan (€ 3,8 miljoen), exploitatiekosten 2022 Zuid-Holland bereikbaar (€ 2,5 miljoen) en ontwikkeling Entreegebied Zoetermeer (€ 2,3 miljoen).
 - Het budget is eveneens opgehoogd door de uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2022 (€ 37,3 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 vervoer taken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

4.14 Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds verantwoord.

Tabel 72 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid art.26

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022
Verplichtingen	6.335.032	6.010.410	6.343.743	8.228.644	8.565.427	8.014.590	550.837
Uitgaven	6.335.032	6.010.410	6.343.743	8.228.644	8.565.427	8.003.281	562.146
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
Bijdrage aan het Mobiliteitsfonds	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	7.451.127	6.841.862	609.265
Bijdrage aan het Deltafonds	875.276	877.365	834.392	1.252.398	1.114.300	1.161.419	- 47.119
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

Financieren

Zaken die op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk XII.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 73 Budgettaire gevolgen van beleid art. 26 Bijdrage Investeringsfondsen (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	6.335.032	6.010.410	6.343.743	8.228.644	8.565.427	8.014.590	550.837	1
Uitgaven	6.335.032	6.010.410	6.343.743	8.228.644	8.565.427	8.003.281	562.146	
1 Bijdrage Investeringsfondsen	5.459.756	5.133.045	5.509.351	6.976.246	7.451.127	6.841.862	609.265	
<i>Bijdrage aan het Mobiliteitsfonds</i>	<i>5.459.756</i>	<i>5.133.045</i>	<i>5.509.351</i>	<i>6.976.246</i>	<i>7.451.127</i>	<i>6.841.862</i>	<i>609.265</i>	2
2 Bijdrage investeringsfondsen	875.276	877.365	834.392	1.252.398	1.114.300	1.161.419	- 47.119	
<i>Bijdrage aan het Deltafonds</i>	<i>875.276</i>	<i>877.365</i>	<i>834.392</i>	<i>1.252.398</i>	<i>1.114.300</i>	<i>1.161.419</i>	<i>- 47.119</i>	3
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 van de verplichtingen is vrijwel volledig het gevolg van de kasverschillen die hieronder worden toegelicht.
2. De hogere realisatie van € 609,3 miljoen is veroorzaakt door:
 - Er is € 344 miljoen toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds voor de loon- en prijsbijstelling 2022.
 - Er is € 122,9 miljoen overgeboekt naar Hoofdstuk XII voor verschillende onderwerpen.
 - Er is € 12 miljoen toegevoegd voor de extra kosten hoogwater Limburg.
 - Er is per saldo € 8 miljoen overgeboekt naar andere ministeries.
 - Er is € 382 miljoen toegevoegd vanuit de aanvullende post voor de uitvoering van het Coalitieakkoord.
 - Er is € 3 miljoen overgeboekt naar het MF voor Werken aan uitvoering.
 - Ten slotte kleinere mutaties per saldo een verlaging van € 0,8 miljoen.
3. De lagere realisatie van € 47,1 miljoen is veroorzaakt door:
 - Als gevolg van het geactualiseerde programma en om de overprogrammering op een verantwoord niveau te brengen is er een kasschuif met het generale beeld verwerkt op de begroting van het Deltafonds. De kasschuif heeft een meerjarige doorwerking en is over de gehele looptijd van het Deltafonds budgettair neutraal. De kasschuif betreft een verlaging met € 141,2 miljoen in 2022.
 - Een verlaging van € 14,2 miljoen voor afdracht BTW aan het BTW Compensatie Fonds voor met name de verstrekking van Specifieke Uitkeringen (SPUK's) inzake de impulsregeling Ruimtelijke Adaptie, voor de verstrekking van de Specifieke Uitkering (SPUK) omtrent het perceel N307/Roggebotsluis van het project IJsseldelta fase 2 aan de provincie Flevoland en de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie.
 - € 63,5 miljoen in verband met de toegekende loonbijstelling en prijsbijstelling tranche 2022 die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Deltafonds.
 - € 13,9 miljoen van EZK voor het uitvoeren van de opdracht Wind op zee uit en Wind op zee ecologisch programma. Dit betreft een vergoeding voor de in- en externe kosten in 2022.
 - € 8,1 miljoen is aan het Deltafonds toegevoegd in verband met extra kosten die in 2022 zijn gemaakt naar aanleiding van het hoogwater in Limburg.
 - € 20 miljoen is aan het deltafonds in 2022 toegevoegd in het kader van het Coalitieakkoord Instandhouding.
 - Diverse kleinere mutaties per saldo een verhoging van € 2,8 miljoen.

E. Extracomptabele verwijzingen

Mobiliteitsfonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Mobiliteitsfonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie).

Tabel 74 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Mobiliteitsfonds		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil	
11	Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte	Uitgaven	186.895	0	- 186.895
11.01	Verkenningen		5.000	0	- 5.000
11.02	Korte termijn mobiliteitsmaatregelen		5.639	0	- 5.639
11.03	Reserveringen		176.256	0	- 176.256
11.05	Investeringsruimte toebedeeld modaliteit		0	0	0
11.09	Ontvangsten		0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		186.895	0	- 186.895
12	Hoofdwegen	Uitgaven	2.982.240	3.176.794	194.554
12.01	Exploitatie		3.959	9.298	5.339
12.02	onderhoud en vervanging		1.192.166	1.188.303	- 3.863
12.03	Aanleg		600.636	594.319	- 6.317
12.04	GIV/PPS		525.002	540.204	15.202
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN		660.477	844.670	184.193
12.09	Ontvangsten	Ontvangsten	27.724	21.433	6.291
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		2.954.516	3.155.361	188.263
13	Spoorwegen	Uitgaven	2.190.296	2.543.680	353.384
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing		1.599.243	1.945.955	346.712
13.03	Ontwikkeling		424.047	401.363	- 22.684
13.04	GIV/PPS		167.006	196.362	29.356
13.07	Rente en aflossing		0	0	0
13.09	Ontvangsten	Ontvangsten	208.458	231.933	23.475
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.981.838	2.311.747	329.909
14	Regionaal, lokale infrastructuur	Uitgaven	90.368	86.838	- 3.530
14.01	Grote regionaal/lokale projecten		41.774	35.737	- 6.037
14.02	Regionale mobiliteitsfondsen		0	0	0
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid		48.594	51101	2.507
14.09	Ontvangsten		0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		90.368	86.838	- 3.530
15	Vaarwegen	Uitgaven	1.295.676	1.494.251	198.575
15.01	Exploitatie		10.433	10.972	539
15.02	onderhoud en vervanging		450.556	511.648	61.092
15.03	Ontwikkeling		357.466	390.458	32.992
15.04	GIV/PPS		106.058	165.643	59.585
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN		371.163	415.530	44.367
15.09	Ontvangsten	Ontvangsten	74.241	44.822	- 29.419
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.221.435	1.449.429	227.994
17	Megaprojecten	Uitgaven	455.830	484.813	28.983
17.02	Betuwroute		0	0	0
17.03	HSL		0	0	0

Mobiliteitsfonds		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
17.06	PMR	679	- 7	- 686
17.07	ERTMS	146.041	114.954	- 31.087
17.08	Zuidasdok	91.541	101.584	10.043
17.10	Programma HFS	217.569	268.282	50.713
17.09	Ontvangsten	49.020	83.038	34.018
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	406.810	401.775	- 5.035
18	Overige uitgaven en ontvangsten	Uitgaven	0	10
18.06	Externe veiligheid		0	10
18.08	Netwerkoverstijgende kosten		0	0
18.12	Nader toe te wijzen BenO en vervanging		0	0
18.09	Ontvangsten	Ontvangsten	0	4.311
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		0	- 4.301
	Totaal uitgaven		7.201.305	7.786.386
	Totaal ontvangsten		359.443	385.537
	Saldo afgesloten rekeningen vorig jaar			240.960
	Saldo afgesloten rekeningen dit jaar			- 291.238
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		6.841.862	7.451.127
				585.081
				38.676
				546.405

Deltafonds

Het betreft hier de bijdrage vanuit de beleidsbegroting van Hoofdstuk XII aan het Deltafonds ten behoeve van uitgaven die op het fonds worden verantwoord (zie onderstaande specificatie)

Tabel 75 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van Hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

DELTAFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
1	Investeren in waterveiligheid	Uitgaven	568.377	536.517
1.01	Grote projecten waterveiligheid		109.499	109.167
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid		448.187	416.640
1.03	Studiekosten		10.691	10.710
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	Ontvangsten	166.404	208.140
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		401.973	328.377
2	Investeren in zoetwatervoorziening	Uitgaven	62.989	71.465
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening		58.321	69.590
2.03	Studiekosten		4.668	1.875
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening	Ontvangsten	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		62.989	71.465
				8.476
				11.269
				- 2.793
				0
				8.476

DELTA FONDS			Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
3	Beheer, onderhoud en vervanging	Uitgaven	232.337	261.437	29.100
3.01	Exploitatie		7.634	8.028	394
3.02	Onderhoud en vernieuwing		224.703	253.409	28.706
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	Ontvangsten	0	4.713	4.713
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		232.337	256.724	24.387
4	Experimenteren cf. art. III Deltawet	Uitgaven	21.842	72.605	50.763
4.01	Experimenteerprojecten		0		0
4.02	GIV/PPS		21.842	72.605	50.763
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		21.842	72.605	50.763
5	Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	Uitgaven	339.405	371.603	32.198
5.01	Apparaat		249.947	266.040	16.093
5.02	Overige uitgaven		70.641	105.563	34.922
5.03	Investeringsruimte		3.500	0	- 3.500
5.04	Reserveringen		15.317	0	- 15.317
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		339.405	371.603	32.198
7	Investeren in waterkwaliteit	Uitgaven	103.475	68.666	- 34.809
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn Water		73.258	49.628	- 23.630
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit		21.767	9.733	- 12.034
7.03	Studiekosten waterkwaliteit		8.450	9.305	855
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit	Ontvangsten	602	630	28
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)		102.873	68.036	- 34.837
	Totaal uitgaven		1.328.425	1.382.293	53.868
	Totaal ontvangsten		167.006	213.483	46.477
	Saldo afgesloten rekeningen vorig jaar			286.037	
	Saldo afgesloten rekeningen dit jaar			- 231.527	
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)		1.161.419	1.114.300	7.391

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 76 Budgettaire gevolgen van beleid art. 97 Algemeen Departement (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	105.611	142.070	38.084	209.091	37.417	32.121	5.296	1
Uitgaven	93.648	79.742	64.508	161.676	62.721	75.697	- 12.976	
1 Algemeen departement	77.648	74.742	57.808	62.094	51.503	44.908	6.595	
<i>Opdrachten</i>	<i>46.928</i>	<i>44.134</i>	<i>31.038</i>	<i>35.009</i>	<i>37.060</i>	<i>32.630</i>	<i>4.430</i>	
Van A naar Beter	1.596	1.654	1.316	1.440	1.795	1.848	- 53	
Ext. Juridische adv.	1.186	1.417	1.583	1.365	1.011	1.550	- 539	
Onderzoeken PBL	3.652	5.211	6.118	5.920	5.980	2.488	3.492	2
Onderzoeken ANVS	3.150	3.208	3.921	2.667	2.212	4.369	- 2.157	3
DCC	8.920	7.684	6.832	7.702	7.853	7.415	438	
Regeringsvliegtuig	21.934	21.979	8.944	13.775	15.905	9.584	6.321	4
Overige Opdrachten	6.490	2.981	2.324	2.140	2.304	5.376	- 3.072	5
<i>Subsidies</i>	<i>1.464</i>	<i>1.000</i>	<i>1.000</i>	<i>250</i>	<i>0</i>	<i>395</i>	<i>- 395</i>	
KIS	1.290	1.000	1.000	250	0	0	0	
Overige subsidies	174	0	0	0	0	395	- 395	
<i>Bijdragen aan agentschappen</i>	<i>24.129</i>	<i>24.481</i>	<i>25.770</i>	<i>26.835</i>	<i>14.443</i>	<i>11.883</i>	<i>2.560</i>	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	2.631	2.706	2.806	2.874	3.223	2.876	347	
Waarvan bijdrage aan KNMI	2.583	2.583	2.608	2.673	2.436	223	2.213	6
Waarvan bijdrage aan ILT	12.471	12.718	13.118	13.404	0	0	0	
Dienstverlening RIVM	6.444	6.474	7.238	7.884	8.784	8.784	0	
<i>Bijdragen aan ZBO's/RWT's</i>	<i>5.127</i>	<i>5.127</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
2 Sanering Thermphos	16000	5.000	6.700	0	0	0	0	
<i>Subsidies</i>	<i>16000</i>	<i>5.000</i>	<i>6.700</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Sanering Thermphos	16000	5.000	6.700	0	0	0	0	
3 COVID-19 Testen	0	0	0	99.582	11.218	30.789	- 19.571	
<i>Opdrachten COVID-19</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>99491</i>	<i>11.218</i>	<i>30789</i>	<i>- 19.571</i>	7
<i>Subsidies COVID-19</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>91</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	
Ontvangsten	3167	944	2.772	6.231	20.813	1.101	19.712	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 zijn met name het gevolg van onderstaande toelichtingen op de uitgaven. Het verschil wordt nagenoeg geheel veroorzaakt door de negatieve verplichtingen bijstelling als gevolg van de verrekenende Vennootschapsbelasting 2021 (€ 8,6 miljoen) en de bij NJN en SW naar MINFIN terugboekte (uit 2021) kasgelden (-/- € 19,4 miljoen) voor COVID-19 waarvoor de verplichtingen in eerdere jaren zijn aangegaan. Het overige verschil betreft overlopende verplichtingen waarvan de uitgaven pas in 2023 plaatsvinden.
2. De hogere realisatie van € 3,5 miljoen is het gevolg van bijdragen voor onderzoeksopdrachten aan PBL ten behoeve van o.a. de Europese Commissie (onderzoeksprogramma's CLIMA, COMMIT, CRESCENDO, NAVIGATE, etc.) (€ 1,0 miljoen), van DGMi aan de monitoring en sturing van het Werkprogramma Circulaire Economie 2022 (€ 1,6 miljoen) en extra capaciteit luchtwerkzaamheden i.h.k.v. de KEV 2022 (€ 0,1 miljoen). Daarnaast zijn bijdrage ontvangen van de Watergezant in het onderzoek «Geography of Future Water Challenges» (€ 0,2 miljoen), EZK ter financiering van de Rekenmeesterfunctie (€ 0,4 miljoen) en van LNV voor de derde evaluatie Natuurpact (€ 0,2 miljoen).
3. Lagere uitgaven door ANVS zijn voornamelijk het gevolg van vertraging door capaciteitgebrek. Daarnaast hadden leveranciers minder capaciteit beschikbaar waardoor het werk vertraagd is. Ook zijn de vaststelling van het technisch werkprogramma met de nieuwe Technical Support Organisation (TSO) en de besluitvorming Pallas vertraagd waardoor voorbereidende werkzaamheden voor toezicht op de bouw van Pallas niet hebben plaatsgevonden (€ 2,2 miljoen).
4. De hogere uitgaven voor het Regeringsvliegtuig zijn het gevolg van de nahefing BTW over de aanschafprijs van het nieuwe vliegtuig.
5. Lagere Overige opdrachten worden overwegend veroorzaakt door vertraging bij diverse communicatie-campagnes a.g.v. de capaciteitsinzet elders voor o.a. de Stikstofcrisis (€ 1,1 miljoen, bijdragen aan OCW voor Kennisprogramma Effecten van Mijnbouw, het project Tradities en gedrag, de rijksbrede kennisagenda van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (€ 0,9 miljoen) en een bijdrage voor extra inzet om aan de toenemende vraag naar advies op basis van Participatie te kunnen voldoen (€ 1,1 miljoen).
6. Naar aanleiding van de vastgestelde offerte wordt er vanuit Rijkswaterstaat budget beschikbaar gesteld voor de verstrekte maatwerkopdracht die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht (€ 2,2 miljoen).
7. Het generaal beschikbaar gestelde budget voor COVID-19 reizigers-testen, dat vorig jaar is doorgeschoven om de overlopende facturen te kunnen voldoen, is niet volledig uitgeput. Het overschot is deels bij Najaarsnota teruggegeven aan het generale beeld (€ 15,0 miljoen). Daarnaast zijn nog niet alle facturen voor de reizigerstesten afgehandeld, omdat er nog onderzoek nodig is voor een aantal ingediende declaraties (€ 4,4 miljoen) en een deel van het budget overgeboekt is naar het DDC Serviceteam (€ 0,1 miljoen).
8. De hogere ontvangsten betreffen nagenoeg geheel de finale afrekening van het «oude Agentschap ILT» (€ 18,1 miljoen) en de niet voorziene teruggave, ná vaststelling van een eerder verstrekte subsidie, i.h.k.v. de Sanering van het Thermphos terrein.

D. Toelichting op financiële instrumenten

1 Algemeen departement

Opdrachten

Van A naar Beter

Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publieks-campagne van A naar Beter.

Externe juridische advisering

Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, worden opdrachten hiertoe centraal gegeven 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 PBL (www.pbl.nl).

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. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse lenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstututen op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC is verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieuongevallendienst (MOD) van het RIVM en het beheer en onderhoud van meetapparatuur. en het beschikbaar maken bij het RIVM van expertise op het gebied van monsternamen, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.

Regeringsvliegtuig

Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud, exploitatie en aanschaf van het regeringsvliegtuig.

Overig opdrachten

Dit betreft uitgaven voor communicatie, voor opdrachten op het gebied van strategisch advies en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms worden deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is.

Subsidies

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.

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.

3 Covid19 testen reizen

Opdrachten

Het Kabinet heeft, naar aanleiding van de aangenomen motie van het lid Sjoerdsma (D66), een bedrag beschikbaar gesteld voor het aanbieden van gratis testen via de reisbranche en OpenHouse.

Ontvangsten

Hierop worden de ontvangsten geraamd die lenW ontvangt voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig en voor onderzoeken van het PBL.

5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement

A. Algemene Doelstelling

Op dit artikel staan alle personele en materiële uitgaven en ontvangsten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met uitzondering van de agentschappen Inspectie Leefomgeving en Transport, Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijkswaterstaat. Het omvat de verplichtingen en uitgaven voor ambtelijk personeel, inhuur externen en ICT, bijdragen aan rijksbrede SSO's en overige materiële voor het kerndepartement.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 77 Budgettaire gevolgen van beleid art. 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde	Verschil
	2018	2019	2020	2021	2022	begroting	2022

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Verplichtingen	281.510	329.738	331.427	348.191	440.628	357.749	82.879	1
Uitgaven	298.856	317.541	335.910	342.540	400.962	352.754	48.208	
1 Personele uitgaven	220.973	236.880	262.284	272.011	306.868	262.472	44.396	
- waarvan eigen personeel	193.030	204.931	224.847	233.600	260.772	235.323	25.449	2
- waarvan externe inhuur	20.999	25.722	31.740	34.555	42.765	20.967	21.798	3
- waarvan overige personele uitgaven	6.944	6.227	5.697	3.856	3.329	6.182	- 2.853	4
2 Materiele uitgaven	77.883	80.661	73.626	70.529	94.094	90.282	3.812	
- waarvan ICT	20.308	21.495	25.614	25.753	27.886	25.184	2.702	5
- waarvan bijdrage aan SSO's	48.798	50.308	38.224	35.526	54.617	35.561	19.056	6
- waarvan overige materiële uitgaven	8.777	8.858	9.788	9.250	11.591	29.537	- 17.946	7
Ontvangsten	14.667	21.274	12.754	16.781	12.744	7.778	4.966	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 worden overwegend verklaard door de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht, een meerjarig afgesloten contract met ATOS voor de beheerskosten van het bedrijfsvoeringssysteem (€ 17,6 miljoen) en andere eerder aangegane verplichtingen vanuit later jaren.
2. De hogere personele uitgaven van € 25,4 miljoen betreft met name de uitgekeerde Loon-en prijsbijstelling (€ 5,6 miljoen),erschikking met externe inhuur (-/- € 4,2 miljoen) o.a. voor inzet op vacatureruimte a.g.v. de krappe arbeidsmarkt, meer inhuur i.p.v. detachering, inzet voor informatiehuishouding. Bijdragen van met name LNV en EZK aan PBL voor de inzet van extra onderzoekopdrachten en de Rekenmeesterfunctie (€ 4,4 miljoen), bijdragen van BZK voor o.a. Evaluatie Omgevingswet, de afronding van de Omgevingswet en de overdracht van de beleidsportefeuille Doorvaart en medegebruik van windparken op de Noordzee (€ 1,3 miljoen). Bijdrage van EZK voor de beleidscoördinatie ten aanzien van de ruimtelijke planning op de Noordzee medegebruik van windparken internationale afstemming en aansturing van uitvoering en onderzoek (€ 1,3 miljoen), bijdragen zijn ontvangen van LNV t.b.v. het bestedingsplan voor de uitvoering van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (€ 0,6 miljoen) en van BZ voor loonkosten van lokaal personeel op het lenW beleidsgebied en 2 attachees (€ 0,8 miljoen). Daarnaast betreft het ontvangen POK gelden (€ 1,6 miljoen). Nederlandse bijdrage aan de uitvoeringskosten (technische bijstand) in het kader van het programma INTERREG (-/-€ 0,7 miljoen). Overboekingen vanuit het MF hebben plaatsgevonden voor inzet op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, de toegenomen inzet voor de projectenpool, OVS en lopende verkenningen (€ 6,5 miljoen). Tevens was extra inzet nodig op luchtvaartdossier en er zijn AP-middelen ingezet voor de uitvoeringskosten voor de Taskforce Schiphol (nieuwe programmaorganisatie Schiphol) (€ 3,2 miljoen). T.b.v. Innovatie en Strategie voor Mobiliteit (ISM) was eveneens extra inzet nodig (€ 1,5 miljoen). Ook

- was extra inzet nodig op gebied van Participatie om toenemende vraag naar advies van de afgelopen jaren aan te kunnen (€ 1,1 miljoen), een naheffing van de Werkkostenregeling (€ 3,1 miljoen), een uitbreiding van de inzet op projecten Bodem taskforce, Klimaatadaptatie Water en Bodem, Waterveiligheid Zeespiegelstijging, Zoetwater natuur en ecologie en Noordzee Wadden energietransitie (€ 1,5 miljoen). Tot slot heeft, generaal gedekte, kasschuif plaatsgevonden van 2022 naar 203-2025) voor extra EU gelden die meerjarig worden uitgegeven (-/- € 1,7 miljoen). Diverse (-/-€ 0,4 miljoen).
3. De hogere externe inhuur van € 21,8 miljoen is voornamelijk het gevolg van een herschikking met kosten eigen personeel o.a. voor inzet op vacatureruimte a.g.v. de krappe arbeidsmarkt, meer inhuur i.p.v. detachering, inzet voor informatiehuishouding. (€ 4,2 miljoen). Van het ministerie van LNV is een bijdrage ontvangen t.b.v. algemene kosten voor het gezamenlijke programma Luchtruimherziening (€ 1 miljoen). Vanuit het MF zijn middelen overgeboekt (€ 6,2 miljoen) t.b.v. o.a. Vrachtwagenheffing, Tijdelijke Tolheffing (TTH), de Digitale Transport Strategie, Innovatie, VK A50, Mobility as a Service (MaaS) en de verkenning N35 Wijthmen – Nijverdal. Ontvangen POK gelden (€ 1,3 miljoen). Diverse overboekingen vanuit opdrachten beleid voor inzet inhuur voor o.a. OVS, AP Schiphol, Onbemande luchtvaart, Innovatie DUMO, (€ 5,9 miljoen,) extra inzet t.b.v. inkoopproblematiek (€ 0,8 miljoen). Een budgetoverheveling van DF voor de inhuuropdracht voor de Beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater (€ 0,7 miljoen), extra inzet voor vernieuwing SAP (€ 1,7 miljoen).
 4. Postactieven; de verzekeringsmaatschappijen hebben minder kosten in rekening gebracht, dan zij eerder hadden voorzien, voor aanspraken van oud-werknemers (-/-€ 2,9 miljoen)
 5. De hogere kosten ICT van € 2,7 miljoen betreft de toegekende Loon- en Prijsbijstelling (€ 0,3 miljoen) inzet centraal ontvangen middelen POK (€ 1,8 miljoen) en bijdrage ILT voor dienstverlening ICT (€ 1,1 miljoen) en deze wordt herschikt naar Rijksbrede ICT (-/-€ 1,1 miljoen). Herschikking vanuit materieel ter dekking van meerkosten a.g.v. transitie naar SSC Campus en uitgevoerde werkzaamheden door centrale ICT (€ 0,6 miljoen).
 6. Totale hogere bijdrage aan Rijksbrede SSO's van € 19,1 miljoen betreft een bijdrage van ILT aan de centraal afgesloten dienstverleningsovereenkomsten voor ICT en HR en facilitair met Rijksbrede SSO's (€ 16,6 miljoen), bijdrage van RWS voor Basisplusediensten FM Haaglanden (€ 0,6 miljoen), herschikking met ICT, kantoorautomatisering wordt uitbesteed aan Rijksbrede SSC ICT (€ 1,1 miljoen), herschikking vanuit materieel voor bijdrage ANVS aan dienstverlening inzake Leren en ontwikkelen, facilitair, generiek en specifieke ICT en SSC ICT 2022 (€ 0,8 miljoen)
 7. Lagere Overige materiele uitgaven van € 17,9 miljoen zijn voor een groot deel het gevolg van overboekingen van budget naar de agentschappen RWS, KNMI en naar ILT ter compensatie van gemaakte kosten in het kader van de Participatiewet (€ 7,0 miljoen), de bijdrage van lenW aan BZK voor de Noodopvang asielzoekers t.b.v. de inhuur van uitzendkrachten (€ 3,3 miljoen) een bijdrage aan RWS vanuit het programma Open Overheid (€ 0,5 miljoen). Herschikking naar Rijksbrede SSO's voor bijdrage ANVS aan dienstverlening inzake Leren en ontwikkelen, facilitair, generiek en specifieke ICT en SSC ICT 2022 (€ 0,8 miljoen). Daarnaast is sprake van incidentele meevallers door vertragingen in de uitvoering en vertragingen in de facturering door de opdrachtnemers (€ 4,0 miljoen). Terugboeking naar MF van lagere apparaatsuitgaven

- voor ERTMS (€ 0,5 miljoen). Herschikking naar ICT ter dekking van meerkosten a.g.v. transitie naar SSC Campus en deel POK middelen (€ 0,6 miljoen). Diverse meevallers (€ 1,2 miljoen).
8. Hogere ontvangsten van € 5,0 miljoen zijn voornamelijk het gevolg van diverse overlopende ontvangsten vanuit 2021 voor interne dienstverlening (€ 1,4 miljoen), de verrekening van een creditnota voor de verrekening van facilitaire dienstverlening ILT over het jaar 2021 die pas in 2022 is terugbetaald (-/- € 0,9 miljoen), Bijdrage van RWS voor project OLO (€ 0,3 miljoen) en Bijdrage BZ voor project vernieuwing SAP (€ 0,4 miljoen). Ontvangsten PBL m.n. voor EU-projecten (€ 1,1 miljoen). Extra ontvangsten voor het in rekening brengen van externe advies inzake vergunningstraject PALLAS (€ 2,7 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 78 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (bedragen x € 1.000)

	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Begroting 2022	Vershil 2022
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	2.346.991	2.225.359	2.383.472	1.908.619	2.004.241	1.890.488	113.753
Kerndepartement	298.856	317.541	335.910	342.540	400.962	352.754	48.208
ILT	152.109	153.196	174.425	184.219	168.400	182.359	- 13.959
Totaal apparaatskosten batenlastendiensten	1.291.899	1.224.495	1.319.137	1.381.231	1.434.879	1.354.753	80.126
KNMI	57.113	62.218	65.615	72.509	74.130	71.461	2.669
RWS	1.082.677	1.162.277	1.253.522	1.308.722	1.360.749	1.283.292	77.457
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's¹	604.127	530.127	554.000	629	0	622	0
ProRail	599.000	525.000	554.000	629	nrb	622	0
StAB	5.127	5.127	-	-	-	-	-

¹ De gegevens over 2022 zijn ten tijde van het publicatie van het jaarverslag nog niet bekend. Deze worden bij de begroting 2024 aan de Kamer aangeboden.

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 79 Budgettaire gevolgen van beleid art. 99 Nog Onverdeeld (bedragen x € 1.000)								
	2018	2019	2020	2021	Realisatie 2022	Vastgestelde begroting 2022	Verschil 2022	
Verplichtingen	0	0	0	0	0	4.639	- 4.639	1
Uitgaven	0	0	0	0	0	4.639	- 4.639	1
Nominaal en Onvoorzien	0	0	0	0	0	4.639	- 4.639	
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0	

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. Dit betreft de middelen voor «Open overheid» en voor de «Wet Open Overheid». Deze middelen zijn bij de eerste en tweede suppletore begroting 2022 toebedeeld aan de verschillende lenW-onderdelen.

6. Bedrijfsvoeringsparagraaf

Scope

De scope van deze bedrijfsvoeringparagraaf is de bedrijfsvoering waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is. (hoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds). De financiële bedrijfsvoering van het Ministerie van IenW vindt plaats binnen de rapporteringstoleranties, tenzij anders wordt vermeld in onderstaande uitzonderingsrapportage (deel 1). Daarna wordt er gerapporteerd over enkele voorgeschreven rijksbrede onderwerpen (deel 2). Tot slot wordt u over enkele specifieke IenW-onderwerpen geïnformeerd (deel 3).

1. Uitzonderingsrapportage

Om te voldoen aan de rapportagecriteria uit de rijksbegrotingsvoorschriften wordt in dit onderdeel gerapporteerd op de onderstaande rapportage-items:

1.1 Comptabele Rechtmatigheid

Uit de aangeleverde bedrijfsvoeringsinformatie en de aangeleverde steekproef informatie van de AuditDienst Rijk is gebleken dat de rapporteringstoleranties niet zijn overschreden, met uitzondering van de verplichtingen op artikel 98 en de uitgaven op 6 artikelen. Bij de verplichtingen is dit veroorzaakt door aanbestedingsfouten. Bij de uitgaven is dit veroorzaakt door gebreken in de prestatieverantwoording en verstrekte inkoopvoorwaarden waarvoor een bankgarantie ontbreekt. In de onderstaande tabel wordt dit toegelicht. Bij de vaststelling daarvan is voor de uitgaven van de bestuurskern gebruik gemaakt van een statistische steekproef. Hierbij worden willekeurige transacties onderzocht. Gevonden onrechtmatigheden worden geëxtrapoleerd op het onderzochte artikel. Bij gebruik van het instrument steekproef schrijven de rijksbegrotingsvoorschriften voor om in de onderstaande tabellen te rapporteren als de maximale fouten en onzekerheden de rapporteringstolerantiegrenzen overschrijden. De meest waarschijnlijke uitkomsten staan vermeld in de kolommen 4, 5 en 6. Als het bedrag in kolom 6 inclusief de basisonnauwkeurigheid en het nauwkeurighedsverval de tolerantiegrens overschrijdt, maar het bedrag in kolom 6 niet, wordt in kolom 7 géén percentage vermeld.

Tabel 80 Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties fouten en onzekerheden

(1) Rapporterings-tolerantie	(2) Verantwoord bedrag in € (omvangsbasis)	(3) Rapporterings-tolerantie voor fouten en onzekerheden in €	(4) Bedrag aan fouten in €	(5) Bedrag aan onzekerheden in €	(6) Bedrag aan fouten en onzekerheden in €	(7) Percentage aan fouten en onzekerheden t.o.v. verantwoord bedrag = (6)/(2)* 100%
Verplichtingen						
HXII Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	440.628.000	25.000.000	26.824.175	1.171.099	27.995.274	6,4%
Uitgaven						
HXII Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	259.421.000	25.000.000	0	14.966.505	14.966.505	
HXII Artikel 17 Luchtvaart	25.792.000	2.579.200	0	2.004.901	2.004.901	
HXII Artikel 18 Scheepvaart en Havens	55.918.000	5.591.800	11.378.914	348.657	11.727.571	21,0%
HXII Artikel 21 Duurzaamheid	58.639.000	5.863.900	2.443.278	0	2.443.278	
HXII Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	183.562.000	18.356.200	16.232	10.936.963	10.953.195	
HXII Artikel 97 Algemeen departement	83.534.000	8.353.400	6.026.993	2.822.897	8.849.890	10,6%

1.2 Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie

Er zijn geen bijzonderheden te melden.

1.3 Begrotingsbeheer, financieel en materieelbeheer

1.3.1 Belangrijkste materiële fraude en corruptierisico's.

In deze uitzonderingsrapportage wordt gerapporteerd over de belangrijkste materiële fraude- en corruptierisico's zoals voorgeschreven. In eerdere jaren is gerapporteerd over extra beheersingsmaatregelen naar aanleiding van de bouwfraude (2001) en het integriteitsincident in het betaalproces (2019).

Belangrijke risico's zitten in de grote processen die overwegend via RWS en ProRail lopen: zowel de feitelijke aanleg van wegen, spoorwegen, vaarwegen en kunstwerken als aanmerkelijke delen van het operationele beheer en onderhoud worden uitbesteed aan de markt. Mogelijke risico's hierbij zijn strafrechtelijke risico's zoals omkoping en fraude, mededingingsrechtelijke risico's zoals marktverdeling en prijsafspraken, alsmede het niet opmerken, melden of oppakken van signalen over mogelijke onregelmatigheden.

In wetgeving en procedures rondom de inkoop en aanbesteding, contractuitvoering en handhaving en subsidieverlening zijn instrumenten en maatregelen ingebouwd om de materiële fraude- en corruptierisico's af te dekken. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de toepassing van de Gedragsverklaring aanbesteden, de nieuwe wet bescherming klokkenluiders, toezicht op het kartelverbod door ACM en interne procedures.

Enkele voorbeelden van deze interne procedures zijn functiescheiding, signalering en melding van onregelmatigheden, beleidsontwikkeling tegengaan van voorkennis en belangenverstremgeling bij aanbestedingen,

Gedragcode Publiek Opdrachtgeverschap, een centraal klachtenmeldpunt RWS waar (potentiële of afgewezen) opdrachtnemers met opmerkingen, klachten en mogelijke onregelmatigheden terecht kunnen voor projectonafhankelijke behandeling door het klachtenmeldpunt en contractuele toepassing van de Gedragcode Integriteit Rijk op in te zetten externe medewerkers.

Aanvullend daarop worden audits uitgevoerd op kwetsbare processen. In 2022 is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar het betaalproces bij RWS, mede met het oog op frauderisico's. Doel van dit onderzoek was het inventariseren van risico's en de hiervoor getroffen beheersmaatregelen (opzet en bestaan). Uit de audit bleek dat RWS verschillende beheersmaatregelen uitvoert op het betaalproces en dat deze in voldoende mate mogelijke (fraude)risico's beperken. Wel is geconstateerd dat het betaalproces nog efficiënter kan worden ingericht door periodieke analyses uit te voeren op bijvoorbeeld het risico van dubbele betalingen.

Voor het kerndepartement geldt dat de financiële hoofdprocessen (zoals factuurverwerking, betaalproces, subsidieproces) zijn onderverdeeld in processtappen en dat per processtap risico's zijn geïnventariseerd waarop beheersmaatregelen zijn getroffen. Specifiek waar het gaat om frauderisico's zijn met name functiescheiding en 4-ogen controle belangrijke beheersmaatregelen (naast geautomatiseerde controles zoals naamnummercontroles bij betalingen). Op het uitvoeren van de beheersmaatregelen worden interne controles uitgevoerd; over de uitkomsten wordt jaarlijks gerapporteerd.

lenW is voornemens om in 2023 een verdere analyse uit te voeren om na te gaan of er kwetsbaarheden zijn die nog niet in beeld waren. Is dat het geval dan zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om ook deze kwetsbaarheden te beheersen. Het zwaartepunt bij die analyse zal liggen bij risico's voor de jaarrekening (bewust onttrekken van middelen en het verstrekken van een verkeerde voorstelling van zaken).

1.3.2 Misbruik en oneigenlijk gebruik

In de brief aan de Tweede Kamer van 19 december 2022 wordt uitleg verstrekt waarom ProRail in dienst van de reiziger, maar in strijd met de aanbestedingswet, tijdelijk doorgaat met non-compliant prestatiegericht onderhoud en dat dit mogelijk kan leiden tot een niet-goedkeurende controleverklaring op de subsidieverantwoording exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Deze controleverklaring wordt toegevoegd aan het verzoek om vaststelling van de subsidie. De accountant van ProRail werkt conform het tussen departement en ProRail nog vast te stellen nieuwe controleprotocol waarin de accountant wordt gevraagd te rapporteren over naleving van de aanbestedingsregels conform de handleiding subsidiecontroles zoals die door de Subsidy Audits Community van de NBA is vastgesteld.

1.3.3 Publicatie van contractwijzigingen

Op grond van de Aanbestedingswet artikelen 2.163d en 2.163e dienen de desbetreffende contractwijzigingen te worden gepubliceerd. Als gevolg van het verbeterprogramma inkoopbeheer heeft RWS begin 2022 onder andere een wijziging doorgevoerd in SAP, waarbij de wijzigingsgronden vanuit de Aanbestedingswet zichtbaar kunnen worden gemaakt. Op basis hiervan is het inzicht verkregen dat niet alle contractwijzigingen op grond van genoemde artikelen zijn gepubliceerd. Op basis hiervan heeft RWS besloten

om alle in 2022 gecontracteerde wijzigingen met terugwerkende kracht te publiceren, voor zover die vernietigd zouden kunnen worden. Hiermee wordt alsnog voldaan aan de wettelijke publicatieplicht. RWS heeft tevens zijn publicatiebeleid vanaf 2023 gewijzigd: publicaties worden niet meer gebundeld gepubliceerd, maar per contractwijziging. Hiermee wordt beoogd dat de projectteams iedere wijziging in één keer volledig afhandelen, zowel de registratie in het SAP inkoopdossier als publicatie op TenderNed. De publicatieplicht zal voorts periodiek wordt gemonitord. Bovendien zal over de publicatieplicht met betrekking tot de genoemde Aanbestedingswetartikelen bij betrokkenen verdergaand aandacht worden besteed aan de kennis en het te volgen werkproces, waaronder in de betrokken e-learning modules en instructies.

1.3.4 Overbruggingsovereenkomsten Categoriemanagement

Het Ministerie van IenW is categoriemanager voor een aantal rijksbrede raamovereenkomsten, waarvan er drie (Interim Management & Organisatieadvies, Inkoopadvies en Auditdiensten) in dit verslagjaar nog steeds waren verlengd middels een overbruggingsovereenkomst. Als gevolg daarvan worden de verplichtingen die op nadere overeenkomsten onder deze overbruggingsovereenkomsten worden aangegaan als onrechtmatig bestempeld. De raamovereenkomsten «Inkoopadvies» en (deels) «Auditdiensten» zijn in 2022 gereedgekomen en hebben tot rechtmatige contracten geleid. De her-aanbestedingen voor de overige twee raamovereenkomsten zijn vertraagd, als gevolg van juridische bezwaren en rechtszaken door inschrijvers. Het ministerie van IenW verwacht dat daarvoor medio 2023 de nieuwe contracten beschikbaar komen. In het verslagjaar gaat het bij IenW om circa 2,3 miljoen euro.

Voortgang op onvolkomenheden Algemene Rekenkamer (AR)

1.3.5 Prestatieverklaren Bestuurskern

Het verbeterplan prestatieverklaren is in 2022 in uitvoering genomen en stond prominent op de agenda van bestuur en uitvoering. De meest voorkomende problemen zijn in kaart gebracht en de informatie-uitwisseling is verbeterd. Er is een structurele monitoring opgezet waarbij in 2022 bijna 1.000 dossiers op kwaliteit zijn gecontroleerd. De bevindingen uit de controles zijn aanleiding geweest voor het inzetten van structurele procesverbeteringen, die in 2023 tot het gewenste resultaat moeten leiden.

1.3.6 Aanbesteden kerndepartement

Een verbeterplan inkoopbeheer is opgesteld en de uitvoering is gestart. Volgens de planning zal het verbeterplan in 2023 volledig zijn gerealiseerd.

1.3.7 Verplichtingenbeheer kerndepartement

In 2021 zijn stappen gezet om het verplichtingenbeheer te verbeteren. Na de gerealiseerde verbetering in 2021 is de stijgende lijn in 2022 doorgezet. Vanuit de eerstelijns toetsing in 2022 zijn geen tekortkomingen geconstateerd. De tussentijdse ADR steekproef over 2022 bevestigde dit beeld. Deze werkwijze wordt gecontinueerd door alle relevante partijen waarna verwacht wordt dat deze onvolkomenheid in 2023 is opgelost.

1.3.8 Aanbesteden RWS

Als professionele inkooporganisatie wil RWS de kwaliteit van het inkoopbeheer structureel verbeteren. RWS heeft hiervoor in 2021 een 3-jarig plan van aanpak opgesteld. Ook het opheffen en voorkomen van een onvolkomenheid bij aanbestedingen door de Algemene Rekenkamer is onderdeel van het plan. Voor het plan van aanpak zijn op de verschillende bevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) oorzakenanalyses uitgevoerd, zodat met de verbeteringen de oorzaken gericht kunnen worden aangepakt. Hierop is doorgesproken naar het verbeteren van de opzet (AO, handreikingen, werkinstructies, etc) en werking van de inkoopprocessen (opleidingen, voorlichting, begeleiding, etc). Tegelijkertijd is ingezet om op termijn het proces beter (geautomatiseerd) te kunnen ondersteunen, zodat de verbeteringen ook echt kunnen worden bestendigd in de werkprocessen. Inmiddels is voor een groot aantal bevindingen de basis op orde gebracht. Extra aandacht wordt besteed aan de wijze waarop de implementatie kan worden ondersteund (de communicatie- en implementatiestrategie). De «basis-op-orde» maatregelen zijn uitgewerkt, met voor de komende periode focus op een succesvolle borging in de lijn. Er is een eerste aanzet gemaakt voor een inkoopmonitor met Kritieke Prestatie Indicatoren op de key controls van het inkoopproces. Deze wordt gaandeweg de implementatie van de maatregelen verder uitgebreid zodat de benodigde vastleggingen blijvend op orde worden gehouden. De voortgang wordt periodiek besproken in het Directeuren Inkoopoverleg en door de Bestuursstaf gemonitord. Over de voortgang wordt door RWS periodiek gerapporteerd aan het Audit Committee lenW.

Er is door RWS voor het jaar 2022 een Financieel Control Plan – als onderdeel van het RWS Control en Auditplan – opgesteld met een beschrijving van de activiteiten op basis waarvan de meest risicovolle financiële processen binnen RWS zijn onderzocht.

De audituitkomsten over de inkopen laten geen verbetering zien ten opzichte van voorgaande jaren. De tekortkomingen richten zich in belangrijke mate op (goede) inkoopramingen, de onderbouwing van de gekozen inkoopprocedure, de onderbouwing van de leverancierselectie en volledige en tijdige vastlegging van aangegane verplichtingen. Daarnaast blijft een belangrijk aandachtspunt de juistheid en volledigheid van het inkoopdossier. Ook wordt aandacht gevraagd voor de werkwijze met betrekking tot de mandaatadviezen. Uit de auditresultaten is geconcludeerd dat met de huidige aanpak de doelstellingen van het verbeterprogramma niet worden gehaald. Deze aanpak is inmiddels aangepast: de programma-aanpak is gefaseerd en geüniformeerd, zodat hierop beter kan worden gestuurd. Tevens is de capaciteit uitgebreid, vindt er een herijking van de governance plaats en een integrale planning op basis van zogenoemde projectkaarten.

Aandachtspunten AR:

1.3.9 kwaliteit van het prestatieverklaren bij kleinere contracten RWS

Er zijn diverse maatregelen genomen, waaronder de inrichting van een centrale plek op ons Intranet met alle relevante documenten en instructies, het formulier prestatie verantwoording is gebruikersvriendelijker gemaakt en er is een helpdeskfunctie ingericht met ervaren buddy's die onervaren prestatie verantwoordders kunnen helpen. De basis-op-orde-maatregelen slaan goed aan bij de organisatie. Er wordt tevens gewerkt aan een plan van aanpak om het grote aantal prestatie verantwoordders in SAP te verkleinen. Hierbij worden verschillende opties uitgewerkt, zodat de

prestatieverantwoorders beter aan te sturen en op te leiden zijn. De audits contractbeheersing laten zien dat de contractbeheersing van de uitgaven «niet systeem gerichte contractbeheersing» van onvoldoende niveau is en dat de in voorgaande jaren voorgenomen verbeteracties nog niet tot de beoogde verbetering hebben geleid. Belangrijke oorzaak is het niet voldoende kunnen aantonen/zichtbaar maken dat prestaties geleverd en gecontroleerd zijn. Deze tekortkomingen worden opgepakt in het verbetertraject kwaliteit prestatieverklaringen.

1.3.10 *Kwaliteit ramingen infrastructuurprojecten*

De Algemene Rekenkamer (AR) heeft in het kader van hun verantwoordingsonderzoek over 2021 onderzoek verricht naar de kwaliteit van de ramingen bij de uitvoering van infrastructuurprojecten door RWS. De AR heeft een drietal aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op de sturings- en verantwoordingsinformatie voor mijlpaalplanningen, de expliciete en gemotiveerde melding aan het parlement wanneer besluiten afwijken van de Spelregels MIRT en de gevolgen hiervan, en informatie uit de nacalculatie van projecten bij de verantwoording over infrastructuurprojecten.

De afspraken hierover zijn opgenomen in een brief van 20 september 2022 aan de Tweede Kamer over het MIRT Overzicht 2023, Deltaprogramma 2023 en de geactualiseerde Spelregels van het MIRT. Hierin is onder andere opgenomen dat IenW, RWS en ProRail gezamenlijk onderzoeken hoe het planningsproces beter kan worden beheerd, bijvoorbeeld door expliciete eisen te stellen aan de onderbouwing van plannings- en daarover te laten verantwoorden. Tevens dat na de Bestuurlijke overleggen MIRT de Kamer per brief wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de overleggen, inclusief de afsprakenlijst als bijlage. Zoals afgelopen jaren gebruikelijk, wordt in de afsprakenlijst opgenomen wanneer er afgeweken wordt van de spelregels. Dit gebruik wordt voortgezet. En tot slot dat in het MIRT Overzicht voortaan bij de opgeleverde projecten en programma's het gereactualiseerde budget wordt afgezet tegen het oorspronkelijke budget uit het startjaar. Dit is reeds te zien in het MIRT Overzicht 2023.

1.4 Overige aspecten van de bedrijfsvoering

De belangrijkste beïnvloedbare tekortkomingen en risico's in de bedrijfsvoering hebben betrekking op ICT.

Voortgang op onvolkomenheden Algemene Rekenkamer (AR)

1.4.1 Informatiebeveiliging

Op het vlak van Informatiebeveiliging zijn in 2022 verdere stappen gezet. Zo is in 2022 een IenW Cybersecurity Strategie ontwikkeld. Deze strategie sluit aan op de Nederlandse Cybersecurity Strategie. In de strategie wordt uitvoering gegeven aan de ambitie: «digitale veiligheid voor IenW-Concern en sectoren waarvoor IenW een systeemverantwoordelijkheid heeft, is een vanzelfsprekendheid». Met de strategie wordt toegewerkt naar een toekomst waarin de scheefgroei tussen digitale dreiging en digitale weerbaarheid minder groot is. Daarnaast zijn belangrijke stappen gezet in het wegwerken van de onvolkomenheid die de AR heeft geconstateerd op het gebied van inrichting, monitoring en sturing op risicomanagement en incidentmanagement. Belangrijke resultaten waren onder meer:

- een procedure voor incidentmanagement en incidentescalatie;
- een centraal register voor incidenten/risico's en kritieke systemen; en

- periodieke risicogesprekken tussen de departementale CISO en de CISO's van de dienstonderdelen.

Natuurlijk is er nog wel werk te doen. Met name de vulling van het overzicht kritieke systemen behoeft nog wel verbetering. Zo zijn onderliggende documenten (zoals risicoanalyses en beveiligingsonderzoeken) veelal nog niet beschikbaar. lenW gaat daar in 2023 aan werken.

1.4.2 Lifecyclemanagement

Het proces rond lifecycle management (LCM) is in 2022 verder doorontwikkeld. De werkgroep LCM, waarin alle dienstonderdelen zijn vertegenwoordigd, is gehangen onder de nieuw ingerichte IV-portfolioboard. De board monitort de voortgang, draagt bij aan producten en geleidt waar nodig door naar de CIO-raad voor besluitvorming.

Na een eerste LCM-rapportage in 2021 op hoofdlijnen, is in 2022 gewerkt aan een uitgebreider format op basis van de LCM-rapportages van de dienstonderdelen; een substantiële verbreding en verdieping. Zo zijn in de 2022-rapportage alle applicaties meegenomen, in tegenstelling tot alleen kritieke applicaties in 2021. Met deze rapportage heeft de departementale CIO een verbeterd inzicht en overzicht in het IV-landschap van lenW.

Naast de LCM-rapportage 2022 stelde de CIO-raad in november ook het plan van aanpak 2022-2024 vast. Dit plan zet stevig in op de borging en verdere professionalisering van het LCM-proces. Ook is er een zelfevaluatie uitgevoerd naar de LCM-volwassenheid van lenW, gebaseerd op de kpi's uit het rijksbrede LCM-convenant. De uitkomsten zijn besproken in de CIO-raad van december.

Daarmee zijn de verbeterplannen LCM ingebed in de organisatie.

2. Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen

2.1 Grote lopende ICT projecten

lenW vermeldt, conform rijksbrede afspraken, alle projecten en programma's met een meerjarige ICT-component van tenminste € 5 miljoen op het Rijks ICT-dashboard. Per 31 december 2022 heeft lenW 31 projecten op het Rijks ICT-dashboard vermeld met de status In uitvoering of Nog niet gestart. Halverwege het jaar rapporteren de dienstonderdelen over majeure wijzigingen en actualiseren, waar nodig, de gegevens op het Rijks ICT-dashboard. In 2022 heeft de concerndirectie Informatiebeleid bijeenkomsten georganiseerd over het Rijks ICT-dashboard, is de Handreiking Grote ICT-projecten uitgebreid naar aanleiding van het aangepaste handboek Portfoliomanagement Rijk en is het proces voor het actualiseren verder aangescherpt.

Om de kans van slagen van Grote ICT-projecten te vergroten wordt een CIO-oordeel gegeven bij de start van een project en op kritische momenten gedurende het project. In 2022 zijn er 9 CIO-oordelen gegeven met aanbevelingen aan de opdrachtgever.

Door het Adviescollege ICT-toetsing (AcICT) is in 2022 één advies opgeleverd voor Tijdelijke Tolheffing (Het realiseren van een tijdelijk tolsysteem voor de Blankenburgverbinding en ViA15.). Voor de projecten Vrachtwagenheffing (introduktie heffing waarmee het vrachtverkeer voor gereden kilometers gaat betalen) en Common Highway Agency

Rijkswaterstaat Model (Implementeren van een nieuw ICT-platform voor gebruik in verkeerscentrales) lopen onderzoeken. Het AclCT maakt op basis van een risicoanalyse zelfstandig de afweging welke projecten worden getoetst. Naast de onderzoeken van het AclCT zet lenW bij ICT-projecten ook andere (interne en externe) toetsen in. De BIT-adviezen zijn openbaar en raadpleegbaar via de website van het AclCT.

2.2 Open standaarden en open source software

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. De standaarden maken ICT 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. Op basis van de halfjaarlijkse meting Internetstandaarden door Forum Standaardisatie is eind 2022 een start gemaakt met het verbeteren van de naleving van de standaarden in samenwerking met DCO. Tot slot is in de Architectuurboard van lenW afgesproken dat consultaties over standaarden centraal worden gemonitord en dat lenW indien gewenst gezamenlijk zal reageren om bij te dragen aan betere standaarden.

2.3 Betaalgedrag

Binnen lenW is 97% van het totaal aantal facturen binnen de betalingsnorm voldaan.

2.4 Evaluatie van het Audit Committee (AC)

Naast enkele bredere onderwerpen (regeerakkoord, Werk aan uitvoering) alsook enkele inhoudelijke dossiers (bijv. CIO-oordeel vrachtwagenheffing) is aandacht geschonken aan de verantwoordingseisen van nieuwe programma's (Nationaal Groeifonds, Herstel- en Veerkrachtplan), de afwikkeling van coronagerelateerde maatregelen, fiscale compliance, en overige comptabele rechtmatigheidsrisico's. In 2023 voert het AC een zelfevaluatie uit.

2.5 Normenkader financieel beheer

Het departementaal toezicht op het normenkader financieel beheer voor de ZBO's is belegd bij De Directie Eigenaars Advisering. Het toezien dat het departementale toezicht op het normenkader financieel beheer bij sectorwetgeving wordt ingeregeld is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. De Autoriteit Wonen/ILT toetst samen met Waarborgfonds Sociale Woningbouw aan de hand van een gezamenlijk beoordelingskader het financieel beheer bij de woningbouwcorporaties in opdracht van het ministerie van BZK.

2.6 Beheer projecten Nationaal Groeifonds

De fouten en onzekerheden met betrekking tot het Nationaal Groeifonds zijn meegenomen in de foutenevaluatie van deze bedrijfsvoeringsparagraaf.

2.7 Coronacrisis

De controles van de facturen van de commerciële testaanbieders zijn afgerond en de verplichtingen zijn ultimo 2022 vastgesteld met uitzondering van 4 testaanbieders.

3. Belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering

3.1 Opgave Gericht werken

In 2022 heeft het ministerie een verdiepingsslag gemaakt op het wendbaar en opgavegericht werken. In een departementaal traject dat 'Leren in Opgaven' heet worden uitdagende opgaven gevolgd door coaches die zowel het leren in deze opgave, als het organisatieleren vormgeven. In 2023 zal dit traject worden uitgebouwd. Met het traject draagt lenW ook bij aan het interdepartementale programma Grenzeloos Samenwerken en Ambtelijk Vakmanschap.

3.2 Open Overheid

Verslagjaar 2022 stond in het teken van de invoering van de Wet Open Overheid en actieve openbaarmaking van de beslisnota's (Prinsjesdag). Voor lenW en haar onderdelen lag de focus in 2022 daarom op implementatie. Voorbeelden hiervan zijn het proces voor het actief openbaar maken van de beslisnota's, benoeming van contactpersonen wet open overheid en de totstandkoming van gapanalyses.

3.3 Werk aan Uitvoering (WaU)

lenW werkt binnen het Rijksbrede programma Werk aan Uitvoering aan verdere verbetering van de uitvoering. Dit gebeurt in samenwerking tussen beleid, uitvoering en inspectie. Hierbij sluiten we aan bij de door de bestuursraad vastgestelde ontwikkelagenda van lenW: Kompas lenW. De beschikbare middelen voor de WaU zijn verdeeld over de verschillende uitvoeringsorganisaties op basis van de aanvragen. Vanuit lenW is actief bijgedragen aan de rijksbrede ontwikkelagenda met casuïstiek en dilemma's vanuit het fysieke domein.

3.4 Stijgende bouwkosten

Mede door de oorlog in Oekraïne en de hoge inflatie zijn materialen duurder en moeilijker verkrijgbaar, waardoor projecten meer kosten. Dat heeft gevolgen voor de continuïteit van bouwprojecten in uitvoering en voorbereiding. In veel lopende contracten (Design&Construct en prestatiecontracten) is de wijze van indexering vastgelegd. Voor een aantal specifieke lopende contracten (m.n. DBFM) zijn aanvullende afspraken gemaakt om de excessieve prijsstijgingen deels te compenseren. Voor de gehonoreerde claims wordt een Vaststellingsovereenkomst opgesteld. lenW geeft andere daarmee opvolging aan de intentieverklaring 'Samen doorbouwen in onzekere tijden' en is regelmatig met de markt in gesprek over de gevolgen en effecten van de gestegen bouwkosten om bij te dragen aan de continuïteit in de sector.

3.5 Ontwikkelplan Assetmanagement I&W

De ambitie is dat eind 2025 het assetmanagement op de wegen, vaarwegen en watersystemen voldoet aan de internationale standaard voor assetmanagement.

Het ontwikkeltraject richtte zich in 2022 op het verbeteren en doorvoeren van kaders om uniform en daarmee efficiënter te werken en om de data over de infrastructuur op een geordende wijze vast te kunnen leggen zodat op lenW-niveau betere beslisinformatie ontstaat. Daarbij is ook een uniformeringsslag in gemaakt door het aantal systemen te reduceren en gewerkt aan de goede data-uitwisseling tussen Rijkswaterstaat en de markt. Tevens zijn de verantwoordelijkheden binnen lenW en RWS voor assetmanagement verhelderd en is het overleg in de driehoek beleid (opdrachtgever)-eigenaar-Rijkswaterstaat (opdrachtnemer) opnieuw ingericht.

Vanuit deze basis wordt het assetmanagement stap voor stap verder verbeterd. Op weg naar eind 2025 wordt het assetmanagement elk jaar professioneler. Op steeds meer delen van onze wegen, vaarwegen en watersystemen zullen we tot en met de Kamer beter in staat zijn om transparante en navolgbare keuzes te maken en neemt de stabiliteit van de begroting voor het in stand houden, gebruiken en ontwikkelen onze netwerken verder toe.

3.6 Implementatie I-Strategie

ICT/IV bepaalt steeds meer hoe wij onze verbindingen met de buitenwereld en onze primaire processen inrichten. Daarbij ontwikkelt 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 onder meer geleid tot de herinrichting van het CIO-stelsel van lenW. In 2022 zijn stappen gezet om de werking van dit stelsel verder te verbeteren en te versterken. Deze versterking is nodig voor de digitaliseringsslag en voor de sturing en beheersing van IV-activiteiten om zo beter de maatschappelijke opgaven van lenW te kunnen realiseren. Daarnaast is de concernbrede I-strategie in januari 2022 door de Bestuursraad vastgesteld. Deze meerjarige strategie schetst het lenW-brede perspectief en geeft richting aan de digitale doorontwikkeling van lenW. De focus ligt op samenhang en dienstoverstijgende kansen en uitdagingen. Om goede sturing door de Bestuursraad op deze omvangrijke ambitie mogelijk te maken, is focus noodzakelijk. Daarom is gekozen voor een gerichte aanpak van de thema's en actielijnen. In 2022 is een groot aantal resultaten neergezet op drie benoemde prioriteiten: Basis op orde (cyber, informatiehuishouding), I-Vakmanschap en I-leiderschap en Data en innovatie. De Bestuursraad volgt de voortgang op de voet en werkt en denkt zelf mee over de digitale doorontwikkeling van lenW.

3.7 Fiscale functie

De invulling van de fiscale functie heeft aandacht gehad mede als gevolg van een door de belastingdienst ingesteld en ultimo 2022 lopend boekenonderzoek loonheffing 2021 en een nieuw af te sluiten convenant Horizontaal Toezicht met de belastingdienst.

C. JAARREKENING

7. Departementale verantwoordingsstaat

Tabel 81 Departementale verantwoordingsstaat 2022 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	10.478.932	10.938.794	45.011	12.010.653	12.078.480	64.064	1.531.721	1.139.686	19.053	
Beleidsartikelen										
11 Integraal waterbeleid	55.320	55.580	143	96.183	43.541	398	40.863	- 12.039	255	
13 Bodem en Ondergrond	113.560	137.280	0	117.403	115.153	51	3.843	- 22.127	51	
14 Wegen en verkeersveiligheid	258.169	222.407	6.782	266.980	256.264	3.157	8.811	33.857	- 3.625	
16 Openbaar vervoer en spoor	145.532	613.184	0	825.715	1.101.614	2.588	680.183	488.430	2.588	
17 Luchtvaart	87.413	27.366	4.257	60.046	22.536	3.256	- 27.367	- 4.830	- 1.001	
18 Scheepvaart en Havens	27.497	38.880	0	115.084	55.423	495	87.587	16.543	495	
19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	46.119	46.411	0	15.680	11.452	1.960	- 30.439	- 34.959	1.960	
20 Lucht en Geluid	25.492	28.188	0	51.204	55.722	368	25.712	27.534	368	
21 Duurzaamheid	52.076	62.770	0	55.812	57.819	820	3.736	- 4.951	820	
22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's	58.219	71.008	250	87.421	87.549	2.252	29.202	16.541	2.002	
23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	63.904	62.818	0	66.940	68.203	0	3.036	5.385	0	
24 Handhaving en toezicht	182.359	182.359	24.700	166.157	168.400	15.162	- 16.202	- 13.959	- 9.538	
25 Brede doeluitkering	954.173	954.172	0	1.042.556	1.005.694	0	88.383	51.522	0	
26 Bijdrage investeringsfondsen	8.014.590	8.003.281	0	8.565.427	8.565.427	0	550.837	562.146	0	
							0	0	0	
Niet-beleidsartikelen										
97 Algemeen departement	32.121	75.697	1.101	37.417	62.721	20.813	5.296	- 12.976	19.712	
98 Apparaatsuitgaven kerndepartement	357.749	352.754	7.778	440.628	400.962	12.744	82.879	48.208	4.966	
99 Nog onverdeeld	4.639	4.639	0	0	0	0	- 4.639	- 4.639	0	

8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen

Tabel 82 Samenvattende verantwoordingsstaat 2022 inzake baten-lastenagentschap van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (HXII) (bijdragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Begroting	(2) Realisatie 2022	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	(4) Realisatie 2021
Baten-lastenagentschap RWS				
Totale baten	3.384.355	3.116.454	- 267.901	3.357.301
Totale lasten	3.379.249	3.101.002	- 278.247	3.329.819
Saldo van baten en lasten	5.106	15.452	10.346	27.482
Totale kapitaaluitgaven	67.246	41.104	- 26.142	47.587
Totale kapitaalontvangsten	56.450	39.633	- 16.817	39.815
Baten-lastenagentschap KNMI				
Totale baten	94.761	96.357	1.596	95.568
Totale lasten	94.735	96.102	1.367	95.875
Saldo van baten en lasten	25	255	230	- 307
Totale kapitaaluitgaven	3.704	4.677	973	3.236
Totale kapitaalontvangsten	1.750	4.557	2.807	1.785

9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2022

1 Agentschap Rijkswaterstaat

Tabel 83 Staat van baten-lastenagentschap Rijkswaterstaat voor het jaar 2022 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Baten				
Omzet	3.381.355	3.108.887	- 272.468	3.353.216
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	2.949.658	3.531.340	581.682	2.918.321
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	76.581	93.395	16.814	80.781
<i>waarvan omzet derden</i>	198.412	221.994	23.582	207.128
<i>waarvan omzet nog uit te voeren werkzaamheden</i>	156.704	- 737.842	- 894.546	146.986
Rentebaten	0	5.075	5.075	0
Vrijval voorzieningen	0	694	694	2.444
Bijzondere baten	3.000	1.798	- 1.202	1.641
Totaal baten	3.384.355	3.116.454	- 267.901	3.357.301
Lasten				
Apparaatskosten	1.283.292	1.360.749	77.457	1.308.722
- Personele kosten	1.025.540	1.067.140	41.600	1.028.235
<i>waarvan eigen personeel</i>	940.862	1.002.239	61.377	948.392
<i>waarvan inhuur externen</i>	84.678	64.901	- 19.777	79.843
<i>waarvan overige personele kosten</i>	0	0	0	0
- Materiële kosten	257.752	293.609	35.857	280.487
<i>waarvan apparaat ICT</i>	35.645	48.286	12.641	38.521
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	68.171	69.730	1.559	67.760
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	153.936	175.593	21.657	174.206
Externe productkosten	2.071.619	1.708.515	- 363.104	1.985.530
Rentelasten	846	783	- 63	711
Afschrijvingskosten	19.692	18.357	- 1.335	18.414
- Materieel	18.499	17.106	- 1.393	18.035
<i>waarvan apparaat ICT</i>	5.252	4.856	- 396	5.027
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	13.247	12.250	- 997	13.008
- Immaterieel	1.193	1.251	58	379
Overige lasten	3.800	12.598	8.798	16.442
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	3.800	11.396	7.596	14.260
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	0	1.202	1.202	2.182
Totaal lasten	3.379.249	3.101.002	- 278.247	3.329.819
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	5.106	15.452	10.346	27.482
Agentschapsdeel Vpb-lasten	130	9	- 121	130
Saldo van baten en lasten	4.976	15.443	10.467	27.352
Dotatie aan reserve Rijksrederij	4.976	2.094	- 2.882	0
Saldo van baten na resultaatbestemming	0	13.349	13.349	27.352

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De omzet moederdepartement 2022 van € 3.531,3 miljoen (begroot € 2.949,7 miljoen) bestaat uit:

- Agentschapsbijdrage 2022: € 3.534,8 miljoen (begroot € 2.943,7 miljoen);
- Onderdeel van de agentschapsbijdrage zijn de ontvangen middelen voor de Parlementaire ondervragingscommissie Kinderopvang-toeslag (POK), Wet Open Overheid (WOO) en Werken aan Uitvoering (WaU). Idealiter worden bedrijfsvoeringskosten volgens de reguliere

route bekostigd, namelijk door verwerking in de tarieven. Aangezien dit voor 2022 niet meer mogelijk was, zijn deze middelen in 2022 verwerkt als directe vermogensmutatie en niet als omzet moederdepartement: – € 11,1 miljoen (begroot € 0,0 miljoen);

- Verrekeningen voor specifiek met het moederdepartement overeengekomen werkzaamheden welke, gedurende 2022, via facturen bij het moederdepartement in rekening zijn gebracht: € 7,7 miljoen (begroot € 6,0 miljoen).

De hogere agentschapsbijdrage ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 591,1 miljoen wordt per saldo veroorzaakt door:

- Afrekening van de SLA 2018-2021 (€ 173,1 miljoen);
- Kasschuif van € 100 miljoen van 2023 naar 2022. Om de tekorten op beheer en onderhoud t/m 2023 op te lossen, is er in de begroting 2022 € 300 miljoen van de jaren 2031-2033 naar 2023 geschoven;
- Uitkering van de loon- en prijsbijstelling 2022 (€ 138,0 miljoen);
- Middelen voor de kosten door het hoogwater in Limburg in juli 2021 (€ 24,9 miljoen);
- Bijdrage van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) aan het programma Windenergie op zee (€ 13,9 miljoen). RWS werkt samen met EZK aan het realiseren van de doelstelling in de Routekaart windenergie op zee 2030;
- Bijdrage van het ministerie van 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 (€ 12,3 miljoen);
- Bijdrage van het ministerie van EZK ten behoeve van het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt II (MIVSP II). RWS verzamelt data over water, wind, neerslag en fauna bij diverse windparken op zee, zogenoemde Maritieme IV-Servicepunten. MIVSP II is het vervolg en betreft de uitrol voor de windparken uit de routekaart Windenergie op zee 2030 en omvat zowel nautische sensoren als sensoren ten behoeve van het functioneren van het windpark (€ 10,2 miljoen);
- Middelen voor stikstofmaatregelen om te komen tot een onherroepelijk Tracébesluit in de planuitwerkingsfase (€ 27,8 miljoen), onder andere ten behoeve van aankoop stikstofrechten en berekeningen van de mitigerende maatregelen voor stikstof;
- Binnen de overeenkomst Beheer en Onderhoud 2022-2023 is een extra opdracht op het Hoofdwatersysteem afgesproken. Deze opdracht betreft groot onderhoud IJmuiden en Schellingwoude, klimaatadaptatie, bestuurlijke afspraken Wadden, toezegging Chinese riviercommissie, zeer zorgwekkende stoffen en thermische energie (€ 9,9 miljoen);
- Middelen voor extra capaciteit die RWS levert in het kader van beleids-ondersteuning en advisering (€ 14,1 miljoen);
- Apparaatsmiddelen voor de verdere versterking van de Cyber Security van RWS (€ 6,8 miljoen);
- Budget voor de planfase voor de vervanging van de Industriële Automatisering (IA) op de Vaarweg Lemmer Delfzijl (€ 6,0 miljoen);
- Verlenging van de Search and Rescue (SAR) contract op de Noordzee (€ 6,0 miljoen). Voor het uitvoeren van de SAR-functie op de Noordzee huurt lenW een helikopter. De administratieve verantwoordelijkheid voor het contract ligt bij het ministerie van lenW (RWS). Het benodigde budget voor de verlenging is door het ministerie van Defensie overgemaakt aan lenW;
- Apparaatsmiddelen voor het verbeteren van de informatiehuishouding (€ 5,7 miljoen);

- Programma- en apparaatsmiddelen voor de uitvoering van het programma Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortenbeschermingsplannen (MONS). Het programma heeft als doel de centrale vraag te beantwoorden of en hoe het veranderende gebruik van de Noordzee past binnen de ecologisch draagkracht van de Noordzee (€ 5,0 miljoen);
- Het restant betreft verschillende mutaties kleiner dan € 5 miljoen (€ 37,4 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet moederdepartement ad. € 3.531,3 miljoen uitgesplitst naar de verschillende begrotingsartikelen.

Tabel 84 Specificatie omzet moederdepartement 2022 (bedragen x € 1.000)				
	Vastgestelde begroting (1) ¹	Realisatie (2)	Vershil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Agentschapsbijdrage Deltafonds	535.495	634.159	98.664	573.190
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	437	3.131	2.694	559
Artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	215.812	251.629	35.817	220.250
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	316.861	368.309	51.448	344.738
Artikel 7 Waterkwaliteit	2.385	11.090	8.705	7.643
Agentschapsbijdrage Infrastructuurfonds	2.356.572	2.834.180	477.608	2.272.271
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.605.331	1.937.827	332.496	1.509.223
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	751.241	896.353	145.112	763.048
Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII	51.591	66.451	14.860	63.786
Artikel 11 Waterkwaliteit	14.273	15.870	1.597	14.534
Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	5.666	5.738	72	5.823
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	7.203	12.321	5.118	13.225
Artikel 16 Spoor	826	826	0	823
Artikel 17 Luchtvaart	5.420	5.615	195	6.324
Artikel 18 Scheepvaart en havens	1.489	2.465	976	1.392
Artikel 19 Klimaat	398	422	24	401
Artikel 20 Lucht en geluid	1.636	2.681	1.045	2.565
Artikel 21 Duurzaamheid	7.671	10.448	2.777	9.427
Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	4.133	6.842	2.709	6.398
Artikel 97 Algemeen departement	2.876	3.223	347	2.874
Totaal agentschapsbijdrage	2.943.658	3.534.790	591.132	2.909.247
Directe vermogensmutatie	0	- 11.112	- 11.112	0
Overige omzet lenW	6.000	7.662	1.662	9.074
Totaal omzet moederdepartement	2.949.658	3.531.340	581.682	2.918.321
Van totaal omzet moederdepartement				
*apparaat (interne kosten)	1.183.225	1.261.110	77.885	1.226.263
*programma (externe productkosten)	1.766.433	2.270.230	503.797	1.692.058

¹ Cijfers vastgestelde begroting wijken af van publicatie op rijksfinancien.nl /Begroting 5.1 Agentschap Rijkswaterstaat/: 'tabel 81 Specificatie omzet moederdepartement' vermeldt ten onrechte € 2.931.787. Dat moet zijn € 2.949.658 in overeenstemming met 'tabel 80 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2022'

Omzet overige departementen

De hogere omzet overige departementen ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 16,8 miljoen wordt met name veroorzaakt doordat de Rijksrederij de hogere brandstofkosten als gevolg van de gestegen brandstofprijzen aan de opdrachtgevers doorbelast, door de levering van extra Noodsleephulpdiensten aan de Kustwacht bij de nieuwe windmolenparken in de Noordzee en een hogere vergoeding voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij (€ 8,7 miljoen). Daarnaast is er ook een hogere omzet op de apparaats- en programmakosten die RWS bij het ministerie van BZK in rekening brengt voor de werkzaamheden in het kader van de Omgevingswet zoals digitaal stelsel, informatiepunt en toepasbare regels (€ 5,2 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet overige departementen ad. € 93,4 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 85 Specificatie omzet overige departementen 2022 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Rijksrederij	36.057	44.710	8.653	36.532
Omgevingswet	23.147	28.364	5.217	25.829
Werken voor en met Partners	10.000	11.725	1.725	8.499
Beleidsadvisering en ondersteuning (BOA)	6.877	6.422	- 455	6.643
Overig	500	2.174	1.674	3.278
Totaal	76.581	93.395	16.814	80.781

Omzet derden

De hogere omzet derden ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 23,6 miljoen wordt met name veroorzaakt door hogere opbrengsten op Vastgoed als gevolg van het verkopen van overtollig areaal (17,3 miljoen). Daarnaast is er ook een hogere omzet op de apparaats- en programma-kosten die RWS bij derden in rekening brengt voor het ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners als gevolg van extra opdrachten en het inlopen van achterstallige facturatie (€ 11,1 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet derden ad. € 222,0 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 86 Specificatie omzet derden 2022 (bedragen x €1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Beheer en Onderhoud	40.000	32.604	- 7.396	35.769
Schaderijden en Schadevaren	31.900	39.788	7.888	29.455
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	58.200	75.496	17.296	54.721
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	22.200	18.913	- 3.287	39.477
Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW)	4.712	7.510	2.798	8.580
Werken voor en met Partners	12.500	23.612	11.112	16.775
Waterwet	18.000	17.007	- 993	14.930
Overig	10.900	7.064	- 3.836	7.421
Totaal	198.412	221.994	23.582	207.128

Omzet nog uit te voeren werkzaamheden

De post Nog Uit Te Voeren Werkzaamheden (NUTW) heeft betrekking op de werkzaamheden voor de SLA (beheer en onderhoud), maar ook op andere werkzaamheden die via de agentschapsbegroting worden bekostigd (verkenningen en planuitwerkingen, servicepakketten, werkzaamheden Caribisch Nederland en Omgevingswet).

De omvang van de balanspost is in 2022 toegenomen met € 737,8 miljoen van € 372,3 miljoen naar € 1.110,1 miljoen. Dit komt doordat RWS de beschikbare middelen voor onder andere Beheer en Onderhoud (BenO) in 2022 niet volledig heeft kunnen uitgeven.

De toename op Beheer- en Onderhoud en Verkeersmanagement (€ 695,3 miljoen) wordt met name veroorzaakt door de volgende redenen:

- Het beschikbare bedrag is in 2022 verhoogd met € 458,8 miljoen:

- Middels verschillende kasschuiven is het budget voor de SLA beheer en onderhoud in de jaren 2022-2023 opgehoogd (€ 100 miljoen). Het bijstellen van de programmering heeft echter veel inspanning gekost van de RWS organisatie, waardoor de uitvoering langzamer op gang kwam dan verwacht;
- voor de uitvoering van de SLA Beheer en Onderhoud, onder meer vanuit de Coalitie Akkoord middelen, afrekening SLA 2018-2021 en de prijsbijstelling 2022(€ 287,7 miljoen);
- toevoeging van de in 2021 reeds gemaakte kosten voor de hoogwaterproblematiek Limburg en opdrachten voor Wind op Zee en Maritiem Informatievoorziening Service Punt (MIVSP) (€ 71,1 miljoen)).
- Lagere realisatie in de uitvoering van het Beheer en Onderhoud (€ 236,5 miljoen), die zijn veroorzaakt door onder andere:
 - het niet meer om kunnen zetten van het extra beschikbaar gestelde budget in opdrachten die in 2022 tot uitvoering en betaling komen;
 - onderbezetting bij een deel van de onderhoudsteams van Rijkswaterstaat vanwege de krapte op de arbeidsmarkt;
 - marktonzekerheid door de situatie in Oekraïne.

De toename van de Overig nog uit te voeren werkzaamheden (€ 42,5 miljoen) zijn, naast de genoemde redenen bij de uitvoering BenO ook het gevolg van de stikstof problematiek.

Vrijval voorzieningen

De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2022 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 0,7 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 (€ 0,2 miljoen): deze vrijval is ontstaan doordat voor een deel van de kandidaten gedurende 2022 een passende maatregel is getroffen;
- Vrijval voorziening milieusanering (€ 0,05 miljoen): deze vrijval is ontstaan door een herberekening van de benodigde middelen voor de asbestsanering van de regulier apparaat gebonden objecten;
- Vrijval voorziening dubieuze debiteuren (€ 0,45 miljoen).

Rentebaten

Een agentschap heeft een eigen rekening-courantverhouding met het ministerie van Financiën. De rekening-courant van een agentschap is rentedragend. Dit houdt in dat een agentschap een keer per jaar rente ontvangt of betaalt. De rente wordt aan het einde van het boekjaar verrekend in de rekening-courant. Als gevolg van de gestegen rentes in 2022 om de inflatie te bestrijden, heeft RWS € 5,1 miljoen aan rentebaten op de rekening-courant ontvangen.

Bijzondere baten

De bijzondere baten ad. € 1,8 miljoen zijn ontstaan uit ingediende BTW suppleties (€ 0,9 miljoen) en de boekwinsten op afgestoten activa (€ 0,9 miljoen). Voor een belangrijk deel hebben de boekwinsten betrekking op uit de vaart genomen vaartuigen (€ 0,7 miljoen). De boekwinst van de vaartuigen is gedoteerd aan de reserve Rijksrederij.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel en de kosten van de ingehuurd capaciteit voor de uitvoering van kerntaken.

Tabel 87 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Eigen personeel	940.862	1.002.239	61.377	948.392
Inhuur externen	84.678	64.901	- 19.777	79.843
Overige personele kosten	0	0	0	0
Totaal personele kosten	1.025.540	1.067.140	41.600	1.028.235
FTE formatie	9.297	9.674	377	9.661
FTE bezetting		10.167		10.089

Eigen personeel

De hogere kosten eigen personeel ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 61,4 miljoen worden, met name veroorzaakt door toename van het verlofsaldo Individueel Keuze Budget, de nieuwe CAO Rijk 2022-2024 en het aantrekken van capaciteit voor de toegenomen productieopgave van RWS. Met ingang van 1 juli 2022 zijn de salarisbedragen in de CAO Rijk 2022-2024 met eerst 2,5% plus daarna een bedrag van € 75,- verhoogd en hebben alle medewerkers die op 1 december 2022 in dienst waren in december 2022 een eenmalige bruto uitkering van € 450,- naar rato van de volledige arbeidsduur ontvangen. De formatie in 2022 is gedurende het jaar met 377 FTE opgehoogd van 9.297 FTE naar 9.674 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen:

- Instroom van arbeidsbepikten in het kader van de banenafspraken (173 FTE);
- Verbetering Cyber Security (51 FTE);
- Extra capaciteit in het kader van Beleidsondersteuning en -adviesing (BOA) (38 FTE);
- Verbetering informatiehuishouding (30 FTE);
- Financieel management in eigen beheer (16 FTE);
- Specialistische capaciteit Stikstof (13 FTE);
- Diverse: het restant van 55 FTE wordt met name verklaard door extra capaciteit in het kader van het programma Vrachtwagenheffing, het project tijdelijke tolheffing, de Parlementaire ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag (POK), het programma Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortenbeschermingsplannen (MONS), de wegbeheerderstaken vrachtwagenheffing, het bestedingsplan Schoon en Emissieloos Bouwen en het programma Slim watermanagement.

De bezetting ultimo 2022 bedraagt 10.167 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2022 van 9.674 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

Tabel 88 Specificatie kosten inhuur (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Vershil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Apparaat (kerntaken)	84.678	64.901	- 19.777	79.843
Programma (niet-kerntaken)	120.133	147.944	27.811	135.783
Totaal inhuur	204.811	212.845	8.034	215.626

De lagere inhuur op apparaat (kerntaken) wordt met name veroorzaakt door het werven van eigen personeel. Om de toegenomen productieopgave waar te kunnen maken is in de begroting 2021 besloten om de capaciteit voor structurele werkzaamheden te verhogen naar 9.250 FTE. In 2019 en 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 en 2022 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 2022 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.

Materiële kosten

De materiële kosten bestaan uit de kosten voor apparaat gebonden ICT-middelen, de bijdrage aan SSO's die bedrijfsvoeringsdiensten leveren en overige materiële kosten.

Apparaat ICT

De hogere kosten voor apparaat gebonden ICT-middelen opzichte van de begroting 2022 ad. € 12,6 miljoen worden met name veroorzaakt door de gestegen kosten van licenties, de vervanging in 2022 van mobiele telefoons en accessoires en de extra beheerskosten van de technische infrastructuur van RWS, het vorig jaar in gebruik genomen Schadevolgsysteem en het servicemanagement systeem ter ondersteuning van het proces met betrekking tot informatievoorziening.

Overige Materiële kosten

De hogere overige materiële kosten ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 21,7 miljoen zijn met name het gevolg van prijsstijgingen, waaronder de hogere brandstofkosten bij de Rijksrederij. Daarnaast wordt deze toename met name veroorzaakt door de toegenomen capaciteit van RWS, de verbetertrajecten voor de interne RWS organisatie en zijn een aantal investeringen door activeringsregels direct in de exploitatiekosten opgenomen.

Externe Productkosten

De lagere realisatie van externe productkosten EPK € 363,1 miljoen is met name het gevolg van het niet om kunnen zetten van beheer en onderhoud budget in opdrachten die in 2022 tot uitvoering komen, onderbezetting bij een deel van de onderhoudsteams van Rijkswaterstaat vanwege krapte op de arbeidsmarkt en marktonzekerheid door de situatie in de Oekraïne. En tenslotte lagere kosten aan planuitwerkingen vanwege de stikstof problematiek.

Overige lasten

Dotaties voorzieningen

De dotaties aan de voorzieningen (€ 11,4 miljoen) hebben betrekking op:

- Voorziening groot onderhoud vaartuigen (€ 8,5 miljoen): de dotatie stijgt van € 3,8 miljoen naar € 8,5 miljoen op basis van het vastgesteld groot onderhoudsprogramma 2023. Deze stijging hangt samen met het vlootvervangingsprogramma en de groot onderhoudsuitgaven die worden gevraagd om de bestaande vloot langer varende te houden. De dotatie wordt gedekt uit het verschil tussen de afschrijvingskosten en rentekosten op basis van historische kostprijs en de afschrijvingskosten en rentekosten op basis van vervangingswaarde. Dit afschrijvingsverschil is opgenomen in het tarief van de Rijksrederij;
- Reorganisatievoorziening Rijksrederij (€ 2,0 miljoen): dit betreft de verwachte kosten van het compenseren van de mogelijke inkomensverschillen voor een termijn van 5 jaar bij betrokken werknemers als gevolg van de reorganisatie bij de Rijksrederij.
- Reorganisatievoorziening RWS (€ 0,5 miljoen): de dotatie bestaat uit een dotatie aan het gedeelte verwachte toekomstige wachtgeldkosten als gevolg van nieuw afgesloten regelingen en wijzigingen in looptijd en/of bedragen van bestaande regelingen (€ 0,3 miljoen) en een dotatie aan het gedeelte verwachte toekomstige maatwerkkosten voor nieuwe en lopende maatwerkverplichtingen (€ 0,2 miljoen);
- Voorziening milieusanering (€ 0,4 miljoen): dit betreft een dotatie voor de asbestprojecten waarvan een betrouwbare schatting gemaakt kan worden en het zeker is dat er uitstroom van middelen plaats zal vinden.

Bijzondere lasten

De bijzondere lasten ad. € 1,2 miljoen betreffen met name een naheffing op de loonbelasting voor het privégebruik van RWS voertuigen tot en met 2020 (€ 1,0 miljoen). Daarnaast zijn onder de bijzondere lasten de boekwaarden van verschrootte vaste activa en de boekverliezen op de verkoop van vaste activa opgenomen (€ 0,2 miljoen).

Dotatie aan reserve Rijksrederij

De dotatie aan de reserve Rijksrederij ad. € 2,1 miljoen bestaat uit het verschil tussen de afschrijvingskosten en rentekosten op basis van historische kostprijs en de afschrijvingskosten en rentekosten op basis van vervangingswaarde (€ 9,9 miljoen) verminderd met de dotatie aan de voorziening groot onderhoud (€ 8,5 miljoen) en de boekwinsten op verkochte vaartuigen (€ 0,7 miljoen).

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen resultaat 2022 bedraagt € 13,3 miljoen.

Tabel 89 Balans per 31 december 2022 (bedragen x € 1.000)

	Balans 2022	Balans 2021
Activa		
Vaste activa	161.195	157.646
Materiële vaste activa	159.689	154.899
<i>waarvan grond en gebouwen</i>	93.975	94.883
<i>waarvan installaties en inventarissen</i>	14.084	15.100
<i>waarvan materiële vaste activa in aanbouw</i>	4.754	2.489
<i>waarvan overige materiële vaste activa</i>	46.876	42.427
Immateriële vaste activa	1.506	2.747
Financiële vaste activa	0	8.500
Flottende activa	1.610.369	9.736.044
Debiteuren	33.488	32.151
Belastingen en premies sociale lasten	555	10.186
Overige vorderingen en overlopende activa	75.629	39.671
Liquide middelen	1.500.697	735.742
Projecten in uitvoering	9.744.723	8.918.294
Totaal activa	11.516.287	9.902.190
Passiva		
Eigen Vermogen	176.561	155.698
Exploitatiereserve	130.046	95.888
Onverdeeld resultaat	13.349	27.352
Reserve Rijksrederij	33.166	32.458
Voorzieningen	17.613	16.866
Langlopende schulden	112.653	109.231
Leningen bij het Ministerie van Financiën	112.653	109.231
Kortlopende schulden	1.464.737	702.101
Crediteuren	54.563	50.213
Belastingen en premies sociale lasten	0	0
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	14.975	14.206
Nog uit te voeren werkzaamheden	1.110.167	372.325
Overige schulden en overlopende passiva	285.032	265.357
Op te leveren projecten	9.744.723	8.918.294
Totaal passiva	11.516.287	9.902.190

Activa**Vaste activa**Immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa bestaat uit zelf ontwikkelde software en licenties (in ontwikkeling). De afname wordt met name veroorzaakt door afschrijvingen op het in gebruik genomen deel van het integrale Schadevolgsysteem.

Materiële vaste activa

De toename van de materiële vaste activa wordt veroorzaakt door gerealiseerde en in gebruik genomen investeringen. Dit betreft onder overige materiële vaste activa vooral investeringen in gladheidsbestrijding (zoutstrooiers, sneeuwplougen en heftrucks). De toename van de activa in aanbouw betreft met name verbouwingen in diverse steunpunten die nog niet zijn afgerond.

Financiële vaste activa

Onder de financiële vaste activa is het langlopende deel van de vordering op het Ministerie van IenW 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. De laatste aflossing ad. € 8,5 miljoen vindt in 2023 plaats en is opgenomen onder debiteuren.

Vlottende activa

Debiteuren

De post debiteuren betreft de gefactureerde, nog te ontvangen bedragen voor verrichte diensten en leveringen.

Belastingen en premies sociale lasten

Deze post bestaat ultimo 2022 volledig uit nog te ontvangen omzetbelasting. De afname wordt met name verklaard doordat in 2022 de aangifte Vennootschapsbelasting 2021 (€ 8,5 miljoen) met het moederdepartement is afgerekend.

Overige vorderingen en overlopende activa

Deze post bestaat uit vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen. De toename wordt met name veroorzaakt door een nog te ontvangen bedrag van het Rijksvastgoedbedrijf voor de verkoop van het IJmeer aan de gemeente Amsterdam (€ 16,2 miljoen) en het nog te ontvangen bedrag met betrekking tot Werken voor en met Partners (€ 10,8 miljoen).

Liquide middelen

Onder de liquide middelen worden de kasvoorschotten en het saldo op de rekening-courant bij het ministerie van Financiën verantwoord. Alle liquide middelen staan ter vrije beschikking van RWS. In het kasstroomoverzicht worden de uitgaven en ontvangsten toegelicht.

Projecten in uitvoering

Onder de post projecten in uitvoering is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post op te leveren projecten voor hetzelfde bedrag. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

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 90 Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)

	Exploitatie- reserve	Nog te verdelen resultaat	Reserve Rijksre- derij	Totaal
Stand per 31/12/2021	95.888	27.352	32.458	155.698
Mutaties 2022				
- Toevoeging 2022	38.464		2.094	40.558
- Onttrekking 2022	- 4.306	- 27.352	- 1.386	- 33.044
- Resultaat boekjaar		13.349		13.349
Totaal mutaties 2022	34.158	- 14.003	708	20.863
Stand per 31/12/2022	130.046	13.349	33.166	176.561

Exploitatiereserve

De toevoeging aan de exploitatiereserve ad. € 38,5 miljoen betreft het nog te verdelen positieve resultaat 2021 (€ 27,4 miljoen) en de ontvangen middelen voor de Parlementaire ondervragingscommissie Kinderopvang-toeslag (POK), Wet Open Overheid (WOO) en Werken aan Uitvoering (WaU) die als directe vermogensmutatie zijn verwerkt (€ 11,1 miljoen).

De onttrekking ad. € 4,3 miljoen betreft een terugbetaling aan het moederdepartement in verband met het over 2021 gerealiseerde surplus op de grens van het Eigen Vermogen.

Nog te verdelen resultaat

Het nog te verdelen positieve resultaat 2021 ad. € 27,4 miljoen is toegevoegd aan de exploitatiereserve. Het nog te verdelen resultaat 2022 bedraagt € 13,3 miljoen.

Reserve Rijksrederij

De toevoeging aan de reserve Rijksrederij ad. € 2,1 miljoen betreft het verschil tussen de afschrijvingskosten en rentekosten op basis van historische kostprijs en de afschrijvingskosten en rentekosten op basis van vervangingswaarde verminderd met de benodigde dotatie aan de voorziening groot onderhoud vaartuigen (€ 1,4 miljoen) en de boekwinsten op desinvesteringen van varend materieel (€ 0,7 miljoen).

De onttrekking ad. € 1,4 miljoen betreft de aankoop van een viertal vaartuigen.

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 2022 bedraagt 5,61% van die gemiddelde jaaromzet. Dit betekent een overschrijding van € 19,3 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 91 Eigen Vermogen tot gemiddelde jaaromzet (bedragen x € 1.000)

Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2022	3.145.036	176.561	5,61%
2021	3.027.841	155.698	5,14%
2020	2.768.567	129.675	4,68%

Voorzeningen

Tabel 92 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)

	Reorganisatie- voorziening RWS	Reorganisatie- voorziening Rijks- rederij	Voorziening milieusanering	Voorziening groot onderhoud vaartuigen	Totaal
Stand per 31/12/2021	5.000	0	355	11.511	16.866
Mutaties 2022					
- Dotatie 2022	460	2.002	407	8.520	11.389
- Onttrekking 2022	- 2.264		- 227	- 7.903	- 10.394
- Vrijval 2022	- 196		- 52		- 248
Totaal mutaties 2022	- 2.000	2.002	128	617	747
Stand per 31/12/2022	3.000	2.002	483	12.128	17.613

Reorganisatievoorziening RWS

In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015).

Ultimo 2022 valt de reorganisatievoorziening uiteen in drie gedeelten:

- Verwachte toekomstige wachtgeldkosten ad. € 2,3 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2031);
- Verwachte toekomstige maatwerkkosten ad. € 0,6 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2025);
- Verwachte toekomstige salariskosten VWNW-kandidaten ad. € 0,1 miljoen (verwachte looptijd tot en met 2024).

Reorganisatievoorziening Rijksrederij

De reorganisatievoorziening Rijksrederij is in 2022 gevormd vanuit de plannen van de Rijksrederij om zichzelf verder te ontwikkelen naar een robuuste, uniforme, flexibele en wendbare organisatie. Met deze voorziening wordt mogelijke inkomstenverschillen gecompenseerd voor een termijn van 5 jaar bij betrokken werknemers. De voorgestelde regeling voorziet in een afbouw van compensatie in 5 jaar, als volgt: 100%, 100%, 75%, 50%, 25%.

De verwachte kosten ad. € 2,0 miljoen (gebaseerd op een reële schatting van de kosten, rekening houdend met de meest recente inzichten en besluiten) zijn gedoteerd aan de reorganisatievoorziening. Jaarlijks zullen kosten voor deze reorganisatie ten laste van de voorziening worden gebracht.

Voorziening milieusanering

RWS heeft een groot aantal gebouwen waarin asbest zit verwerkt. 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.

Tot en met 2021 werd de milieuvoorziening berekend voor alle asbestprojecten vanaf het moment dat de vervuiling zich voordoet. Met ingang van 2022 is deze berekeningsmethodiek gewijzigd. Op basis van het beleid van RWS, waarbij asbest passief wordt opgeruimd, dient er geen voorziening voor alle asbestprojecten te worden gevormd. Vanaf 2022 vormt RWS een milieuvoorziening voor de asbestprojecten waarvan een betrouwbare schatting gemaakt kan worden en het zeker is dat er uitstroom van middelen plaats zal vinden.

Voorziening groot onderhoud vaartuigen

De voorziening groot onderhoud vaartuigen, die dient ter dekking van de toekomstige kosten van groot levensduur verlengend onderhoud aan de vaartuigen, bedraagt ultimo 2022 € 12,1 miljoen. In 2022 is aan groot onderhoud € 7,9 miljoen besteed en is € 8,5 miljoen gedoteerd. De stand ultimo 2022 zijn de verwachte uitgaven voor het groot levensduur verlengend onderhoud in 2023.

Langlopende schulden

Leningen bij het Ministerie van Financiën

Onder de langlopende schulden zijn de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit voor agentschappen. De leningen worden gebruikt ter financiering van de investeringen in vaste activa. Het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar is gepresenteerd onder de kortlopende schulden

Kortlopende schulden

Crediteuren

In 2022 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 NUTW heeft betrekking op de werkzaamheden voor de SLA (beheer en onderhoud), maar ook op andere werkzaamheden die via de agentschapsbegroting worden bekostigd (verkenningen en planuitwerkingen, servicepakketten, werkzaamheden Caribisch Nederland en Omgevingswet).

De omvang van de balanspost is in 2022 toegenomen met € 737,8 miljoen van € 372,3 miljoen naar € 1.110,1 miljoen. De balanspost zorgt er voor dat de middelen die in 2022 niet kunnen worden ingezet, beschikbaar blijven voor beheer en onderhoud in 2023 en latere jaren voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

Met de extra gelden voor instandhouding vanuit het Coalitie Akkoord gelden en het op te stellen basiskwaliteitsniveau werkt lenW aan langjarige zekerheid en stabiliteit over beschikbare budgetten en de gevraagde prestatie. Daarmee kan voor de toekomst een stabiele uitvoering worden opgezet.

Overige schulden en overlopende passiva

De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en personeel (Individueel Keuze Budget, openstaand verlofsaldo). De hoogte van de overige schulden en overlopende passiva is afhankelijk van de operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

In onderstaande tabel is voor de vorderingen en schulden aangegeven welk deel ultimo 2022 betrekking heeft op het moederdepartement, de overige departementen (inclusief agentschappen) en derden.

Tabel 93 Vorderingen en schulden ultimo 2022 (bedragen x € 1.000)

	Moeder departement	Overige departementen (incl. agentschappen)	Derden	Totaal
Stand per 31/12/2022				
Debiteuren*	9.252	2.130	24.641	36.023
Nog te ontvangen bedragen	27.751	28.470	19.963	76.184
<i>waarvan belastingen en premies sociale lasten</i>	0	555	0	555
<i>waarvan overige vorderingen en overlopende activa</i>	27.751	27.915	19.963	75.629
Crediteuren	385	1.378	52.800	54.563
Nog te betalen bedragen:	1.265.942	36.175	108.057	1.410.174
<i>waarvan kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën</i>	14.975	0	0	14.975
<i>waarvan nog uit te voeren werkzaamheden</i>	1.110.167	0	0	1.110.167
<i>waarvan overige schulden en overlopende passiva</i>	140.800	36.175	108.057	285.032

*exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Op te leveren projecten

Onder de post op te leveren projecten is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan activazijde eveneens de post voorraden en onderhanden projecten voor hetzelfde bedrag. Voor een specifieke toelichting op de aanlegprojecten van RWS wordt verwezen naar de jaarverslagen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Tabel 94 Kasstroomoverzicht over 2022 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Vershil (3) = (2) - (1)
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2022 + stand depositorekeningen	394.798	735.742	340.944
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	3.227.651	3.825.406	597.755
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 3.355.887	- 3.058.980	296.907
2. Totaal operationele kasstroom	- 128.236	766.426	894.662
Totaal investeringen (-/-)	- 50.473	- 22.253	28.220
Totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (+)	0	1.285	1.285
3. Totaal investeringskasstroom	- 50.473	- 20.968	29.505
Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	- 4.306	- 4.306
Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	8.500	19.612	11.112
Aflossingen op leningen (-/-)	- 16.773	- 14.545	2.228
Beroep op leenfaciliteit (+)	47.950	18.736	- 29.214
4. Totaal financieringskasstroom	39.677	19.497	- 20.180
5. Rekening-courant RHB 31 december 2022 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)	255.766	1.500.697	1.244.931

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de ontvangsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

De hogere ontvangsten operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 597,7 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere ontvangsten van het moederdepartement. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de post Omzet moederdepartement in het exploitatieoverzicht.

De lagere uitgaven operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 296,9 miljoen worden met name veroorzaakt door de lagere uitgaven voor beheer en onderhoud. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de posten Omzet nog uit te voeren werkzaamheden en Beheer en onderhoud in het exploitatieoverzicht.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de investeringen in nieuwe en bestaande activa en de boekwaarden, boekwinsten en boekverliezen van de verschrootte en verkochte vaste activa.

De lagere investeringen ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 28,2 miljoen worden met name veroorzaakt door verschuivingen binnen het programma natte en droge steunpunten naar latere jaren als gevolg van:

- Er is minder capaciteit beschikbaar door openstaande vacatures voor projectmanagers;
- Er bestaat onzekerheid door de stikstofberekeningen die RWS moet uitvoeren;
- Door scopewijzigingen en hoge inflatie zijn de investeringen duurder geworden en moeten er bij een aantal investeringen heroverwegingen worden gemaakt;
- De samenwerkingsovereenkomsten met de provincies verlopen moeizaam.

Ook zijn een aantal investeringen met betrekking tot kantoormeubilair door activeringsregels direct in de exploitatiekosten opgenomen en zijn er door een vertraging in het uitrollen van nieuwe laptops minder laptops aangeschaft.

De boekwaarde van de desinvsteringen hebben betrekking op de verkoop van diverse schepen, voertuigen en verkoop van overig materieel via Domeinen Roerende Zaken.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van RWS.

De eenmalige uitkering aan het moederdepartement ad. € 4,3 miljoen betreft een terugbetaling aan het moederdepartement in verband met het over 2021 gerealiseerde surplus op de grens van het Eigen Vermogen.

De hogere eenmalige storting door het moederdepartement ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 11,1 miljoen is het gevolg van de ontvangen middelen voor de Parlementaire ondervragingscommissie Kinderopvangtoeslag (POK), Wet Open Overheid (WOO) en Werken aan Uitvoering (WaU). Idealiter worden bedrijfsvoeringskosten volgens de reguliere route bekostigd, namelijk door verwerking in de tarieven. Aangezien dit voor 2022 niet meer mogelijk is, zijn deze middelen in 2022 verwerkt als directe vermogensmutatie in het kasstroomoverzicht en niet als omzet moederdepartement in het exploitatieoverzicht.

Het lagere beroep op de leenfaciliteit ten opzichte van de begroting 2022 ad. € 29,2 miljoen is het gevolg van de hierboven genoemde lagere investering.

Tabel 95 Overzicht Doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2022

Omschrijving generiek deel	Realisatie				Vastgestelde begroting
	2019	2020	2021	2022	2022 ¹
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4
Hoofdwegennet (HWN)	27,6	28,5	29,4	28,6	29,3
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	27,5	28,3	29,6	29,4	28,8
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	26%	26%	22%	25%	23%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)					
Tarief per FTE	130.335	134.128	137.444	142.639	133.198
Met prijspeilcorrectie ²	126.571	130.095	134.424	139.504	
Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	497.471	523.149	599.285	592.200	616.981
Hoofdwegennet (HWN)	1.338.431	1.428.581	1.582.726	1.384.350	1.628.837
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	593.652	684.498	816.686	782.191	791.984
Overig	44.553	61.837	66.610	34.757	68.560
TOTAAL	2.474.107	2.698.065	3.065.307	2.793.498	3.106.362
Bezetting					
FTE formatie	9.110	9.513	9.661	9.674	9.297
FTE bezetting	9.333	9.915	10.089	10.167	
% overhead	14%	14%	14%	14%	13%
Exploitatiesaldo (% van de baten)					
Exploitatiesaldo (% van de baten)	1,6%	0,1%	0,8%	0,5%	0,1%
Gebruikerstevredenheid					
Publiekgerichtheid ³	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	88%	83%	85%	80%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	74%	74%	76%	77%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
Hoofdwatersystemen (HWS)	100	99	98	100	100
Hoofdwegennet (HWN)	96	95	105	100	100
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	99	94	100	100	100

1 Cijfers vastgestelde begroting wijken af van publicatie op rijksfinancien.nl /Begroting 5.1 Agentschap Rijkswaterstaat: 'tabel 87 Overzicht doelmatigheids-indicatoren' vermeldt ten onrechte een gespecificeerde omzet agentschap per productgroep van € 3.088.231. Dat moet zijn € 3.106.362 in overeenstemming met 'tabel 80 Begroting van baten-lastenagentschap voor het jaar 2022' als som van omzet moederdepartement € 2.949.658 en omzet nog uit te voeren werkzaamheden € 156.704.

2 De berekening voor de prijspeilcorrectie is in 2021 verbeterd. Om een goede vergelijking met voorgaande jaren te kunnen maken, is het tarief per FTE met prijspeilcorrectie met terugwerkende kracht gecorrigeerd. Het tarief per FTE zonder prijspeilcorrectie is niet gewijzigd. '.

3 * 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. Bij het bepalen van deze kosten in de begroting 2022 is de in 2015 verwerkte kasschuif van apparaatsmiddelen vanuit de periode 2020 naar voren niet juist meegenomen. De juiste kosten in de begroting 2022 bedragen 1,3 voor HWS, 27,5 voor HWN, en 28,0 voor HVWN. De hogere apparaatskosten per eenheid areaal worden met

name veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling 2022. Daarnaast is het areaal van het HWN licht gedaald en wordt op het HVWN in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat capaciteit ingezet voor het Maritiem Informatievoorziening Servicepunt (MIVSP).

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. Het gestegen percentage wordt met name veroorzaakt door een lagere omzet op de externe productkosten, waaronder beheer en onderhoud. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de posten Omzet nog uit te voeren werkzaamheden en Externe productkosten in het exploitatieoverzicht.

Tarief per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE (9.674 FTE). De stijging van de kosten per FTE ten opzichte van de begroting 2022 is met name het gevolg van de CAO loonstijgingen en de overbezetting. De kosten per FTE op basis van de bezetting ultimo 2022 (10.167 FTE) bedragen € 135.722.

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 2022 is gedurende het jaar met 377 FTE opgehoogd van 9.297 FTE naar 9.674 FTE. Deze ophoging is toegelicht onder de personele kosten.

De bezetting ultimo 2022 bedraagt 10.167 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2022 van 9.674 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 80% c.q. 77% en ligt daarmee in lijn met de begroting 2022.

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 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 publieke taken. Per 1 januari 2016 is de Wet taken Meteorologie en Seismologie (WtMS) in werking getreden.

Producten en diensten

Om de bovengenoemde doelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend informatie, kennis en data op het gebied van meteorologie en seismologie. Deze worden permanent bijgehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: bij burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol. Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 23.

Voor de verslaggevingsjaren 2021 en 2022 kan de huidige wijze van vastlegging worden gebruikt om de koppeling tussen de ontvangen bijdragen van de opdrachtgever (IenW) aan de opdrachtnemers (agentschappen) aan te tonen (uitzondering op art 14 regeling Agentschappen).

Tabel 96 Staat van baten en lastenagentschap KNMI voor het jaar 2022 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Vershil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
Baten				
Omzet	94.761	96.354	1.593	95.564
<i>waarvan omzet moederdepartement</i>	63.499	65.230	1.731	63.582
<i>waarvan omzet overige departementen</i>	2.935	3.306	371	3.327
<i>waarvan omzet derden</i>	28.327	27.818	- 509	28.655
Rentebaten	0	3	3	4
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0
Bijzondere baten	0	0	0	0
Totale Baten	94.761	96.357	1.596	95.568
Lasten				
Apparaatskosten	71.461	74.130	2.669	72.509
- Personele kosten	43.609	46.164	2.555	43.405
<i>waarvan eigen personeel</i>	39.051	40.104	1.053	37.678
<i>waarvan inhuur externen</i>	4.374	6.038	1.664	5.673
<i>waarvan overige personele kosten</i>	184	22	- 162	54
- Materiële kosten	27.852	27.966	114	29.104
<i>waarvan apparaat ICT</i>	9.237	11.523	2.286	4.661
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	4.554	4.849	295	4.769
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	14.061	11.594	- 2.466	19.675
Rentelasten	2.550	2.196	- 354	2.609
Afschrijvingskosten	385	186	- 199	245
- Materieel	2.165	2.010	- 155	2.364

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2021 (4)
waarvan apparaat ICT	871	678	- 193	904
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	1.294	1.332	38	1.459
- Immaterieel	0	13	13	15
Overige lasten	20.724	19.763	- 961	20.741
waarvan Aardobservatie	20.724	19.762	- 962	20.683
waarvan dotaties voorzieningen	0	0	0	0
waarvan bijzondere lasten	0	1	1	59
Totaal Lasten	94.735	96.102	1.367	95.875
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	25	255	230	- 307
Agentschapsdeel Vpb-lasten	25	25		25
Saldo van baten en lasten na resultaatbestemming	0	230	230	- 332

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De bijdrage van het moederdepartement dient ter dekking van de taken onder de Wet Meteorologie en Seismologie en Aardobservatie. Daarnaast stelt het moederdepartement aanvullende middelen beschikbaar voor het uitvoeren van aanvullende maatwerk opdrachten.

Tabel 97 Omzet moederdepartement en bijzondere baten per productgroep (bedragen x € 1.000)

Productgroep	Begroot 2022	Realisatie 2022	Verschil
Meteorologie	41.750	43.462	1.712
Seismologie	1.025	2.006	981
Aardobservatie	20.724	19.762	- 962
Totaal	63.499	65.230	1.731

Tabel 98 Specificatie omzet moederdepartement (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroot 2022	Realisatie 2022	Verschil	Realisatie 2021
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	394	919	525	1.626
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	47	14	- 33	14
Artikel 17 Luchtvaart	14	14	0	47
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	10	0	- 10	0
Artikel 20 Lucht en Geluid	0	10	10	10
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	59.131	62.985	3.854	57.533
Nog uit te voeren werkzaamheden	0	- 2.256	- 2.256	1.044
Bijdrage RWS	2.390	2.207	- 183	2.450
ANVS	223	229	6	223
Overig lenW	1.290	1.108	- 182	635
* Waarvan nog uit te voeren werkzaamheden	379	318	- 61	
* Waarvan gefactureerde omzet	911	790	- 121	
Totaal	63.499	65.230	1.731	63.582
Waarvan programma	20.724	19.762	- 962	20.683
Waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten	42.775	45.468	2.693	42.900

Toelichting

- Artikel 11 Integraal Waterbeleid: De hogere omzet is vooral het gevolg van extra middelen voor zeespiegelstijging (€ 0,2 miljoen) en verbeteren real-time neerslagmonitoring (€ 0,2 miljoen).
- Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie: Omzet is met name hoger door toevoegen loon- en prijsbijstelling (€ 1,3 miljoen), Hybride werken (€ 1,0 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 0,8 miljoen), Vulkaanmonitoring (€ 0,3 miljoen), KNMI Global (€ 0,2 miljoen) en diverse kleine posten (€ 0,3 miljoen).

- De lagere realisatie van de nog uit te voeren werkzaamheden wordt vooral veroorzaakt door lagere kosten en daardoor lagere omzet voor aardobservatie (€ 1,1 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 1,0 miljoen) en Hybride werken (€ 0,3 miljoen).
- De overige ontvangsten/bijdragen van het moederdepartement bestaan voornamelijk uit gefactureerde bedragen aan RWS (€ 0,9 miljoen), DCC (€ 0,1 miljoen) en DGLM (€ 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 99 Specificatie omzet overige departementen (beragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroot 2022	Realisatie 2022	Vershil	Realisatie 2021
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	87	74	- 13	87
Ministerie van Defensie	1.265	1.239	- 26	1.307
Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	1.553	1.988	435	1.853
Ministerie van Buitenlandse Zaken	30	5	- 25	2
Overig	0	0	0	78
Totaal	2.935	3.306	371	3.327

Toelichting

De toename EZK (€ 0,4 miljoen) komt vooral door uitvoeren van additionele werkzaamheden zoals 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 100 Specificatie omzet derden (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroot 2022	Realisatie 2022	Vershil	Realisatie 2021
Luchtvaart	13.982	13.044	- 938	13.571
Projecten extern gefinancierd	11.132	13.256	2.124	13.354
Dataverstrekkingen en licenties	606	- 224	- 830	432
Overig	2.607	1.742	- 865	1.298
Totaal	28.327	27.818	- 509	28.655

Toelichting

In 2022 is er voor luchtvaart € 0,9 miljoen minder omzet gerealiseerd dan oorspronkelijk begroot. Dit is o.a. het gevolg van een verlaging van het luchtvaartcontract a.g.v. Corona. Bij dataverstrekkingen en licenties is enerzijds sprake van een correctie voorgaande jaren (€ 0,5 miljoen), anderzijds is sprake van een hogere afdracht aan het ECMWF waardoor minder omzet over blijft voor het KNMI (€ 0,3 miljoen).

De omzet extern gefinancierde projecten is sterk gestegen door het uitvoeren van enkele grote projecten enerzijds en anderzijds door het bereiken van milestones en het afronden van projecten.

Rentebaten

De rentebaten in 2022 € 0,003 miljoen (2021: € 0,004 miljoen) bestaan uit ontvangen rente over het tegoed van Eurocontrol. Er is geen rente ontvangen over het saldo op de rekening courant.

Vrijval voorzieningen

In 2022 er geen vrijval van de voorziening onderhanden projecten geweest (2021: € 0).

Er zijn geen dubieuze debiteuren en er is geen voorziening dubieuze debiteuren getroffen (2021: € 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 2022 geen bijzondere baten verantwoord (2021: € 0).

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Tabel 101 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2022	Realisatie 2022	Vershil	Realisatie 2021
Personeel	43.609	46.164	2.555	43.405
Specificatie				
Eigen Personeelskosten	39.051	40.104	1.053	37.678
Inhuur	4.374	6.038	1.664	5.673
Overige personele kosten	184	22	- 162	54
Gemiddeld aantal fte	423,0	411,5	- 11,6	402,1
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		2,3%		8,6%

Toelichting

De gemiddelde bezetting in 2022 bedraagt 411,5 fte (2021: 402,1 fte), dit is 11,5 fte minder dan begroot voor 2022. De eigen personeelskosten zijn hoger dan begroot (€ 1,1 miljoen). De inhuur is ruim gestegen ten opzichte van begroot (€ 1,7 miljoen).

De inhuur bedraagt 13,1% (2021: 13,1%) van de totale personeelskosten. De overschrijding wordt vooral verklaard door inhuur voor verbetering informatievoorziening en modernisering van de waarneeminfrastructuur. Daarnaast is wederom veel ingehuurd doordat het invullen van vacatures lastig is gebleken.

Van de medewerkers binnen het KNMI is 10,5% per 31-12-2022 in tijdelijke dienst. In 2021 was dit 14,5%.

Het voortschrijdend jaargemiddelde van verzuim (4,6%) is in 2022 hoger dan de Verbaan norm (4,0%) en hoger dan in 2021 (3,8%).

Materiële kosten

Tabel 102 Specificatie materiële kosten (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Begroot 2022	Realisatie 2022	Vershil	Realisatie 2021
Materieel	27.852	27.966	114	29.104
Bureau, voorlichting en huisvesting		1.176		1.394
Onderhoud en exploitatie		2.685		3.440
Contributie Bijdragen		723		907
Huur en lease		5.085		5.000
Overige kosten		1.960		2.046

Omschrijving	Begroot 2022	Realisatie 2022	Vershil	Realisatie 2021
Uitbesteding		16.337		16.317

Toelichting

De realisatie is nagenoeg gelijk aan wat oorspronkelijk was begroot.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten zijn in 2022 (net zoals in 2021) lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot. Dit komt met name door het uitblijven van investeringen en door het later in gebruik nemen van de activa.

Rentelasten

De rentelasten in 2022 zijn laag (€ 0,013 miljoen) door lage rente (0,0% – 0,5%) op de bestaande leningen (2021: € 0,015 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.

Saldo van baten en lasten

Het resultaat over 2022 is € 0,2 miljoen positief. Het verwachte resultaat in de begroting 2022 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 2023 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 103 Balans per 31 december 2022 van het agentschap KNMI (bedragen x € 1.000)

	31-12-2022	31-12-2021
Activa		
Vaste activa	9.489	8.695
Materiële vaste activa	9.416	8.436
* Waarvan grond en gebouwen	2.086	2.549
* Waarvan installaties en inventaris	222	900
* Waarvan projecten in uitvoering	3.258	617
* Waarvan overige materiële vaste activa	3.850	4.370
Immateriële vaste activa	73	259
* Software licenties	73	259
Vlottende activa	27.904	26.589
* Voorraden en onderhanden projecten	5.221	3.941
* Debiteuren	1.254	2.868
* Overige vorderingen en overlopende activa	12.933	12.830
* Liquide middelen	8.496	6.950
Totaal activa	37.393	35.284
Passiva		
Eigen vermogen	2.619	815
* Exploitatiereserve	2.389	1.147
* Onverdeeld resultaat	230	- 332
Voorzieningen	98	160
Langlopende schulden	6.832	5.535
* Lening bij Min. van Financiën	6.832	5.535

	31-12-2022	31-12-2021
Kortlopende schulden	27.844	28.774
* Onderhanden projecten	9.371	10.159
* Crediteuren	–	407
* Schulden bij het Rijk	51	2.770
* Belastingen en premies sociale lasten	435	221
* Kortlopende deel leningen bij het Ministerie van Financien	2.056	2.243
* Overige schulden en overlopende passiva	15.931	12.974
Totaal passiva	37.393	35.284

Toelichting balans Ontwikkeling Eigen Vermogen

In de tabel hieronder is de ontwikkeling van het eigen vermogen weergegeven.

Tabel 104 Ontwikkeling eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)

	realisatie 2017	realisatie 2018	realisatie 2019	realisatie 2020	realisatie 2021	Begroot 2022	realisatie 2022
1. Eigen vermogen per 1/1	2.256	22	343	– 135	498	498	815
2. Saldo van Baten en Lasten	– 2.234	21	– 778	333	– 332		230
<i>3a. Uitkering aan moederdepartement</i>							
<i>3b. Bijdrage van moederdepartement</i>		300	300	300	650	300	1.574
<i>3c. Overige mutaties</i>							
3. Totaal directe mutaties in EV		300	300	300	650	300	1.574
4. Eigen vermogen per 31/12	22	343	– 135	498	815	798	2.619
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	0,0%	0,4%	– 0,2%	0,6%	0,9%	0,9%	2,8%

In onderstaande tabel staat hoe het eigen vermogen eind 2022 is opgebouwd.

Tabel 105 Opbouw eigen vermogen (bedragen x € 1.000)

Saldo Eigen vermogen 31/12/2021	1.147
Bij: Onverdeeld resultaat 2021	– 332
Saldo Eigen vermogen 1/1/2022	815
Bij: Eenmalige uitkering van moederdepartement	300
Bij: Bijdrage WaU en POK	1.274
Bij: Onverdeeld resultaat 2022	230
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2022	2.619

Toelichting

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 2022 vanuit het moederdepartement een vermogensmutatie plaatsgevonden (€ 0,3 miljoen), in 2023 zal de laatste plaats vinden.

Een andere storting vanuit het moederdepartement betreft € 0,5 miljoen voor het programma WaU (Werk aan Uitvoering) voor een overheid die aansluit op de verwachtingen en behoeften van burgers en ondernemers. Het doel is dienstverlening die menselijker, wendbaarder en toekomstbestendiger is waarbij de overheid zich meer als één team gedraagt. Verder

was er een storting van € 0,8 miljoen voor het programma Open Overheid met als doel de openheid van de overheid te vergroten en haar informatiehuishouding en -voorziening te verbeteren.

Het KNMI heeft in 2022 een positief resultaat gerealiseerd van € 0,2 miljoen. Dit resultaat wordt toegevoegd aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2022 op € 2,6 miljoen positief uitkomt.

Voorzieningen

Tabel 106 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)			
x € 1.000		Wachtgeld	Totaal
Saldo per 1 jan 2022		160	160
Mutaties 2022	-	-	
Dotatie 2022			
Mutaties 2022		62	62
Vrijval 2022			
Totaal mutaties 2022		62	62
Saldo per 31 dec 2022		98	98

Toelichting

In 2015 is er een wachtgeldvoorziening gevormd voor een wettelijke en juridische verplichting aan één voormalige medewerker.

Vlottende activa en kortlopende schulden

Tabel 107 Specificatie vlottende activa en kortlopende schulden (bedragen x €1.000)				
	Moederdepartement	Overige departementen en agent-schappen	Overige derden	Totaal
Debiteuren	72	18	1.164	1.254
Vooruitbetaald/ nog te ontvangen	-	45	12.888	12.933
Crediteuren en overheden	54	- 3	-	51
Belastigen en premies sociale lasten	-	435	-	435
Kortlopende deelleningen bij het Rijk	-	2.056	-	2.056
Vooruitontvangen/ nog te betalen bedragen/ reservering vakantiedagen	8.501	2.637	14.164	25.302

Toelichting

Debiteuren

De openstaande post onder Moederdepartement betreft Rijkswaterstaat (€ 0,07 miljoen).

De openstaande post onder Overige derden betreft diverse openstaande posten. De opvallendste zijn Licenties (€ 0,2 miljoen), Nederlandse Aardolie Maatschappij (€ 0,2 miljoen) en TriOpSys (€ 0,1 miljoen).

Overige vorderingen en overlopende activa (nog te ontvangen bedragen)

De post Vooruitbetaalde kosten en nog te ontvangen derden bestaat voornamelijk uit vorderingen Luchtvaart voor € 12,3 miljoen (2021: 12,2 miljoen). Als gevolg van de Corona-problematiek ligt het niet in 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 2022 is ten opzichte van de positie per 31 december 2021 gedaald met € 3,1 miljoen.

Belastingen en premies sociale lasten

Dit betreft af te dragen Belasting Toegevoegde Waarde (BTW) voor € 435k (2021: € 221k).

Kortlopende deelingen bij het Rijk

Nog te betalen Ministerie van Financiën betreft het kortlopende deel van de lening bij het ministerie van Financiën (€ 2,1 miljoen). Aflossing zal in 2023 plaatsvinden.

Overige schulden en overlopende passiva (Vooruit ontvangen en Nog te betalen bedragen)

Moederdepartement

Dit heeft betrekking op vooruit ontvangen bedragen voor aardobservatie (€ 1,6 miljoen), Masterplan De Bilt (€ 1,6 miljoen), EWC (€ 1,4 miljoen), I-Strategie (€ 1,1 miljoen), Zeespiegelstijging (€ 0,4 miljoen), KNMI Global (€ 0,4 miljoen) en diverse kleinere posten optellend tot € 2,0 miljoen). Deze bedragen zullen in de komende jaren worden uitgegeven.

Overige departementen en agentschappen.

Dit betreft nog te ontvangen factuur RIVM/Campus voor de dienstverlening in het 4^e kwartaal (€ 1,8 miljoen), Vooruit ontvangen projecten EZK (€ 0,5 miljoen) en Inhuur UBR Rijk (€ 0,3 miljoen).

Overige derden

Dit bestaat voor een groot deel uit een raming van nog te ontvangen facturen van derden (€ 7,0 miljoen). Met name te noemen zijn Dienstverlening BES (€ 0,8 miljoen), HIRLAM (€ 0,5 miljoen) en een groot aantal kleinere posten voor vooral inhuur en uitbesteding (subsidie)projecten optellend tot (€ 5,7 miljoen).

Daarnaast om te betalen vakantiedagen (€ 3,7 miljoen). Dit betreft de reservering voor niet opgenomen vakantiedagen voor eigen personeel.

Tenslotte is voor diverse (subsidieprojecten) een bedrag van in totaal € 3,5 miljoen vooruit ontvangen.

Kasstroomoverzicht

Tabel 108 Kasstroomoverzicht over 2022 van het agentschap KNMI (bedragen x € 1.000)				
	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1)	Vershil realisatie en vastgestelde begroting
1. Rekening-courant RHB 1 januari 2022 + stand depositorekeningen	6.143	6.950		807
Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	5.226	3.397		- 1.829
Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	- 2.104	- 2.271		- 167
2. Totaal operationele kasstroom	3.122	1.666		- 1.456
Totaal investeringen (-/-)	- 1.450	- 2.991		- 1.541
Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	-	-		
3. Totaal investeringskasstroom	- 1.450	- 2.991		- 1.541
Enmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	-	-		

	(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en vastgestelde begroting
Enmalige storting door het moederdepartement (+)	300	1.574	1.274
Aflossingen op leningen (-/-)	- 2.254	- 1.686	568
Beroep op leenfaciliteit (+)	1.450	2.983	1.533
4. Totaal financieringskasstroom	- 504	2.871	3.375
5. Rekening-courant RHB 31 december 2022 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.	7.310	8.496	1.186

Toelichting

Operationele kasstroom

Totaal ontvangsten operationele kasstroom bestaat uit afschrijvingskosten (€ 2,2 miljoen), een afname van vorderingen (€ 1,5 miljoen) en het saldo van baten en lasten (€ 0,2 miljoen).

Totaal uitgaven operationele kasstroom bestaan uit toename onderhanden projecten (€ 1,3 miljoen) en een afname van de schulden (€ 0,9 miljoen).

Investeringskasstroom

De investeringen in 2022 hebben betrekking op investeringen in Campbell Testveld installatie (€ 1,6 miljoen), Scanning wind lidar (€ 0,9 miljoen), Argo floats (€ 0,2 miljoen) en diverse andere investeringen optellend tot € 0,3 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 stortingen vanuit het moederdepartement betreffen voor het programma Werk aan Uitvoering (€ 0,5 miljoen) en voor het programma Open Overheid (€ 0,8 miljoen) .

In 2022 is € 1,7 miljoen afgelost (2021: € 2 miljoen) en loopt hiermee, net zoals vorig jaar, achter op de begroting. In 2022 is er voor € 3 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in activa in 2022 gedaan.

Doelmatigheidsindicatoren

Tabel 109 Overzicht Doelmatigheidsindicatoren

Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2021	Realisatie				Begroting
	2019	2020	2021	2022	2022
Kostprijs per product					
- percentage overhead	100	97	82	85	85
- fte's indirect	95	103	111	118	128
Tarieven/uur	106	115	114	114	111
Omzet per productgroep (PxQ)					
- meteorologie	61.975	66.721	70.879	72.241	71.609
- seismologie	3.048	2.148	4.002	4.354	2.427
- aardobservatie	20.927	19.614	20.683	19.762	20.724

Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2021	Realisatie			Begroting	
	2019	2020	2021	2022	2022
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	357	370	402	411	423
Saldo van baten en lasten (%)	- 1%	0%	0%	0%	0%

Toelichting

Kostprijs per product

Het percentage overhead is gestegen ten opzichte van 2021 (3,7%) door een sterkere stijging, als gevolg van inflatie, van de overheadkosten (3,7%) ten opzichte van de totale kosten die ook zijn gestegen (0,03%).

De stijging van het aantal fte's indirect stijgt mee met de stijging van het aantal fte's.

Tarieven/uur

De tarieven per uur zijn gelijk gebleven. De uur kosten zijn gestegen (3,8%) en de overheadkosten zijn gedaald (2,4%) maar door de gestegen aantal uren (1,1%) is het uurtarief gelijk gebleven.

FTE per 31 december (gemiddelde)

Het aantal fte's (gemiddelde) is een stuk lager dan de begroting door een krappe arbeidsmarkt.

10. Saldibalans

Tabel 110 Saldibalans per 31 december 2022 van het Ministerie van IenW (bedragen x € 1.000)

	Activa	31-12-2022	31-12-2021	Passiva	31-12-2022	31-12-2021
Intra-comptabele posten			Intra-comptabele posten			
1)	Uitgaven ten laste van de begroting	12.078.472	11.761.303	2) Ontvangsten ten gunste van de begroting	64.057	35.444
3)	Liquide middelen	0	0		0	0
4)	Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	0	4a) Rekening-courant RHB	12.006.847	11.737.378
5)	Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a) Begrotingsreserves	0	0
6)	Vorderingen buiten begrotingsverband	4.199	21.116	7) Schulden buiten begrotingsverband	11.767	9.597
8)	Kas-transverschillen	0	0		0	0
	Afrondingsverschil	0	0	Afrondingsverschil	0	0
Subtotaal intra-comptabel		12.082.671	11.782.419	Subtotaal intra-comptabel	12.082.671	11.782.419
Extra-comptabele posten						
9)	Openstaande rechten	0	0	9a) Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10)	Vorderingen	10.858	12.501	10a) Tegenrekening vorderingen	10.858	12.501
11a)	Tegenrekening schulden	0	0	11) Schulden	0	0
12)	Voorschotten	4.185.122	4.752.201	12a) Tegenrekening voorschotten	4.185.122	4.752.201
13a)	Tegenrekening garantieverplichtingen	713.334	663.845	13) Garantieverplichtingen	713.334	663.845
14a)	Tegenrekening andere verplichtingen	2.059.227	2.108.266	14) Andere verplichtingen	2.059.227	2.108.266
15)	Deelnemingen	0	0	15a) Tegenrekening deelnemingen	0	0
Subtotaal extra-comptabele		6.968.541	7.536.813	Subtotaal extra comptabel	6.968.541	7.536.813
Totaal		19.051.212	19.319.232	Totaal	19.051.212	19.319.232

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 Rijksschatkist weer.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband

Tabel 111 Specificatie vorderingen (bedragen x € 1.000)

Verrekenposten personeel HRM	390
Te vorderen BTW	3.267
Overig	542
Totaal	4.199

De te vorderen BTW betreft de BTW vooraftrek met betrekking tot de Zuidasdok (€ 2,7 miljoen) en de DBFM projecten (€ 0,6 miljoen) van RWS.

De openstaande verrekenposten personeel HRM betreffen verstrekte voorschotten in het kader van onderwijskosten, verhuiskosten en aanloopkosten. Daarnaast worden nog enkele bedragen ingehouden op salarissen van personeelsleden, omdat aan hen een voorschot op het salaris is verstrekt. Onder overig vallen o.a. de vorderingen die de Inspectie Leefomgeving en Transport op derden zijn ingesteld voor de vergunningen/leges.

7) Schulden buiten begrotingsverband

Tabel 112 Specificatie schulden (bedragen x € 1.000)

Gelden in Depot	6.415
Bijdragen	3.652
Vooruitontvangen bedragen	1.157
Te betalen BTW	184
Overig	359
Totaal	11.767

Gelden in depot: De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) en de Inspectie voor de Leefomgeving (ILT) in het kader van de EVOA hebben van derden respectievelijk ruim € 0,3 miljoen en € 6 miljoen aan bedragen ontvangen als vorm van zekerheid. Deze gelden worden teruggestort indien de voorwaarden zijn komen te vervallen.

De bijdragen betreffen de rekening-courant verplichtingen van de Inspectieraad, Paris MOU en de SBR Wonen. De uitgaven worden rechtstreeks vanuit de bank naar de grootboekrekeningen geboekt. Deze raken de begroting niet. De uitgaven van de projecten worden ook hier geboekt. Tevens bevat de bijdragen het toezicht op de woningcorporaties voor zover deze uit de heffing op de woningcorporaties is gefinancierd.

De vooruitvangen bedragen hebben betrekking op de aan de afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening vooraf in rekening gebrachte tarieven.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen

Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die zijn voortgevloeid uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 113 Opeisbaarheid (bedragen x € 1.000)

Direct opeisbaar	1.305
Op termijn opeisbaar	9.553
Geconditioneerd	0
Totaal	10.858

Tabel 114 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 17 Luchtvaart	9.597
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	679
Overig	582
Totaal	10.858

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 van in totaal USD 4,5 miljoen aan luchtvaartmaatschappij Winair die verbindingen verzorgt in de Caribische delen van het Koninkrijk verstrekt. Met het verstekken van deze lening wordt de interinsulaire connectiviteit van Saba, Sint-Eustatius met Sint Maarten en Bonaire op de korte termijn gewaarborgd (Kamerstukken II, 2020-2021, [31936 nr. 830](#)). In 2022 heeft Winair een deel afgelost (€ 865.824,05) en een bedrag van € 61.403,29 aan rente betaald. Met de aflossing moet er nog een € 2.907.500,43 worden afgelost. De looptijd van de lening is te rekenen vanaf 31 december 2020 36 maanden, de termijn kan met wederzijds goedvinden verlengd worden tot 72 maanden.

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 115 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen x € 1.000)

Tot en met 2020	873.456
2021	699.558
2022	2.612.108
Totaal	4.185.122

Tabel 116 Specificatie (bedragen x € 1.000)

Artikel 11 Integraal Waterbeleid	33.927
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	220.679
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	420.932
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	1.303.372
Artikel 17 Luchtvaart	34.466
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	160.355
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	12.664
Artikel 20 Lucht en Geluid	158.975
Artikel 21 Duurzaamheid	57.891
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	95.543
Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	4.102
Artikel 25 Brede Doeluitkering	1.485.718
Artikel 97 Algemeen Departement	157.475
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	39.023
Totaal	4.185.122

Toelichtingen

Artikel 11 Integraal Waterbeleid

In het kader van integraal waterbeleid staan voorschotten open voor ruim € 32 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. € 7 miljoen, aan Waterschap Schelderstroomten ten behoeve van het project Restopgave Vooroeverbestedingen ruim € 10 miljoen en aan het ministerie van BuZa voor het programma Blue Deal dat door de Unie van Waterschappen wordt uitgevoerd ca € 6 miljoen aan voorschotten verstrekt. Deze voorschotten worden in de jaren 2023 tot en met 2026 afgerekend. In het kader van de specifieke uitkering uitvoeringspilots Ruimtelijke Adaptatie 2e tranche zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt van circa € 4 miljoen. Afrekening van deze voorschotten is verwacht in jaren 2023 tot en met 2030.

Artikel 13 Bodem en Ondergrond

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 € 54 miljoen. Verder zijn er voorschotten van circa € 21 miljoen verstrekt aan de BES-eilanden ten behoeve van diverse watervoorzieningen. De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2023 tot en met 2028 verwacht. Tenslotte zijn in het kader van de specifieke uitkering Bodem 2021 en 2022 aan diverse gemeenten en provincies voorschotten verstrekt van € 131 miljoen. Afrekening van deze voorschotten wordt verwacht in 2025 tot en met 2027.

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. Aan de BES-eilanden zijn voorschotten in het kader van de bijzondere uitkering van circa € 53 miljoen voor het beheer en onderhoud aan de infrastructuur en in het bijzonder de wegen, verstrekt. Verder zijn voorschotten van circa € 151 miljoen aan de RVO verstrekt voor de uitvoering van diverse programma's. Aan het CBR zijn voorschotten verstrekt van € 19 miljoen als bijdrage op het gebied van rijvaardigheid en aan de RDW zijn voorschotten verstrekt van € 11 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, snelfietstroutes, MAAS-pilots, veilig fietsen, MIRT, IVRI en veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur voorschotten verstrekt van circa € 98 miljoen, aan de provincie Noord Brabant voor SmartwayZ.nl innovatief mobiliteitsprogramma een voorschot van circa € 32 miljoen en aan de gemeente Eindhoven voor de realisatie van de challengevariant een voorschot van € 23 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 € 65 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 2019/2021, [23 645, nr. 723](#)) van circa € 212 miljoen. Tevens zijn in het kader van de beschikbaarheidsvergoeding OV voorschotten aan Metropool Rotterdam Den Haag (circa € 289 miljoen), Vervoerregio Amsterdam (circa € 291 miljoen) en aan de provincies en gemeenten (ruim € 317 miljoen) verstrekt. Verder zijn voorschotten verstrekt van in totaal € 46 miljoen aan diverse provincies m.b.t de specifieke uitkering Decentraal Spoor. Er zijn voorschotten verstrekt van in totaal € 64 miljoen aan gemeenten en provincies voor diverse incidentele specifieke uitkeringen. De afrekeningen van openstaande voorschotten op dit artikel worden in de jaren 2023 tot en met 2026 verwacht.

Artikel 17 Luchtvaart

In het kader van luchtvaart staan per 31 december 2022 voor circa €35 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. De afrekeningen van de voorschotten worden in 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 € 15 miljoen ten behoeve van de onderzoeksactiviteiten betreffende toegepast/industriële onderzoek en experimentele ontwikkeling. Er zijn voorschotten verstrekt aan RVO voor een bedrag van € 23 miljoen voor uitvoering van de tijdelijke subsidieregelingen «Verduurzaming binnenvaartschepen» en 'Walstroom Zeevaart'. Er zijn voorschotten verstrekt aan de BES-eilanden in het kader van de bijzondere uitkeringen van circa € 48 miljoen ten behoeve van haveninfrastructuur. Aan Zero Emmission Service BV zijn voorschotten verstrekt ten behoeve van toegekende subsidie Modular Energy Concept en subsidie laadstations en energycontainers van € 15 miljoen. Verder is aan Lenten Scheepvaart een voorschot verstrekt van € 4 miljoen voor het bouwen van een waterstof-elektrisch binnenvaartschip. Tenslotte is aan de provincie Noord Holland een specifieke uitkering

verstrekt voor het realiseren van de Energiehaven IJmond inclusief voorliggende diepzeekade een voorschot van circa € 28 miljoen. De voorschotten worden in de jaren 2023 tot en met 2027 afgerekend.

Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal

Voorschotten zijn verstrekt aan onder andere de RVO voor de uitvoering van diverse regelingen (€ 3,1 miljoen) en aan The Global Center on Adaptation te Rotterdam (circa € 3,3 miljoen). De afrekeningen van deze voorschotten wordt in 2023 verwacht.

Artikel 20 Lucht en Geluid

Voorschotten zijn verstrekt aan RVO van € 6 miljoen voor uitvoering specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord, 1e en 2e tranche en aan RIVM van € 20 miljoen voor uitvoering werkzaamheden luchtkwaliteit. In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt van circa € 133 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen. De uitvoerende organisaties verantwoordelijk hierover jaarlijks. Voorschotten worden bijgesteld.

Artikel 21 Duurzaamheid

Voorschotten zijn verstrekt aan RVO van € 24 miljoen voor uitvoering van diverse programma's. Er zijn aan diverse gemeenten voorschotten verstrekt van in totaal € 3 miljoen in het kader van de regeling specifieke uitkering circulaire ambachtscentra. Verder zijn er onder andere voorschotten aan de BES-eilanden verstrekt, ten behoeve van het milieubeheer op de eilanden, van circa € 16 miljoen. Tenslotte zijn aan de Stichting koninklijke Normalisatie Instituut voorschotten van € 3 miljoen verleend voor de kosten Publicatie Gevaarlijke Stoffen. De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2023 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 € 3 miljoen, aan Akzo-Nobel voor een bedrag van € 5 miljoen ten behoeve van het Convenant beëindiging chloortransporten, aan de Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting voor het particulierfonds sanering asbestdaken € 10 miljoen, aan Omgevingsdienst NL voor een bedrag van € 6 miljoen voor versterking omgevingsveiligheid en interbestuurlijk programma Verbetering VTH-stelsel, aan diverse omgevingsdiensten een bedrag € 5 miljoen voor de regeling specifieke uitkeringen Interbestuurlijk Programma VTH, aan RVO voor een bedrag van € 26 miljoen ten behoeve van de uitvoering van diverse regelingen, aan RIVM voor een bedrag van € 22 miljoen voor werkzaamheden m.b.t. gevaarlijke stoffen, veiligheid en biotechnologie en tenslotte aan de Sociale Verzekeringsbank van € 4 miljoen ten behoeve van de uitvoering Regeling tegemoetkoming niet-loondienstgerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose. Tevens zijn aan de Stichting voor de Technische Wetenschap te Utrecht voorschotten van ruim € 5 miljoen versterkt. Het betreft hier de kosten om het onderzoek in verband met veiligheid biotechnologie uit te kunnen voeren. De voorschotten worden na in de jaren 2023 tot en met 2025 afgerekend.

Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

Aan KIWA NV zijn ter compensatie van de lagere tarieven vergunningen/certificaten voorschotten verleend van € 4 miljoen. Deze worden na ontvangst van een accountantsverklaring afgewikkeld.

Artikel 25 Brede Doeluitkering

Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, staan voorschotten open van ruim € 1.486 miljoen. Dit heeft onder andere betrekking op de provincies (€ 83 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (€ 772 miljoen) en de Vervoersregio Amsterdam (€ 631 miljoen). Het eindsaldo van deze voorschotten wordt jaarlijks na ontvangst en goedkeuring van SISA-verantwoordingen bijgesteld.

Artikel 97 Algemeen Departement

Aan het NWO zijn voorschotten verstrekt ten behoeve het onderzoeksprogramma Smart Urban Regions of the Future (SURF) voor circa € 5 miljoen. De afrekening wordt in 2023 verwacht.

Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan voorschotbetalingen voor de exploitatie kosten van het regeringsvliegtuig open van circa € 40 miljoen. Hiervoor is een 10-jarig contract afgesloten en jaarlijks worden de kosten verantwoord en afgerekend. Aan Fokker NV zijn voorschotten van € 2 miljoen voor de aanschaf van reserve-onderdelen van het regeringsvliegtuig. Tenslotte zijn voor de inklaringskosten voorschotten van € 2 miljoen verstrekt.

Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat ruim € 38 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Tabel 117 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2022	4.752.201
In 2022 vastgelegde voorschotten	3.125.879
In 2022 afgerekende voorschotten	- 3.692.958
Verdeeld naar jaar van betalen:	
- 2020 en verder	1.012.614
- 2021	2.166.573
- 2022	513.771
Openstaand per 31 december 2022	4.185.122

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 118 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2022	663.845
Correctie beginstand	14.823
Verstrekt in 2022	34.700
Afname risico 2022	- 34
Openstaand per 31 december 2022	713.334

De beginstand per 1 Januari is voor € 14,8 miljoen gecorrigeerd. Dit wordt verklaard door een verhoging van € 17,5 miljoen vanwege 3 leningen die onterecht aan het maximum leenplafond gekoppeld en een verlaging van € 2,2 miljoen vanwege een lening die onterecht niet aan het maximale leenplafond was gekoppeld.

lenW staat in 2022 garant voor een drietal leningen ter waarde van € 34,7 miljoen voor noodzakelijke investeringen in de infrastructuur waarmee efficiëntere capaciteitsbenutting wordt geborgd (zie begroting 2022).

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 119 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)	
Stand per 1 januari 2022	2.108.266
Correctie beginstand	54.912
Aangegaan in 2022	12.035.859
Tot betaling gekomen in 2022	– 12.078.472
Negatieve bijstellingen in 2022	– 61.338
Openstaand per 31 december 2022	2.059.227

De beginstand per 1 januari is voor €55 miljoen gecorrigeerd. Dit is grotendeels veroorzaakt doordat de ILT per 1 januari 2022 onderdeel is van de kas verplichtingen administratie. De € 38 miljoen overlopende verplichtingen maken geen onderdeel uit van de saldbalans 2021 en moesten dus gecorrigeerd worden. Verder is er een technische correctie op de overlopende verplichtingen vennootschapsbelasting in de administratie ter waarde van € 17 miljoen.

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 saldbalans blijvende bestuurlijke verplichtingen

Ten aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden in het kader van infrastructuurle werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegenet bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het MIRT overzicht (<https://www.mirtoverzicht.nl/>), welke jaarlijks als bijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïnventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2022 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.
- Op 24 november 2022 zijn bestuurlijke afspraken over Bodem en ondergrond gemaakt tussen het IenW, IPO, VNG en de Unie van Waterschappen UvW voor de periode van 2023 tot en met 2030 (Kamerstuk 30015-111). Voor de uitvoering van de bestuurlijke afspraken is een totaalbudget beschikbaar van € 69,5 miljoen per jaar op de begroting van IenW (hoofdstuk 12, artikel 13).
- Met RVO zijn in december 2022 verplichtingen aangegaan voor een bedrag van maximaal € 240,4 miljoen voor de uitvoering van subsidie-regelingen vanaf 2023.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen

Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 120 Specificatie (bedragen x € 1.000)	
Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP)	0
Winair NV St. Maarten	0
Totaal per 31 december 2022	0

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 2022 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

11. WNT-verantwoording 2022 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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 individueel toepasselijk drempelbedrag te boven gaan. Niet-topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vallen echter buiten de reikwijdte van de wet.

Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op onderstaande functionarissen. De bezoldigingsgegevens van de leden van de Top Management Groep zijn opgenomen in het jaarverslag van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het algemeen bezoldigingsmaximum bedraagt in 2022 € 216.000.

Bezoldiging van topfunctionarissen

Tabel 121 Bezoldiging van topfunctionarissen

Naam instelling	Naam topfunctionaris	Functie	Datum aanvang dienstverband	Datum einde dienstverband	Omvang dienstverband in fte (omvang 2021)	Op externe inhuurbasis (nee; onkostenvergoedingen > 12 kalender-mnd) 2021)	Beloning plus goedingen (bedrag 2021)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (bedrag 2021)	Totale bezoldiging in 2022 (bedrag 2021)	Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	Motivering (indien overschrijding)
ANVS	A.M.P. van Bolhuis	Bestuursvoorzitter			1 (1)	Nee	152.880 (144.501)	22.772 (22.196)	175.651 (166.697)	€216.000	
ANVS	M.P.H. Brugmans	Plv. bestuursvoorzitter			1 (1)	Nee	143.037 (139.167)	22.565 (22.124)	165.602 (161.291)	€216.000	

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 €1.800 of minder zijn gemarkeerd met **).

Naast de hierboven vermelde functionarissen zijn er geen andere functionarissen die in 2022 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 2022 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2022 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

Deze bijlage bevat informatie over het toezicht op zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's) die onder lenW vallen.

Tabel 122 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)*	957	2.509	–	5	nee
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	1.023	–	–	–	nee
Commissie m.e.r.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Dienst Wegverkeer (RDW)*	–	5.358	11.765	18.090	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	497	–	–	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	2.465.000	2.737.000	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)*	–	–	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)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	nee
Stichting Milieukeur (SMK)	n.v.t.	n.v.t.	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: Moties en Toezeggingen

Deze bijlage bevat de stand van zaken van alle nieuwe moties en toezeggingen sinds de peildatum van de bij de ontwerpbegroting 2023 gelijk namige opgenomen bijlage. Tevens zijn de nog openstaande moties en toezeggingen uit voorgaande jaren en de moties en toezeggingen die sinds de genoemde peildatum zijn afgehandeld opgenomen.

Tabel 123 Door de Staten-Generaal aanvaarde moties		
Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
31409-341 verzoekt de regering om op de kortst mogelijke termijn helderheid te verschaffen over het lot van de vuurtoren Kijkduin en in het geval van ontmanteling te voorzien in een replica,	Parlementair agenda punt 02-02-2022 Maritiem	De onderzoeken naar de oplossingen lopen, verwachting is dat er eind 2023 duidelijkheid is over wat er moet gebeuren om de vuurtoren te kunnen behouden als dat mogelijk is.
31409-344 verzoekt de regering om organisaties die op zoek zijn naar financiering voor dit soort installaties actief te ondersteunen, bijvoorbeeld met advies, bijvoorbeeld op zoek naar bestaande mogelijkheden en bijvoorbeeld cofinanciering,	Parlementair agenda punt 02-02-2022 Maritiem	15-02-2023 Dit wordt meegenomen in de volgende Kamerbrief voor het Bestuurlijk Overleg varend ontgassen in Q2 2023.
29984-959 verzoekt de regering geen onomkeerbare stappen te zetten voor alle mogelijkheden voor deze brug zorgvuldig zijn onderzocht en besproken in de Maastrichtse gemeenteraad en in de Tweede Kamer,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
29984-971 verzoekt de regering, om zo spoedig mogelijk, in ieder geval voor de zomer, het bestuursakkoord toegankelijkheid OV te sluiten en de daaropvolgende wet- en regelgeving aan de Kamer voor te leggen; verzoekt de regering, met de verantwoordelijke decentrale overheden concrete verplichtingen en bindende termijnen in het bestuursakkoord af te spreken;	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Het bestuursakkoord is gesloten en getekend in oktober 2022. Daarmee is deze motie afgedaan.
29984-961 verzoekt de regering om op korte termijn in overleg te gaan met werkgevers om afspraken te maken om het reisbeleid zo in te richten dat voor afstanden tot 700 kilometer het gebruik van de trein de norm wordt,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Via de Coalitie Anders Reizen wordt met diverse werkgevers gewerkt aan het verminderen van de CO2-uitstoot door het reisgedrag bij deze werkgevers. Het gebruik van de trein of videobellen in plaats van vliegen wordt hierin aangemoedigd. De motie is daarmee afgedaan.
29984-962 verzoekt de regering om op korte termijn een routekaart op te stellen om te komen tot een toekomstbestendige A12-spoorcorridor waarbij frequentie- en snelheidsverhoging wordt meegenomen, en die voor het zomerreces te delen met de Kamer,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Dit is verstuurd naar de Kamer middels de Kamerbrief over de «uitkomsten Landelijke OV- en Spoortafel 16 juni 2022», die verstuurd is op 24 juni 2022. Daarmee is de motie afgedaan.
29984-963 verzoekt de regering om voor de zomer de ticketing roadmap uit te werken voor de Nederlandse situatie en hierbij de mogelijkheid mee te nemen dat via alle verkoopkanalen van Nederlandse vervoerders internationale treintickets te boeken zijn,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief 18-11-2022 Toezegging aangaande Ticketing Roadmap
29984-966 verzoekt de regering om tijdens gesprekken met de NS aan te dringen op de terugkeer van een gezinsabonnement met een aantrekkelijk tarief,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief 07-06-2022 Jaarverantwoording NS en ProRail 2021
29984-967 verzoekt de regering om meer aandacht te besteden aan communicatie met omwonenden bij het aanpakken van de trillingsproblematiek, al dan niet in overleg met de gemeenten waarin werkzaamheden aan het spoor plaatsvinden,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	In de Kamerbrief van 28 maart 2022 hebben we aangegeven dat we hieraan gaan werken. Wordt in de volgende Kamerbrief over spoortrillingen (Q2 2023) op teruggekomen, zowel inhoudelijk als procesmatig.
29984-968 verzoekt de regering om op Europees niveau te werken aan een gelijkjer marktspeelveld voor spoorgoederenvervoer waarbij tarieven voor spoorgoederenvervoer op Europees niveau evenrediger worden vastgesteld,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief 13-12-2022 Voortgang van het spoorgoederenvervoersbeleid
32852-178 verzoekt de regering om beter te monitoren op de omvang en opruim-kosten van sigarettenfilters in het zwerfafval en in kaart te brengen hoe een reductiedoelstelling van 70% in 2026 ten opzichte van 2022 behaald kan worden,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Circulaire economie	De staatssecretaris deelt voor het voorjaarsreces het rapport over mogelijke beleidsopties met de Kamer.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
32852-181 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe hoogwaardige recycling van verpakking naar verpakking kan worden gestimuleerd of afgedwongen,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Circulaire economie	In samenwerking met RWS wordt momenteel een denkkader opgesteld met: 1) Hoe hoogwaardige recycling van verpakkingen te definiëren en vervolgens te stimuleren. 2) Hoe dit plaats te geven in het CMP. 3) Welke aanpassingen in het Besluit Verpakkingen daarvoor nodig zijn. De resultaten worden eind 2023 verwacht.
33118-214 verzoekt de regering deze aanscherping van de maatregelen voor industriële emissies ook van toepassing te laten zijn op Tata Steel,	Parlementair agenda punt 03-02-2022 Aanscherping van de regels inzake industriële emissies	De Tweede Kamer is geïnformeerd over de motie.
28089-201 verzoekt de regering, om samen met de diverse inkoopafdelingen van het Rijk in kaart te brengen waar de inkoop van pfas-houdende producten zo ver mogelijk kan worden ingeperkt,	Parlementair agenda punt 07-10-2021 Vermindering blootstelling aan PFAS na de EFSA-opinie + SVWS	Om het inperken van rijksinkoop van PFAS-houdende producten zoveel mogelijk te faciliteren, vooruitlopend op aankomende wetgeving, worden twee processtappen geïdentificeerd om verdere maatregelen te identificeren om PFAS-houdende producten zoveel als mogelijk binnen de rijksinkoop in te perken.*
35910-12 verzoekt de regering om systeemkosten zo laag mogelijk te houden en om dezelfde mautkastjes en dezelfde systemen/mautbakens als onze buurlanden Duitsland en België te gebruiken,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Afgedaan met Kamerbrief 07-11-2022 Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
35910-13 verzoekt de regering om in kaart te brengen in hoeverre er vanaf 2030 voldoende elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur zijn voor transport- en logistieke bedrijven voor de bevoorrading van zero-emissiezones, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling lenW dit najaar te informeren,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Afgedaan met Kamerbrief 07-11-2022 Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
35910-14 verzoekt de regering om een monitoring inclusief ingevoerde oplossingen aan de rapportage van de vrachtwagenheffing toe te voegen die sluis-routes van vrachtwagens op N-wegen monitort,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Rijk en regionale overheden zijn samen overeengekomen om mogelijke uitwijk van het vrachtverkeer te monitoren. Hierbij zal het Rijk ten minste 1 jaar voorafgaande aan invoering een nulmeting laten uitvoeren en in ieder geval voor een periode van 3 jaar na invoering van de vrachtwagenheffing metingen laten uitvoeren op het monitoringsnetwerk. In de realisatiefase wordt het plan van aanpak van de monitoring en evaluatie van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van vrachtwagenheffing nader uitgewerkt samen met de regio. Aan de monitoringsrapportage na invoering zullen ook de ingevoerde oplossingen worden toegevoegd.
35910-15 verzoekt de regering te onderzoeken hoe, binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt per 1 januari 2025,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Zoals aangegeven tijdens het wetgevingsoverleg vrachtwagenheffing op 14 maart 2022, zal het kabinet deze motie oppakken zodra het wetsvoorstel tot wet is verheven, de BIT-toets is afgerond en de aanbestedingen gestart zijn.
35910-17 verzoekt de regering in het vormgeven van het meerjarenprogramma voor de terugsluisregeling te focussen op projecten die bijdragen aan zero-emissietechnologie of het voorkomen van vermijdbare transportbewegingen,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	De opvolging zal als richtinggevend worden meegenomen bij de uitwerking van het eerste Meerjarenprogramma. Het Kabinet spant zich in om het eerste meerjarenprogramma, voor de periode 2026-2030, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
35910-18 verzoekt de regering om in het geval van merkbare uitwijk van vrachtverkeer snel om tafel te gaan met decentrale overheden om te bepalen of het betreffende wegvak dient te worden toegevoegd aan de bijlage van de Wet vrachtwagenheffing of dat er beheersmaatregelen moeten worden genomen,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	In de realisatiefase wordt het plan van aanpak van de monitoring en evaluatie van uitwijkend vrachtverkeer agv vrachtwagenheffing nader uitgewerkt met de regio. Daarbij wordt ook het

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
		proces uitgewerkt hoe in geval van uitwijk snel om tafel kan worden gegaan met decentrale overheden.
35910-19 verzoekt de regering om bij de invoering van de vrachtwagenheffing de maximaal mogelijke korting op basis van de herziene Eurovignetrichtlijn in te stellen voor zero-emissievoertuigen,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Afgedaan met Kamerbrief 05-07-2022 Uitgangspunten implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in vrachtwagenheffing
35910-20 verzoekt de regering om te zorgen voor een specifieke aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens, waaronder op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en bij distributiecentra, en daarbij de netbeheerders te betrekken,	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Hiervoor is een brief in voorbereiding. Het is haalbaar de Kamer hierover op korte termijn (dit kwartaal) te informeren.
35925XII-97 verzoekt de regering om het programmeren van beheer, onderhoud en renovatie van bestaande infrastructuur te koppelen aan de verlenging van de «doorkijk» van Rijkswaterstaat naar 8 jaar en op te nemen in een meerjarenprogramma,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Basiskwaliteitsniveau RWS netwerken
35925-XII-82 verzoekt de regering om zich in te zetten voor de volgende vijf punten voor het volgende schooljaar: –de ambitie moet zijn: elke basisschool in een schoolzone; –het inzetten op gerichte snelheids- en parkeercontroles bij schoolzones tijdens schooltijden; –het ondersteunen van gemeenten bij het creëren van meer kiss-and-rideplekken bij schoolzones zodat ouders en grootouders veilig hun kinderen kunnen afzetten en kinderen veilig kunnen fietsen tijdens schooltijden; –het maken van afspraken met gemeenten en de transportsector zodat zo min mogelijk vrachtwagens moeten rijden bij schoolzones tijdens schooltijden; –het voeren van een permanente campagne voor verkeersveiligheid bij scholen zoals de jaarlijkse campagne voor verkeersveiligheid «Onze scholen zijn weer begonnen»,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 22-11-2022 Stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022
35925-XII-88 verzoekt het kabinet inzichtelijk te maken welke specifieke infrastructuurprojecten prioriteit krijgen voor vervanging en onderhoud ter voorkoming van instortingsgevaar en grote economische schade,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 16-09-2022 Toezeggingen WGO inzake onderhoudsprojecten en informatie over voorkomen personeelstekort RWS in 2026.
35925-XII-91 verzoekt de regering om in samenspraak met werkgevers- en werknemersorganisaties met een concrete aanpak te komen om het thuiswerken te stimuleren, hierbij de verkeerskundige aspecten, zoals het verminderen en spreiden van verkeer, te betrekken, en de Kamer hierover voor de zomer van 2022 te informeren,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	De motie is afgedaan door SZW.
31936-915 verzoekt de regering om samen met Noord-Nederland te onderzoeken hoe Groningen Airport Eelde economisch rendabel kan worden gemaakt en de continuïteit kan worden gewaarborgd en welke rol Schiphol hierbij kan spelen, en de Kamer voor het commissiedebat Regionale luchtvaart te informeren,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 31-05-2022 Regionale luchthavens
31936-916 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe Istanbul Airport en Turkish Airlines aan de Europese klimaatregels kunnen worden gehouden, en de Kamer hierover voor het commissiedebat Duurzame luchtvaart te informeren,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 10-05-2022 Voortgang en planning dossiers verduurzaming luchtvaart
31936-917 verzoekt de regering om Schiphol, Rotterdam-Den Haag Airport, Eindhoven Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde te laten onderzoeken hoeveel ruimte er nog is in havengelden om vliegoverlast aan te pakken, en de Kamer hierover voor het commissie-debat Duurzame luchtvaart te informeren,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 13-06-2022 Uitvoering motie over aanpakken overlast via havengelden
31936-919 verzoekt de regering de staatsdeelneming Schiphol Group geen onomkeerbare stappen te laten zetten met betrekking tot MAA voordat de Staten-Generaal en de provinciale staten Limburg zich daarover hebben uitgesproken,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 31-05-2022 Regionale luchthavens
31936-931 verzoekt de regering de Maatschappelijke Raad Schiphol bij deze afweging te betrekken en hen daarover te consulteren,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Luchtvaart	De ORS/MRS wordt doorlopend betrokken bij de uitwerking van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni 2022. De Kamer wordt hier op gezette tijden middels de voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol over geïnformeerd. De vierde voortgangsbrief is voorzien in Q2 2023.
31936-927 verzoekt de regering het belang van Maastricht Aachen Airport en Schiphol, beide van nationaal belang, voor luchtvracht te waarborgen, onder meer inzake toekomstbestendigheid, voldoende capaciteit, concurrentiepositie, slotschaarste, vestigingsklimaat, werkgelegenheid en exportkansen,	Parlementair agenda punt 15-03-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 31-05-2022 Regionale luchthavens

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
29398-992 verzoekt de regering om de N36 hoge prioritering te geven binnen de 200 miljoen die beschikbaar is gesteld voor de verkeersveiligheid op N-wegen,	Parlementair agenda punt 14-04-2022 Verkeersveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 28-06-2022 Aanpak verkeersveiligheid Rijks-N-wegen
29398-994 verzoekt de regering de helmplicht voor snorfietsers niet uit te stellen en uiterlijk 1 januari 2023 in te laten gaan,	Parlementair agenda punt 14-04-2022 Verkeersveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief Advies ontvangen van RvS, nader rapport wordt opgemaakt. Publicatie 1 juli 2022 en daarmee inwerkingtreding op 1 januari 2023 lijkt nog steeds haalbaar. De maatregel (AMvB) is gepubliceerd en daarmee is deze motie afgedaan.
29398-988 verzoekt de regering op de kortst mogelijke termijn opdracht te geven aan het CROW ten behoeve van het uitwerken van de gebiedsinrichtingsken-merken, en de Kamer over de resultaten te informeren voor het einde van 2022; verzoekt de regering om binnen de juridische kaders, zoals het Reglement verkeersregels en verkeerstekens en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, te onderzoeken hoe decentrale overheden efficiënter en eenvoudiger een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur kunnen invoeren op die plekken waar zij dat zinvol achten,	Parlementair agenda punt 14-04-2022 Verkeersveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30).
35925-A-38 verzoekt de regering om de verbreding van N-wegen meer prioriteit te geven	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-39 verzoekt de regering om de verbreding van de N57 in het MIRT op te nemen,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-40 verzoekt de regering om samen met provincies en gemeenten te kijken of zij het Rijk kunnen helpen om de capaciteit voor het maken van stikstofberekeningen uit te breiden,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-66 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe het knelpunt van de infrastructuur op de Maasvlakte voor goederen vervoer op te lossen en de Kamer hierover voor het najaar dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	De motie is afgedaan. Het onderzoek is uitgevoerd en de uitkomsten zijn gedeeld met de Tweede Kamer met Kamerstuk 34 244, nr. 4 d.d. 13 december 2022.
35925-A-42 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de Duitse regering en deelstaten om het knelpunt van de Rijn tussen Koblenz en Karlsruhe op te lossen en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-43 verzoekt de regering om fors en snel te investeren in stikstofdeskundigen, onder andere op het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en de Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-44 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de provincie Groningen en Groningen Seaports hoe het knelpunt van de N33 en de bruggen op te lossen, en Kamer hierover voor juni dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-45 verzoekt de regering om samen met de provincie Flevoland een ontwik-kelpad te maken voor de A6 Almere-Lelystad, de N50/N307 Lelystad-Zwolle en de N307 Lelystad-Enkhuizen en voor de IJmeerverbinding inclusief een scenario voor een brugverbinding, en de Kamer hierover voor het najaar dit jaar te informeren,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-46 verzoekt de regering om een onderzoek te starten naar de locaties en spreiding van ov-hubs, in kaart te brengen welke ov-knooppunten de grootste prioriteit hebben en daarbij het principe van Mobility as a Service in acht te nemen,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan dit onderzoek is gedaan en de Kamer is hierover geïnformeerd.
35925-A-67 verzoekt de regering een integraal MIRT-onderzoek te starten voor de Lelylijn, waarmee de haalbaarheid en medefinanciering vanuit de regio in beeld worden gebracht,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-48 verzoekt de regering in gesprek te treden met de deelstaat Noordrijn-Westfalen en te onderzoeken of deze internationale spoorverbinding toegevoegd kan worden aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit de CEF in aanmerking komen; verzoekt de regering om tijdens het MIRT in het najaar van 2022 terug te koppelen of en op welke termijn elektrificatie van de lijn tussen Enschede en Gronau gerealiseerd kan worden,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Via de voortgangsbrief Internationaal zal de TK hierover geïnformeerd worden.
35925-A-51 verzoekt de regering het afwegingskader voor de 7,5 miljard euro voor de ontsluiting van woningbouw uit het coalitieakkoord voor te leggen aan de Kamer en daarbij in te gaan op de afwegingen, keuzes, opties en de door hen gewenste voorkeursvarianten,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
35925-A-52 verzoekt de regering voortvarend werk te maken van deze aanbevelingen en adviezen van het KiM en de onevenredige rol van autoverliesuren en andere factoren van verplaatsingsgemak van het ov hierbij te betrekken,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Deze motie is afgedaan in de MIRT Najaarsbrief op 14 november 2022.
35925-A-53 verzoekt de regering fietsinfrastructuur een plek en passende lagere drempelbedragen te geven in het MIRT op basis van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets of diens opvolger en de ontbrekende schakels op de hoofdfietsroutes daarbij te betrekken, al dan niet uitgaande van cofinanciering door de regio,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-68 verzoekt de regering zich in Europees verband in te spannen voor opname van de Lelylijn in het TEN-T extended kernnetwerk; verzoekt de regering een plan uit te werken voor Europese cofinanciering, waaronder CEF;	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	De Lelylijn is opgenomen in het voorstel van de Europese Commissie dat nu met het Europees Parlement wordt besproken. Nadere gesprekken over opname in het extended kernnetwerk lopen nog. In het MIRT-onderzoek wordt gewerkt aan een plan voor de (verdere) financiering van de Lelylijn. Eind 2024 wordt het MIRT-onderzoek afgerond.
35925-A-56 verzoekt de regering in kaart te brengen welke infrastructuurprojecten onder druk komen te staan als gevolg van de hoge grondstofprijzen en de grondstoffenschaarste en de Kamer hierover te informeren;	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-57 verzoekt de regering bij opname in het TEN-T-netwerk de Lelylijn toe te voegen aan de lijst van projectvoorstellen die mogelijk in de periode 2021–2023 voor medefinanciering vanuit het CEF in aanmerking komen,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	De Europese besluitvorming is nog niet afgerond. Verwachting is dat in 2023 gereed zal zijn.
35925-A-61 verzoekt de regering om een programma in het MIRT te wijden aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
35925-A-59 verzoekt de regering om de Integrale Mobiliteitsanalyse en de MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid,	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
30175-402 verzoekt de regering om de juridische mogelijkheden waarmee 3M verantwoordelijk gesteld kan worden voor de pfas-schade in de Westerschelde in kaart te brengen om deze vervolgens samen met Vlaanderen (waar mogelijk) te verhalen op 3M,	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 19-10-2022 Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
30175-403 verzoekt de regering om met gemeenten/VNG in gesprek te gaan om van gevoeligbestemmingenbeleid de algemene praktijk te maken, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Leefomgeving	Een advies over gevoelige bestemmingenbeleid is begin 2023 vastgesteld en gepubliceerd. Dit jaar wordt invulling gegeven aan deze motie om in gesprek met gemeenten/VNG te gaan over dit onderwerp. De Kamer wordt eind dit jaar hierover geïnformeerd.
30175-408 verzoekt de regering om bij de presentatie van de analyse die voor de zomer met de Kamer gedeeld zal worden, expliciet een pakket met mogelijke extra maatregelen te presenteren die wel leiden tot het behalen van de WHO-normen voor PM2,5 in 2030,	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Onderzoek naar het halen in 2030 van de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit
30175-413 verzoekt de regering, in overleg met de Vlaamse regering te zorgen dat het afgraven van de zeedijk van de Hedwigepolder pas wordt ingezet nadat de resultaten van de lopende onderzoeken naar Pfas bekend zijn en vaststaat dat geen negatieve effecten optreden voor de natuurontwikkeling en een gezonde leefomgeving,	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Leefomgeving	Afgedaan door LNV op 20 juni 2022.
31936-941 verzoekt de regering om de regie te pakken en de Kamer regelmatig voor het zomerreces te informeren over de vakantievluchten die Groningen-Eelde en Maastricht-Aachen van Schiphol hebben overgenomen,	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 05-07-2022 Tweede update zomerdrukke Schiphol
31936-942 verzoekt de regering om de Kamer te informeren over de concrete wijze waarop de regering optimaal de verantwoordelijkheid vanuit de staatsdeelneming, met onze aandelen in Schiphol, en de verantwoordelijkheid voor de exploitatievergunningen gaat benutten om concrete en structurele verbetering van de arbeidsvoorwaarden te bewerkstelligen op Schiphol,	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 12-12-2022 Verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol
31936-950 verzoekt de regering om te laten onderzoeken hoe een juridisch houdbaar systeem voor het gecontroleerd en overwogen innemen en/of herverdelen van slots op slot-gecontroleerde luchthavens kan worden ontworpen dat kan worden toegepast als dit juridisch of politiek noodzakelijk wordt,	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 27-02-2023 Adviesrapport en beleidsregel slotreductie van ACNL
31936-951 verzoekt de regering regels te maken om te voorkomen dat nieuwe afhandelaren kunnen concurreren op arbeidsvoorwaarden, werkomstandigheden en veiligheid, en het aantal afhandelaren te beperken	Parlementair agenda punt	Afgedaan met Kamerbrief 12-12-2022 Verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
als betrokken partijen daarom verzoeken,	09-06-2022 Luchtvaart	arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol
31936-952 verzoekt de regering in samenwerking met de provincie, Schiphol Group en de luchthaven Maastricht Aachen Airport het traject naar een luchtha-venbesluit uit te werken, waarin wordt geïnvesteerd in de leefbaarheid in de omgeving, verduurzaming van de luchthaven, een sterke businesscase en het borgen van de toekomst van de luchthaven, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Verzamelbrief Luchtvaart
22343-328 verzoekt de regering om bij de uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-Van Aartsen expliciet aandacht te besteden aan de wijze waarop het stelsel versterkt wordt voor de aanpak van de diverse vormen van milieucriminaliteit,	tweeminutendeбат Publicatie Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021 (22343, nr. 299).	Wordt opgevolgd in het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP) waarvan het programmaplan voor het zomerreces aan de TK wordt gestuurd.
22343-329 verzoekt de regering om een met privacywaarborgen omkleed gedeeld informatiesysteem op te zetten waarvan alle bestuurlijke en strafrechtelijke diensten die betrokken zijn bij opsporing en handhaving van milieucriminaliteit gebruik kunnen maken, zodat de handhaving van het milieurecht en de slagvaardigheid en effectiviteit van VTH-taken worden verhoogd,	tweeminutendeбат Publicatie Dreigingsbeeld Milieucriminaliteit 2021 (22343, nr. 299).	Afgedaan met Kamerbrief 08-07-2022 Versterking VTH-stelsel
31305-343 verzoekt de regering een nulemissie-vlootnormering uit te werken en eventueel op te nemen in het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door werkgebonden personenmobiliteit, en de Kamer hierover in de herfst te informeren,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 13-01-2023 Voortgang Duurzaam vervoer
31305-344 verzoekt de regering een plan op te stellen om ervoor te zorgen dat er ook in landelijke gebieden voldoende laadpalen beschikbaar komen,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 15-06-2022 Regionale uitrol laadinfrastructuur
31305-346 verzoekt de regering de Kamer voor 1 september 2022 te informeren over de afspraken met gemeenten en provincies over het plaatsen van laadpunten voor de komende twee jaar en het groeipad tot 2030 en hierbij onderscheid te maken tussen private en publieke laadpunten en langzaam- en snellaadpunten; verzoekt de regering tevens de Kamer in het derde kwartaal 2022 en vervolgens halfjaarlijks te informeren, zowel kwalitatief als kwantitatief, inzake de voortgang van het plaatsen van laadpunten,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 15-06-2022 Regionale uitrol laadinfrastructuur
31305-349 verzoekt de regering in kaart te brengen welke concrete maatregelen genomen kunnen worden om olie te besparen, en deze voor de zomer met de Kamer te delen,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief over Nederlandse voorbereiding op oliesancties tegen Rusland van 17 november jl., zie Kamerbrief over Nederlandse voorbereiding oliesancties Rusland Kamerstuk Rijksoverheid.nl.
31305-350 verzoekt de regering in het najaar verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025 aan de Kamer voor te leggen,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Duurzaam vervoer	Deze motie is onderdeel van het IBO Klimaat en Voorjaarsnota 2023 besluitvorming. Het wordt Q2 2023 voordat hierover iets naar buiten komt op zijn vroegst.
32852-194 verzoekt de regering niet te wachten op de Europese richtlijn, maar zelf alvast zo veel mogelijk te doen om de grote hoeveelheid onnodige verzendmaterialen terug te dringen en zo veel mogelijk in te zetten op herbruikbare verzendmaterialen,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Circulaire economie	De onderhandelingen over de nieuwe verpakkingen verordeningen zijn gaande. De TK is op 27 januari per BNC fiche hierover geïnformeerd. Daarnaast blijven we ook op nationaal niveau in overleg met de sector om tot reductie te komen, bijvoorbeeld in het kader van de transitieagenda's en het plastic pact. De staatssecretaris zal de TK vóór het Commissiedebat Circulaire Economie van 20 april 2023 schriftelijk informeren.
32852-199 verzoekt de regering om naast het concretiseren van circulaire-economiedoelen ook de concrete beleidsopties, routes, afwegingen en (maatschappelijke) kosten die gepaard gaan met het behalen van deze doelen, in kaart te brengen, en de Kamer hierover voor het einde van het jaar te informeren,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Circulaire economie	Afgedaan met Kamerbrief 03-02-2023 Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) incl. kabinetsreactie op ICER en SER-verkenning
32852-200 verzoekt de regering te onderzoeken welke regelgeving in het kader van voedselveiligheid belemmerend werkt voor het hergebruik van grondstoffen; verzoekt de regering deze belemmeringen zo veel mogelijk weg te nemen,	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Circulaire economie	Plan van aanpak: wordt onderzocht in nauwe samenwerking en overleg met VWS. Onderzoek heeft wat vertraging opgelopen. De Staatssecretaris zal de TK voor de zomer schriftelijk over de uitkomsten informeren.
32852-201 verzoekt de regering om in de uit de UPV's voortvloeiende ministeriële regelingen en AMvB's ook doelen op te nemen die hoger op	Parlementair agenda punt	Deze motie nemen we mee in het verbeterproces voor UPV's waar de TK

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
de R-ladder staan, zoals het makkelijker en aantrekkelijker maken van reparatie door goed productontwerp en het faciliteren van een goede reparatie-infrastructuur,	01-06-2022 Circulaire economie	over is geïnformeerd. Er is toegezegd dat de staatssecretaris de TK vóór de zomer 2023 schriftelijk zal informeren over de eerste uitkomsten en mogelijke verbeteroptie
32852-202 verzoekt de regering in 2022 de volgende punten in de UPV te verwerken: –een stimulans om producten te ontwerpen conform de R-ladder; –een stimulans om de kwaliteit van producten te verhogen; –checks-and-balances zodat alle schakels van de grondstoffenketen gelijkwaardig invloed hebben op de inrichting van de keten,	01-06-2022 Circulaire economie	Het verbetertraject is gestart, waarbij onder andere gesprekken zullen worden gevoerd met de diverse stakeholders (gemeenten, reinigingsdiensten, recyclers, producenten, etc). De staatssecretaris zal de TK vóór de zomer 2023 schriftelijk informeren over de eerste uitkomsten en mogelijke verbeteropties.
30872-283 verzoekt de regering om net als de Vlaamse regering beleid te ontwikkelen om ondernemers te stimuleren zo min mogelijk gebruik te maken van de uitzondering	21-6-2022 Ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik	Is onderdeel van communicatietraject dat nu wordt uitgerold richting ondernemers en andere stakeholders.
29398-1007 verzoekt de regering het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden	22-06-2022 Verkeersveiligheid	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
27625-571 verzoekt de regering zich maximaal in te spannen om de KRW-doelen in 2027 te halen en in ieder geval op korte termijn actieplannen op te stellen om drastisch de uitspoeling van meststoffen te verminderen, het gebruik van landbouwgif te beperken en de lozingsvergunningen van de industrie aan te scherpen	22-06-2022 Water	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
27625-573 verzoekt de regering de gebiedsprogramma's in het Nationaal Programma Landelijk Gebied te beoordelen op waterbeschikbaarheid en deze niet goed te keuren en terug te sturen voor herziening als deze ondermaats zijn om achteruitgang in diverse watertypes te voorkomen	22-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
27625-574 verzoekt de regering om bij de uitwerking van het principe «water en bodem worden sturend bij ruimtelijke planvorming» kwantitatieve risicoprofielen, inclusief een doorkijk naar de langere termijn, op te leveren voor potentiële woningbouwlocaties met een duidelijk onderscheid tussen hevige regenval, wateroverlast, en doorbraken van de primaire keringen, een overstromingsramp	22-06-2022 Water	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
27625-575 verzoekt de regering om bij het bepalen van woningbouwlocaties rekening te houden met de levenscycluskosten van infrastructuur in brede zin en waar nodig eisen te stellen aan het goed bouwrijp maken van gronden in zettingsgevoelig gebied	22-06-2022 Water	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
27625-580 verzoekt de regering om op Europees niveau in te zetten op een uniforme meetmethodiek van de KRW-doelen	22-06-2022 Water	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
28089-228 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe de aanwezigheid van plastic korrels in de Westerschelde kan worden teruggedrongen, en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek	29-06-2022 Externe veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
28089-239 verzoekt de regering met Tata Steel en de provincie Noord-Holland te onderzoeken of vooruitlopend op het groenstaalplan extra milieu- en gezondheidswinst te realiseren is, bijvoorbeeld door het al eerder sluiten van bedrijfsactiviteiten, zoals de Kookfabriek 2, en/of het uitvoeren van extra maatregelen bovenop de roadmap	29-06-2022 Externe veiligheid	Het onderzoek naar extra milieuwinst loopt. Op 7 februari heeft hierover een gesprek plaatsgevonden met Stas en directie Tata.
28089-230 verzoekt de regering om met de GGD en de Provincie Zeeland in gesprek te gaan over het lopende onderzoek naar de meerwaarde van een bevolkingsonderzoek en de mogelijkheid die dit geeft om onzekerheden bij omwonenden weg te nemen, en de Kamer te informeren over de uitkomst van deze gesprekken	29-06-2022 Externe veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 19-10-2022 Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
28089-233 verzoekt de regering met de Vlaamse overheid keiharde afspraken te maken om de vervuiling door onder andere pfas en plastic korrels in de Westerschelde terug te dringen	29-06-2022 Externe veiligheid	Hiermee wordt een eerste invulling gegeven aan de motie van het lid Van Esch c.s. die oproept tot het maken van afspraken met de Vlaamse overheid met betrekking tot het terugdringen van de vervuiling van microplastics en PFAS in de Westerschelde. De afspraken worden verder uitgewerkt en in het voorjaar wordt de Kamer ingelicht over de voortgang.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
28089-235 verzoekt de regering om samen met het RIVM op zo kort mogelijke termijn tot concrete kwantitatieve waardes te komen voor deze stoffen en hier vervolgens op te handhaven	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Externe veiligheid	Onderzoek van het RIVM loopt en wordt waarschijnlijk in Q2 door het RIVM opgeleverd.
22112-3444 verzoekt de regering, indien hiervoor aanpassingen in veestallen nodig zijn, te allen tijde te voorkomen dat deze in strijd zijn met de kaders van de Wet dieren, waarin het perspectief van het dier centraal staat, en te allen tijde te voorkomen dat deze brandgevaarlijk zijn	Parlementair agenda punt 29-06-2022 - Herziening Richtlijn Industriële Emissies en de Richtlijn Storten van Afvalstoffen (22 112, nr. 3435)	Bij de EC is in kader van de RIE aandacht gevraagd voor dierenwelzijn en brandveiligheid. Bij totstandkoming van de BREF's, waarin de Best Beschikbare Technieken (BBT) worden vastgelegd, kan hier informatie worden ingebracht en bij het bespreken van BBT hier verdere aandacht voor gevraagd worden. Het traject voor het komen tot BBT gaat naar verwachting in 2024 starten. Deze zullen landen in de nog op te stellen uitvoeringsregels. Bij dit proces betreft de Commissie de lidstaten, de sector, NGO's en wetenschap. De verwachting is dat dit traject dan nog meerdere jaren zal duren. dat de Commissie heeft aangegeven dit ook belangrijk te vinden en dit ook als te willen meewegen bij de totstandkoming van de uitvoeringsregels.
22112-3445 verzoekt de regering er in Europa voor te pleiten om de uitzonderingsmogelijkheid op de strengste Europese normen voor de uitstoot van schadelijke stoffen op te heffen	Parlementair agenda punt 29-06-2022 - Herziening Richtlijn Industriële Emissies en de Richtlijn Storten van Afvalstoffen (22 112, nr. 3435)	In het Commissiedebat van 19 oktober 2022 is door de Staatssecretaris mondeling toegezegd dat de motie zal worden ingebracht in de onderhandelingen. Dit is schriftelijk in Brussel ingebracht op 11 november 2022.
35756-13 verzoekt de regering de mogelijkheid voor een provinciale ontheffing op het verbod van gebruik van lijm als actieve stof volgens de Wet natuurbescherming in te trekken	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (grondslag voor maatregelen inzake het (particulier) gebruik van gewasbeschermingsmiddelen	Wordt opgepakt door LNV ivm Natuurbeschermingswet
35756-17 verzoekt de regering, in lijn met de eerdere campagne tegen het particulier gebruik van glyfosaat, samen te werken met tuincentra en andere verkooppunten teneinde een campagne tegen het gebruik van chloor en azijn als onkruidbestrijder te organiseren, en gaat over tot de orde van de dag	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden (grondslag voor maatregelen inzake het (particulier) gebruik van gewasbeschermingsmiddelen	Een campagne moet ongeveer tweede helft maart van start gaan, kort voordat het seizoen aanbreekt waarin 'huis-, tuin- en keukenmiddelen' tegen onkruid worden ingezet. Het gaat daarbij niet alleen om chloor en azijn, maar ook om andere producten die schadelijk kunnen zijn voor mens, dier en het milieu. De uitvoering van een dergelijke campagne past in de visie van de verkopers van dergelijke middelen; inmiddels zijn afspraken gemaakt of zullen op korte termijn worden gemaakt. In februari zal met handhavers gesproken worden over het toezicht op het gebruik van de betreffende producten.
31305-354 verzoekt de regering om huiseigenaren en huurders met een eigen garagebox en vve's met een parkeergarage uit de ladder van laden te halen en gemeenten de ruimte te geven in deze situatie laadpunten op straat te plaatsen	Parlementair agenda punt 06-07-2022 Duurzaam Vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 22-08-2022 Toezegging Ladder van Laden en het ingroeipad van laadinfrastructuur voor elektrische auto's richting 2030.
31305-359 verzoekt de regering alles in het werk te stellen om dit te voorkomen	Parlementair agenda punt 06-07-2022 Duurzaam Vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 08-07-2022 Transitievangnet 2023 en gesprekken met de OV-sector
31305-357 verzoekt de regering voor 1 oktober in kaart te brengen hoeveel steun er per regio nodig is om de dienstregeling overeind te houden	Parlementair agenda punt 06-07-2022 Duurzaam Vervoer	De definitieve hoogte van de uitkering uit de transitievergoeding wordt berekend op basis van een nacalculatie en is bekend zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie in 2023 bekend zijn.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
31305-358 verzoekt de regering om te voorkomen dat inwoners van landelijke gebieden onevenredig hoge kosten moeten betalen ten opzichte van het huidige systeem	Parlementair agenda punt 06-07-2022 Duurzaam Vervoer	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
31936-973 Verzoekt de regering de Kamer tweemaal per jaar op de hoogte te stellen van de voortgang van de gesprekken met de luchthavens op het gebied van een gezamenlijke luchthavenstrategie	Parlementair agenda punt [07-07-2022] - Regionale Luchthavens	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Verzamelbrief Luchtvaart
31936-975 verzoekt de regering bij dit onderzoek de invoering van een grensheffing, bijvoorbeeld door opname in het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) of een CO2-grensheffing te betrekken, en de Kamer hierover voor het einde van 2022 te informeren	Parlementair agenda punt 07-07-2022 Duurzame Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 19-12-2022 Verslag Transportraad op 5 december 2022
31936-976 verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van de productie, opslag en het transport van duurzame luchtvaartbrandstoffen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken	Parlementair agenda punt 07-07-2022 Duurzame Luchtvaart	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
31936-979 verzoekt de regering op korte termijn met concreet beleid te komen om de niet-CO2-effecten van de luchtvaart terug te dringen en als dit niet lukt aan te geven in welke andere sector deze additionele reductieopgave toch gerealiseerd gaat worden	Parlementair agenda punt 07-07-2022 Duurzame Luchtvaart	De Tweede Kamer wordt voor 1 april geïnformeerd.
36108-8 verzoekt het kabinet er bij KLM op aan te dringen dat er een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel wordt opgesteld,	Wetgevingsoverleg Derde incidentele suppletore begroting inzake aandelenemissie Air France-KLM op 30 mei 2022	Het is primair aan het bedrijf om een toekomstbestendig en duurzaam bedrijfsmodel op te stellen. De Nederlandse Staat blijft hier zowel vanuit haar aandeelhoudersrol als rol van beleidsmaker aandacht voor vragen bij KLM, onder meer in het kader van de naleving van de voorwaarden die de Staat aan het COVID steunpakket voor KLM heeft verbonden. De Kamer wordt naar verwachting voor het zomerreces geïnformeerd
29398-1009 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met gemeenten over mogelijkheden om opdrachtgevende pakketbezorgingsbedrijven aan te pakken waarvan pakketbezorgers herhaaldelijk verkeersoverlast veroorzaken, en de Kamer hierover voor het commissiedebat Verkeersveiligheid te informeren,	Parlementair agenda punt 22-06-2022 Verkeersveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 22-11-2022 Stand van zaken verkeersveiligheid najaar 2022
31409-358 verzoekt de regering om te onderzoeken onder welke voorwaarden er voor de Amsterdamse haven een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan worden aangelegd en het gesprek met de provincie Noord-Holland en de betreffende gemeenten hierover te intensiveren	Parlementair agenda punt 06-09-2022 Maritiem	Het onderzoek dat hierop zal ingaan is opgestart begin dit jaar. De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten in 2023. Dit is conform wat afgesproken is in het Bestuurlijk Overleg MIRT.
31409-363 verzoekt de regering zo mogelijk voor het komende debat over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat en in ieder geval nog dit jaar een plan van aanpak naar de Kamer te sturen voor uitvoering van het eerste deel van het vlootvervangingsprogramma, inclusief het tijdpad, de inzet op toepassing van innovatieve, kansrijke technologieën voor verduurzaming en bijbehorende budgetten en de betrokkenheid van de maritieme sector, en ook concreet zicht te geven op de volgende fase van het vlootvervangingsprogramma	Parlementair agenda punt 06-09-2022 Maritiem	Afgedaan met Kamerbrief 07-12-2022 Voortgang vlootvernieuwing Rijksrederij
36200-42 verzoekt de regering om de Westerscheldetunnel uiterlijk per 2025 tolvrij te maken voor personenauto's en motoren, en dekking voor afschaffing van de tol onder meer te zoeken in het Nationaal Groeifonds en met behulp van een redelijke bijdrage van de provincie Zeeland en daarover in overleg met deze mooie provincie te treden;	Algemene Politieke Beschouwingen	Motie is afgedaan met Kamerbrief nota-budgettaire-verwerking ABP.
verzoekt de regering voorts voor vrachtvervoer te bezien of vroegtijdige afschaffing mogelijk en verstandig is, mede gelet op de risico's van aanzuigende werking en extra stikstofemissies,		
36200-35 verzoekt de regering te borgen dat omwonenden goed beschermd worden tegen stank, waaronder tegen de stapeling van stank uit verschillende bronnen,	Parlementair agenda punt 21-09-2022 Algemene Politieke Beschouwingen	Afgedaan met Kamerbrief 08-11-2022 Geurhinder en veehouderij
22112-3483 verzoekt de regering om met een plan te komen voor de verduurzaming, en specifiek de walstroominfrastructuur, van koeltransport, en hier zowel de transportsector als de landbouw-, tuinbouw- en visserijsector bij te betrekken	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtvervoer (22 112, nr. 3434)	Op dit moment zijn we bezig met de uitvoering van de motie. We vormen ons een beeld van de sector middels een gespreksronde met verschillende partijen uit de koeltransportsector: producenten van koelsystemen, vervoerders, verladings, aanbieders van walstroominfrastructuur en lokale

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
		overheden. We zullen de Kamer voor het zomerreces informeren over de vervolgstappen.
35925-A-84 verzoekt het kabinet in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie van het Hoofdrailnet op te nemen dat, ten behoeve van de verbinding Eindhoven-Aken, het traject Eindhoven-Heerlen vanaf 1 januari 2025 opengesteld wordt voor samenloop	Parlementair agenda punt 14-09-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 13-12-2022 Wijzigingen Programma van Eisen nieuwe Hoofdrailnetconcessie n.a.v. CD's 1 november 2022
35925-A-86 verzoekt de regering samen met de betreffende regio's te bezien hoe de aanpak van de Rijnbrug als verkeersknelpunt in het licht van de woning-bouwopgave en van de rol van de Rijnbrug in de interregionale bereikbaarheid gezamenlijk tot een goed einde gebracht kan worden	Parlementair agenda punt 14-09-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
22343-341 verzoekt de regering, in overleg met de partners binnen het IBP, te onderzoeken welke extra maatregelen kunnen worden genomen om ervoor te zorgen dat de energietransitie en de circulaire economie niet in gevaar komen door ontbrekende vergunningen,	Parlementair agenda punt 28-09-2022 Vergunningverlening, toezicht en handhaving (CD 13/9)	Afgedaan met Kamerbrief 16-01-2023 Voortgang versterking VTH-stelsel
23645-774 verzoekt de regering de plannen en ambities ten aanzien van (de dienstverlening van) het openbaar vervoer, waaronder maar niet uitsluitend het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het Toekomst-beeld OV te toetsen op robuustheid, houdbaarheid en kosten op de korte, middellange en lange termijn, en hierbij in te blijven zetten op de reizigersgroei van de toekomst, en de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te informeren,	Parlementair agenda punt 28-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 21-10-2022 Transitievangnet OV 2023 en vernieuwing Toekomstbeeld OV
23645-776 verzoekt de regering om de financiële situatie van taxichauffeurs met urgentie van blijvende aandacht te voorzien en met gemeenten te bespreken hoe gerichte hulp aan deze groep kan worden verbeterd,	Parlementair agenda punt 28-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Vervolgonderzoek naar financiële situatie taxichauffeurs wordt dit jaar afgerond. Kamer is hier middels brief 2022Z17990 over geïnformeerd.
23645-777 verzoekt de regering te onderzoeken in hoeverre er sprake is van een gelijk speelveld voor alle mobiliteitskaartaanbieders, het nieuwe referentieaanbod van de concessiehouder per 2023 hierin mee te nemen en de Kamer in het voorjaar van 2023 hierover te informeren,	Parlementair agenda punt 28-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Het onderzoek wordt uitgevoerd door de ACM. Planning is het onderzoek zo mogelijk in juni gereed te hebben.
23645-779 verzoekt de regering de naleving van belasting- en werkgeversverplichtingen mee te nemen in het aangekondigde onderzoek; verzoekt de regering tevens in gesprek te gaan met alternatieven voor platforms als Uber, zoals taxicoöperaties, en die waar mogelijk te ondersteunen,	Parlementair agenda punt 28-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	De naleving van belasting- en werkgeversverplichtingen wordt door het Kabinet op andere manieren geadresseerd. Hier is de Kamer middels brief 2022D56701 over geïnformeerd.
23645-773 verzoekt de regering in haar monitoring niet alleen naar de gemiddelden te kijken, maar ook naar de verdeling over de dag,	Parlementair agenda punt 28-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 31-01-2023 Monitor vervoerplannen 2023 en doorkijk conferenties en herijking TBOV
29984-998 verzoekt de regering een plan van aanpak op te stellen voor de verbetering van spoorgoederenvervoer en daar de aanbevelingen van de Nederlandse ambassadeur voor het Europees Jaar van het Spoor in mee te nemen,	Parlementair agenda punt [28-09-2022] - Internationaal Spoor	Dit wordt meegenomen bij het opstellen van het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Gereed in 2024.
29984-999 verzoekt de regering om er samen met Nederlandse vervoerders en Europese collega's alles aan te doen om dit voor elkaar te krijgen,	Parlementair agenda punt [28-09-2022] - Internationaal Spoor	Wordt meegenomen in de uitwerking van het werkprogramma Internationaal Spoor.
36200-III-9 verzoekt de regering in de afweging omtrent de inzet van het regeringsvliegtuig nadrukkelijker alternatieven als vervoer per trein, auto en lijnvlucht aan de orde te laten komen, en om daarbij in elk geval te allen tijde te proberen te voorkomen dat het regeringsvliegtuig zonder passagiers vliegt en hierbij ook de mogelijkheid van verandering van de standplaats te betrekken,	Begroting Algemene Zaken en begroting Koning 2023 11 oktober 2022	De Kamer wordt voor het kerstrees 2023 geïnformeerd.
32847-964 verzoekt de regering om belemmeringen in procedures en regelgeving voor de aansluiting van de drinkwatervoorziening in kaart te brengen en deze aan te pakken bij de bouw van woningen en bedrijven,	Tweeminutendebat Wonen 12 oktober 2022 Parlementair agenda punt	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022 Op 15 december 2022 heeft de minister de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg. In dit BO is afgesproken dat Rijk, gemeente Stichtse Vecht en de Provincie Utrecht gezamenlijk een aanvullend onderzoek laten uitvoeren door MARIN naar de veiligheidssituatie en de mogelijkheden om de pont met mitigerende maatregelen zo lang mogelijk veilig in de vaart te houden. De uitkomsten van dit onderzoek
35925-A-85 verzoekt de regering zich tot het uiterste in te spannen om de dubbele bemensing van de pont zo snel mogelijk te realiseren. verzoekt de regering het fiets-voetveer over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen te handhaven tot het moment van de realisatie van een alternatief	14-09-2022 MIRT	

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
		worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over het moment waarop de veerpont uit de vaart wordt genomen.
23645-771 verzoekt de regering de voorschriften die zij aan de tarieven verbindt in het licht van de nieuwe concessie te heroverwegen en daarbij de mogelijkheid om de tariefbevoegdheid niet langer geheel te mandateren aan de NS mee te nemen, en de Kamer hierover te informeren,	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Er loopt een onderzoek naar tarieven. De Kamer wordt hierover voor de zomer van 2023 geïnformeerd.
29984-1008 verzoekt de regering te onderzoeken hoe de NS in de HRN-concessie verplicht kan worden tot het accepteren van andere vervoerders op HRN-trajecten als die een vervangende of aanvullende dienst of hogere frequentie kunnen realiseren, bijvoorbeeld maar niet uitsluitend via samenloop	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie is reeds beantwoord in Kamerbrief van 13 december 2022 (kst 29984-1077). Motie is daarmee afgedaan.
29984-1009 verzoekt de regering voor de inwerkingtreding van dit element in de HRN-concessie vanaf 2025 als streefdatum te hanteren,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
29984-1010 verzoekt de regering in kaart te brengen hoe landelijke en regionale tariefintegratie, waaronder noodzakelijke wijzigingen in wet- en regelgeving, bewerkstelligd kan worden	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Er loopt een onderzoek naar tarieven in het OV. De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
29984-1011 verzoekt de regering een plan B voor te bereiden en dat met de Kamer te delen uiterlijk in het eerste kwartaal van volgend jaar, gericht op het borgen van beschikbaarheid van het treinvervoer en het zo veel mogelijk beperken van andere risico's	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Plan B onderzoek wordt voorbereid. Brief hierover zal (al dan niet verwerkt in een andere brief) Q2 van 2023 met de Kamer gedeeld worden. Dit is zo aangegeven in de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE (Kamerstuk 2022D53879).
29984-1012 verzoekt de regering geen marktanalyse te doen voorafgaand aan de onderhandse gunning van de concessie aan NS	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Is reeds beantwoord in Kamerbrief wijzigingen PvE 13 december 2022 (KST 29984-1077). Motie is daarmee afgedaan.
29984-1013 verzoekt de regering alle bestaande internationale verbindingen naar Berlijn, Brussel, Frankfurt, Parijs en Londen met dezelfde omvang en frequentie als nu op te nemen in de nieuwe HRN-concessie	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Aan de Kamer is toegezegd zorgvuldig in kaart te brengen in hoeverre recht kan worden gedaan aan deze motie bij het vaststellen van de HRN-concessie. Eind 2023 gereed.
29984-1015 verzoekt het kabinet om in de nieuwe concessie een bepaling uit te werken om te kunnen sturen op de overzichtelijkheid van de prijsstructuur, deze aan de Kamer voor te leggen en deze na conclaaf met de Kamer op te nemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie wordt betrokken bij de ontwikkeling van het ontwerpconcessiebesluit. De Kamer wordt hierover na de zomer van 2023 geïnformeerd.
29984-1016 verzoekt het kabinet een key performance indicator uit te werken om te sturen op het rijden van voldoende treinen met genoeg zitplaatsen in de eerste helft van de ochtend of de tweede helft van de avond, deze voor te leggen aan de Kamer en na conclaaf met de Kamer op te nemen in het nieuwe programma van eisen	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In het PvE wordt de concessiehouder gevraagd de KPI zitplaatskans te splitsen naar spits en dal. De afspraken die hieruit volgen en worden opgenomen in de concessie zouden hier voldoende invulling aan moeten geven. Gereed eind 2023.
29984-1017 verzoekt het kabinet onrust voor reizigers en de NS te vermijden door de bepalingen in het programma van eisen en de onderzoeken naar andere modellen zo in te richten dat de NS zich pas na de midterm review	Parlementair agenda punt	In de brief bij de gewijzigde versie van het PvE (dd 13-12-2022) is toegelicht dat mogelijke operationele

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
hierop hoeft voor te bereiden	01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	voorbereidingen van NS op een ander marktordeningsmodel pas aan de orde zijn de midterm review van de concessie. Hiermee is aan deze motie tegemoetgekomen. De motie is daarmee afgehandeld.
29984-1020 verzoekt de regering om de internationale lijnen niet aan te besteden in open toegang, maar onderhands te gunnen aan de Nederlandse Spoorwegen	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Aan de Kamer is toegezegd zorgvuldig in kaart te brengen in hoeverre recht kan worden gedaan aan deze motie. bij het vaststellen van de HRN-concessie. Eind 2023 gereed.
29984-1022 verzoekt de regering om werk te maken van het creëren van de kaders die nodig zijn om aanvragen voor opentoeegangvervoer te accommoderen	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Om beter zicht te krijgen op de praktische verschillen die kunnen ontstaan tussen concessievervoer en opentoeegangvervoer wordt een extern onderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid, het nut en de noodzaak om aanvullende wettelijke verplichtingen te stellen. De Kamer wordt hier in het voorjaar van 2023 nader over geïnformeerd (zoals toegezegd in de brief over het PvE dd 13-12-2022).
29984-1023 verzoekt de regering te onderzoeken of en hoe de beslissingsbevoegdheid van de voorwaarden voor toegang tot de vervoersdiensten van de concessiehouder door de concessiehouder kan worden overgeheveld naar een onafhankelijk toezichthouder of marktmeester, zoals in de telecom en zorg,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE (Kamerstuk 2022D53879) is aangegeven dat deze afspraken gemaakt worden in het kader van de gezamenlijke concessieverlenende overheden. ACM is al verantwoordelijk is voor toezicht ingeval de voorwaarden oneerlijk of discriminerend zijn en dat daarmee dus al gehoor gegeven wordt aan de oproep van deze motie. De motie is daarmee afgedaan.
29984-1025 verzoekt het kabinet jongeren toe te voegen aan de brede groep reizigers,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Verwerkt in gewijzigde versie PvE, vermeld in Kamerbrief gewijzigde versie PvE (Kamerstuk 2022D53879). De motie is daarmee afgedaan.
29984-1026 verzoekt de regering om in de onderhandelingen met NS de inzet op de minimumfrequentie per station te verhogen van één keer naar twee keer per uur op alle dagen tot middernacht en in de concessie te streven naar een minimum van vier keer per uur op werkdagen tussen 07.00 en 19.00 uur voor alle stations op trajecten waar hiervoor voldoende infracapaciteit beschikbaar is,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Is uitgevraagd bij NS en ProRail. Wordt in het geheel van de concessieverlening beoordeeld.
29984-1027 verzoekt de regering in het programma van eisen voor de IC-verbinding naar België en als inzet voor de gesprekken met België drie intercity's per uur op te nemen: twee snelle verbindingen naar Amsterdam en één naar Breda en (zodra infrastructuurcapaciteit beschikbaar is) doorgaand naar Eindhoven	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie wordt meegenomen in de onderhandelingen over de concessie over de IC Brussel met de NS die nu plaatsvinden. Eind 2023 gereed.
29984-1028 verzoekt de regering voor internationale concessietreinen zo veel mogelijk in overleg met de buurlanden dezelfde eisen te laten gelden als voor binnenlandse treinen ten aanzien van KPI's, tarieven, toegankelijkheid en geld terug bij vertraging	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Deze motie wordt meegenomen in de onderhandelingen over de nieuw HRN-concessie met de NS die nu plaatsvinden. Gereed eind 2023.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
29984-1030 verzoekt de regering in het programma van eisen het nachtnet in het weekend in stappen uit te breiden naar alle landsdelen en als eerste stap de nachttreinen die momenteel door regionale overheden worden ingekocht en hun bestaansrecht hebben bewezen vanaf de start van de concessie op te nemen in de volumedefinitie van de concessie	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Is uitgevraagd bij NS en ProRail. Wordt in het geheel van de concessieverlening beoordeeld. Eind 2023 gereed.
29984-1033 verzoekt de regering in het programma van eisen al dan niet tijdelijke afspraken te maken over de fietsenstallingen bij stations en hierbij zorg te dragen voor minstens gelijkblijvende dienstverlening,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE (Kamerstuk 2022D53879) is opgenomen dat de afspraken uit de huidige HRN-concessie met betrekking tot dit onderwerp worden voortgezet. Daarmee dus gehoor gegeven aan deze motie. De motie is daarmee afgedaan.
29984-1036 verzoekt het kabinet in het programma van eisen voor de KPI's reizigers-punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel naast de landelijke KPI ook een bodemwaarde op te nemen die op elk traject afzonderlijk moet worden gehaald en deze prestaties per traject elk kwartaal te laten publiceren,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In het PvE is deze KPI's opgenomen dat met de concessiehouder, en de infrastructuurbeheerder specifiek voor reizigerspunctualiteit, wordt bekeken hoe een minimumniveau geborgd kan worden om te voorkomen dat minder goed presterende reisrelaties niet in beeld komen door de landelijke middeling. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de wijze waarop en met welke frequentie hierover gecommuniceerd zal worden. De uitkomsten van deze onderhandelingen zullen worden opgenomen in de nieuwe HRN-concessie. Gereed eind 2023.
29984-1037 verzoekt het kabinet voor ingang van de nieuwe concessie de verantwoordelijkheden van de concessiehouder ten aanzien van fietsparkeerplekken vast te leggen en juridisch te borgen	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Wordt betrokken bij de nieuwe HRN-concessie. Eind 2023 gereed.
29984-1039 verzoekt de regering om bij de NS met klem te benadrukken dat nog verdere treinuitval niet langer geaccepteerd wordt,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In de Kamerbrief van 30 november 2022 (29984 nr. 1076) over de stavaza integrale aanpak personeelstekorten heeft de Staatsecretaris aangegeven dat zij: 'in haar periodieke gesprekken met NS – en gesterkt door deze motie - kenbaar heeft gemaakt dat zij verwacht dat NS alles in het werk stelt om verdere afschaling te voorkomen'. Daarmee is aan deze motie invulling gegeven.
29984-1041 verzoekt de regering in de concessie op te nemen dat ingezet moet worden op de hoogste privacybescherming en er periodieke pentesten worden uitgevoerd	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In het PvE zijn eisen opgenomen rond privacy voor het in te richten Data Management Systeem. Dit is vermeld in de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE (Kamerstuk 2022D53879). Motie is daarmee afgedaan.
29984-1045 verzoekt het kabinet in de gesprekken met de potentiële concessiehouder af te dwingen dat de dienstregeling voor stations buiten de Randstad verbeterd,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Is uitgevraagd bij NS en ProRail. Wordt in het geheel van de concessieverlening beoordeeld. Eind 2023 gereed.
29984-1048 verzoekt het kabinet in de gesprekken met de potentiële concessiehouder erop aan te dringen om het noodnummer 1318 1318 ook voor de reizigers van regionale concessies beschikbaar te maken	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE	In de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE (Kamerstuk 2022D53879) is als onderdeel van de samenwerking opgenomen dat de beoogd concessiehouder dit thema

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
	hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	(noodnummer 1318 1318) met andere vervoerders moet adresseren. Motie is daarmee afgedaan.
29984-1049 verzoekt de regering in NOVB-verband voor de start van de concessie afspraken te maken om voor alle spoorconcessies de geld-terug-bij-vertragsregeling ook te laten gelden bij overstappen tussen verschillende spoorvervoerders,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In NOVB verband zijn eerder uniforme afspraken gemaakt over GTBV. Dit onderwerp zal opnieuw geagendeerd worden met als doel de impact in beeld te brengen van een uitbreiding van de huidige regeling van rit- naar reisiniveau.
29984-1050 verzoekt de regering in de onderhandelingen met de NS ernaar te streven dat NS zich aansluit bij het minimumtarief zoals is opgenomen in het landelijke tarievenkader van de decentrale concessieverleners	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Er wordt momenteel een tarievenonderzoek uitgevoerd. De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
29984-1052 verzoekt de regering in het NOVB afspraken te maken over gratis reizen voor kinderen (Kids Vrij) en in de onderhandelingen met de NS ernaar te streven dat NS trajectabonnementen aan scholieren aanbiedt tegen gereduceerd tarief	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In NOVB verband is eerder al geïnventariseerd welke gratis of goedkoop ov producten voor kinderen tot 12 jaar in concessies geboden worden. Nagegaan wordt of landelijk gratis ov voor deze kinderen mogelijk is. In de onderhandelingen met NS over de nieuwe HRN-concessie zal nagegaan worden of een trajectabonnement aan scholieren tegen gereduceerd tarief realiseerbaar is binnen het tariefafsprakenkader. Gereed eind 2023.
29984-1053 verzoekt de regering om de exploitatie van stationsfietsenstallingen alsnog op te nemen in het programma van eisen voor het hoofdrailnet,	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	In de Kamerbrief m.b.t. de gewijzigde versie van het PvE is opgenomen dat de afspraken uit de huidige HRN-concessie m.b.t. dit onderwerp worden voortgezet. (Kamerstuk 2022D53879). Motie is daarmee afgedaan.
36200-XII-11 verzoekt de regering om vervuiling uit andere landen bij de KRW-doelstelling te laten meewegen,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 21-12-2022 Uitvoering moties WGO Water, 36200-XII, nrs. 11 en 12
36200-XII-12 verzoekt de regering met alle betrokken partijen te onderzoeken op welke manier de waterkwaliteit van het Oostvoornse Meer kan worden verbeterd en het badstrand van Rockanje kan worden behouden,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 21-12-2022 Uitvoering moties WGO Water, 36200-XII, nrs. 11 en 12
36200-XII-13 verzoekt de regering in overleg met decentrale overheden te inventariseren of/en hoeveel activiteiten waarbij grondwater wordt onttrokken een watervergunning vereisen,	21-11-2022 Water	In de Kamerbrief Water en Bodem Sturend (WBS) is de maatregel opgenomen dat 'in de gebiedsprocessen in het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) alle grondwateronttrekkingen in beeld worden gebracht via een meet- en registratieplicht van totaal onttrokken volumes. Afspraken worden gemaakt over de hoeveelheid grondwater die er per jaar in totaal onttrokken mag worden en over de verdeling hiervan.' De gevraagde informatie zal uit deze processen komen. Het Rijk zal de processen van WBS en het NPLG hierop monitoren en eind dit jaar de Kamer informeren over de voortgang van de inventarisatie.
36200-XII-14 verzoekt de regering te onderzoeken of bij de herziening van het Bouwbesluit door de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening maatregelen genomen kunnen worden die leiden tot slimmer watergebruik,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
36200-XII-15 verzoekt de regering te onderzoeken in welke mate ontzilting van zout water een rol kan spelen bij het op peil houden van de drinkwatervoorziening,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Het RIVM rapport wordt 27-02-2023 opgeleverd. Aan de hand daarvan wordt de brief waarmee op deze motie gereageerd wordt vorm gegeven. Vanwege de standaard reactietermijn op RIVM rapporten zal eind maart de brief aan de TK worden aangeboden.
36200-XII-17 verzoekt de regering alles op alles te zetten om te garanderen dat de schadeloosstelling nog dit kalenderjaar wordt afgerond,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	De motie is afgedaan door JenV.
36200-XII-19 verzoekt bij het opstellen van het nationaal innovatieprogramma voor de landbouw innovaties ook te toetsen en te beoordelen op KRW-doelbereik,	21-11-2022 Water	Wel ingebracht/meegegeven bij ambtelijke overleggen over het landbouwakkoord. Verder nog weinig concrete actie op gezet. Vanuit WOM nu niet direct aangehaakt bij innovatieprogramma landbouw, moet dus nog actie op ondernomen worden. Hier zit mogelijk een relatie met de maatregelen in de provinciale gebiedsprogramma's NPLG en de bestedingen uit het Transitiefonds Landelijk gebied.
36200-XII-25 verzoekt de regering de verkoop aan en het gebruik van glyfosaat door particulieren te verbieden,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over actuele ontwikkelingen en andere relevante aspecten van het gewasbeschermingsbeleid, zoals de uitvoering van moties. Dat is nog niet gebeurd.
36200-XII-26 verzoekt de regering om in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging de haalbaarheid en de kosten en baten van de «Hollandkering» op de waterveiligheid van Rijnmond-Drechtsteden en het gebied daaromheen op korte termijn te onderzoeken en de resultaten voor te leggen aan de Tweede Kamer,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	De Kamer wordt hierover eind 2023 geïnformeerd.
36200-XII-27 verzoekt de regering het verminderen – en bij voorkeur het voorkomen – van laagwaardig gebruik van (drink)water nadrukkelijk te betrekken bij de verdere uitwerking van het industriebeleid,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Het verminderen c.q. voorkomen van laagwaardig gebruik van (drink)water is onderdeel van het Nationaal Plan van Aanpak Waterbesparing dat in de Water Bodem Sturend brief is aangekondigd. De afstemming met het industriebeleid past in de verdere uitwerking van deze beleidskeuze. Het industriebeleid valt onder verantwoordelijkheid van EZK.
36200-XII-32 verzoekt het kabinet om te onderzoeken of, en zo ja hoe, het filteren van zeewater tot drinkwater in tijden van droogte mogelijk is,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Het RIVM rapport wordt 27-02-2023 opgeleverd. Aan de hand daarvan wordt de brief waarmee op deze motie gereageerd wordt vorm gegeven. Vanwege de standaard reactietermijn op RIVM rapporten zal eind maart de brief aan de TK worden aangeboden.
36200-XII-33 verzoekt het kabinet om in de bestuurlijke akkoorden en startpakketten voor provincies afspraken op te nemen om de drinkwatervoorziening voor woningbouw zeker te stellen,	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Het zekerstellen van de drinkwatervoorziening is onderdeel van de startpakketten voor de gebiedsprocessen die gaan lopen in het kader van NPLG. Het voorzien in de extra drinkwatervraag door woningbouw maakt onderdeel uit van de te maken afspraken. De drinkwaterbedrijven en de provincies gaan samen de knelpunten in beeld brengen. Over de knelpunten als gevolg van woningbouw is er overleg tussen de Minister van VRO, de Vewin en de Minister van IenW.
35608-18 verzoekt de regering zorg te dragen dat het wetsvoorstel nog voor de aankomende waterschapsverkiezingen in werking treedt en uiterlijk 18 december 2022 in het Staatsblad gepubliceerd wordt;	Debat Tijdige inwerkingtreding van het wetsvoorstel inzake het schrappen van geborgde zetels voor bedrijven in waterschapsbesturen	Deze motie is in de Eerste Kamer aangenomen en er is tevens antwoord op gegeven door de minister. Op dit moment wordt er uitvoering aan gegeven.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
		Het zou om die reden niet nodig moeten zijn om hier nog een antwoord op te formuleren.
36200-IV-18 verzoekt de regering om samen met de lokale besturen, Rijkswaterstaat en de deltacommissaris in kaart te brengen wat er nodig is aan klimaatadaptatieve maatregelen voor de BES-eilanden en over deze thematiek ook met de landen in gesprek te gaan,	Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2023	De Kamer wordt hierover eind 2023 geïnformeerd.
36200-IV-26 verzoekt de regering om, in navolging van het breed ingestoken onderzoek van het Instituut voor Milieuvraagstukken, onderzoeken naar de gevolgen van de klimaatcrisis voor Bonaire, Statia en Saba zo snel mogelijk te (laten) uitvoeren, en daarin ook de gevolgen mee te nemen voor de cultuur, het cultureel erfgoed, de volksgezondheid, de leefomgevingen en de economie; verzoekt de regering om te onderzoeken hoe Nederland Aruba, Curaçao en Sint-Maarten kan ondersteunen in het uitvoeren van soortgelijke onderzoeken en beleid,	Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2023	De Kamer wordt hierover eind 2023 geïnformeerd.
35608-18 verzoekt de regering zorg te dragen dat het wetsvoorstel nog voor de aankomende waterschapsverkiezingen in werking treedt en uiterlijk 18 december 2022 in het Staatsblad gepubliceerd wordt,	1 december 2022 debat over tijdsde inwerkingtreding van het wetsvoorstel inzake het schrappen van geborgde zetels voor bedrijven in waterschapsbesturen.	Afgedaan met Kamerbrief 31-01-2023 Voorstel van wet van de leden Bromet en Tjeerd de Groot inzake wijziging in het stelsel van geborgde zetels
36200-A-15 verzoekt de regering om zorg te dragen voor voldoende parkeerplaatsen en voldoende uitvalswegen bij de aanleg van nieuwe woonwijken,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De reactie op de motie is op maandag 16 januari 2023 naar de Tweede Kamer verzonden. Conform deze brief wordt geïnventariseerd in welke overleggen de motie onder de aandacht gebracht kan worden. Naar verwachting kan in de volgende MIRT brief de motie worden afgedaan.
36200-A-19 verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 afspraken te maken met Utrecht en Nieuwegein over de in het coalitieakkoord gemaakte afspraken; verzoekt de regering om hierbij ook afspraken te maken met Utrecht en Nieuwegein over het aantal te bouwen woningen voor en na 2030,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hierover eind 2023 geïnformeerd.
36200-A-20 verzoekt de regering om te onderzoeken hoe vanuit het MIRT-fonds 10 miljoen euro geïnvesteerd kan worden in weginfrastructuur voor Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hierover eind 2023 geïnformeerd.
36200-A-21 verzoekt de regering om voor het MIRT 2023 het PBL te laten onderzoeken hoe de auto en het ov toegankelijker kunnen worden gemaakt voor lage inkomens,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	We zullen het PBL informeren over deze wens ten aanzien van het vervolg onderzoek.
36200-A-23 verzoekt de regering dit te betrekken in de verdere gesprekken over het elektrificeren en doortrekken van de spoorlijn Zwolle-Twente-Münster om deze ook na 2028 operationeel te houden,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-A-24 verzoekt de regering om een groter deel van het investeringspakket voor toekomstige infrastructuur te reserveren voor het oplossen van knelpunten in bestaande ov-infrastructuur in de regio,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Via de eerste volgende MIRT-brief zal de TK hierover geïnformeerd worden.
36200-A-25 verzoekt de regering hiervoor bij het voorjaars-MIRT 2023 met een concrete routekaart te komen,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De bereikbaarheid van Zeeland en de routekaart is onderwerp van gesprek met de regio. De update over dit onderwerp wordt opgenomen in de MIRT brief van het voorjaar 2023.
36200-A-26 verzoekt de regering in kaart te brengen op welke manieren de rijks-overheid private en coöperatieve vormen van (openbaar) vervoer van werknemers kan ondersteunen en stimuleren, en daarbij eventuele belemmeringen in wet- en regelgeving mee te nemen,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Momenteel wordt (in samenwerking met de sector) bekeken hoe het beste invulling gegeven kan worden aan deze motie.
36200-A-28 verzoekt de regering de herijking van de kengetallen voortvarend op te pakken en het Handboek Milieuprijzen te updaten; verzoekt de regering de brede welvaartseffecten opnieuw te wegen; verzoekt de regering deze herijkingen mee te nemen in het tot stand brengen van de nieuwe Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA),	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Handboek Milieuprijzen zal waarschijnlijk medio 2023 worden gepubliceerd. De motie kan dus nog niet worden afgedaan.
36200-A-30 verzoekt het kabinet om een onderzoek te starten naar de mogelijkheden tot het reactiveren van spoorlijnen in Nederland inclusief grensoverschrijdende trajecten, en daarbij de Duitse kennis op dit gebied te gebruiken, waarbij ook aanpassingen buiten het voormalige tracé tot de mogelijkheden kunnen behoren,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van het werkprogramma internationaal spoor.
36200-A-31 verzoekt het kabinet een bod van de regio voor de Bodegravenboog serieus te bezien en daarbij een werkende parallelstructuur inclusief extra op- en afrit bij Bodegraven mee te nemen;	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
verzoekt het kabinet in overleg met provincie en gemeente een routekaart op te stellen om binnen drie jaar een veilige ongelijkvloerse fietsoversteek over of onder de op- en afritten van de N11 bij Bodegraven te realiseren,		
36200-A-32 verzoekt het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorge-nomen acties te informeren,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-A-33 verzoekt het kabinet te bezien of een keevoorziening in de vorm van een passeerstrook bij Harderwijk op termijn een oplossing zou kunnen zijn, daarbij rekening houdend met de langetermijnambitie op deze ic-verbinding, en duidelijk te maken wat een logische eerstvolgende stap zou zijn in dit proces,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Eerste overleg over geweest met ProRail en NS. In overleg met deze partijen wordt komende periode een antwoord op deze motie geformuleerd. Via de MIRT-brief zal de Tweede Kamer voor de zomer over de voortgang worden geïnformeerd.
36200-A-34 verzoekt het kabinet voor 1 januari 2023 een plan van aanpak te maken voor de overlast voor woon-werkverkeer, en voor diezelfde datum duidelijkheid te verschaffen over de inzet van de hulpdiensten op Goeree-Overflakkee,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Motie is in uitvoering. Binnenkort worden de afspraken met de veiligheidsregio's vastgelegd
36200-A-35 verzoekt het kabinet samen met de provincie alle opties om overlast voor reizigers te beperken te inventariseren en zich in te spannen om deze overlast zo veel mogelijk te beperken,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De opties om zo goed mogelijk om te gaan met de geplande reizigershinder als gevolg van het ERTMS-proefbedrijf worden gronding geïnventariseerd. De staatssecretaris heeft in februari 2023 een brief gestuurd aan de provincie Flevoland, waarin zij de vragen en zorgen van de provincie onderkent. Later dit jaar worden de plannen omtrent de geplande reizigershinder met verschillende sectorpartijen besproken.
36200-A-36 verzoekt het kabinet op korte termijn aan te dringen op het belang van het zo snel mogelijk opschalen op het traject Breda-Amsterdam; verzoekt het kabinet in die gesprekken aan te geven dat als de NS goodwill wil kweken richting de nieuwe concessieverlening het vanaf de zomer van 2023 kwartaalijks rapporteren van punctualiteitscijfers, zitplaatskans en algemeen klantoordeel op trajectniveau een noodzakelijke eerste stap is,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Momenteel wordt invulling gegeven aan deze motie. IenW zal middels de Kamerbrief over de jaarverantwoording van NS rapporteren over de voortgang.
36200-A-37 verzoekt de regering om de aanbevelingen voor het vervolgonderzoek over te nemen en uit te voeren,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-A-40 verzoekt de regering een zelfstandig MIRT-onderzoek te starten naar de Nedersaksenlijn (Stadskanaal-Emmen), om te kunnen komen tot een startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar dit tracé, en daarbij richting de voorjaarsronde van het MIRT 2023 in overleg met de regio tot afspraken te komen over een oplossing voor de financiering van de resterende middelen voor de eerste fase van de Nedersaksenlijn, het tracé Veendam-Stadskanaal,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Wordt momenteel uitgevoerd. Motie is daarmee afgedaan.
36200-A-41 verzoekt de regering de toepassing van dergelijke maatregelen te onderzoeken voor andere zeer verkeersonveilige N-wegen, waaronder de N9, N18, N35, N36, N48 en N59, en de Kamer over haar bevindingen te informeren,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-A-42 verzoekt de regering samen met provincies de mogelijkheden in kaart te brengen om meer grip op de concessie(kosten) te krijgen, en daarbij het wijzigen van de concessies door het in eigen bezit nemen van vervoersmiddelen, bedrijfs panden, zoals parkeerplaatsen of garages, en het in eigen dienst nemen van chauffeurs te betrekken,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-A-43 verzoekt het kabinet in gesprek te treden met de provincie Zeeland om te onderzoeken of en hoe het Rijk kan ondersteunen bij de instandhouding van de Zeelandbrug,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-A-45 verzoekt de regering de toegezegde tijdelijke rijbaanscheiding op de N50 zo vroeg mogelijk in 2023 te realiseren,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-A-57 verzoekt de regering uiteen te zetten hoe HOV-maatregelen en fietsverbindingen kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid van de Groene Metropool-regio Arnhem-Nijmegen en de regio Foodvalley en inzichtelijk te maken wat daarvoor nodig is,	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-XII-40 roept het kabinet op om te onderzoeken of station Staphorst van de grond kan komen en te bekijken of en hoe de planning naar voren kan worden gehaald, en de Kamer hierover in het voorjaar van 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling IenW	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
36200-XII-44 verzoekt de regering om de Kamer te informeren hoe de Wegenverkeerswet kan worden gewijzigd zodat deze bestuurders een levenslange rijntozegging kunnen krijgen,	Parlementair agenda punt 01-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-46 verzoekt de regering per regio te inventariseren welke specifieke risico's ervoor kunnen zorgen dat de KRW-doelen in 2027 niet zullen worden behaald, en de Kamer hierover voor het tweede kwartaal van 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt 01-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-XII-45 verzoekt de regering om de gemeentelijke plankaarten met locaties van laadpalen op provincieniveau in kaart te brengen voor de komende twee jaar, het groeipad tot 2030 hierbij te betrekken en daarbij onderscheid te maken tussen private en publieke laadpalen en langzaam- en snellaadpunten; verzoekt de regering de Kamer hierover in het eerste kwartaal van 2023 en vervolgens halfjaarlijks te informeren, zowel kwalitatief als kwantitatief,	Parlementair agenda punt 01-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De motie zal worden afgedaan in de Kamerbrief met de jaarlijkse voortgangsrapportage Nationaal Agenda Laadinfrastructuur die in mei naar de Kamer gestuurd zal worden.
36200-XII-47 implementatieplan van de 740 metertrein, inclusief een maatschappelijke kosten-batenanalyse, en de Kamer hierover voor het najaar van 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-XII-48 verzoekt de regering te verkennen of er aanvullende middelen vrij te maken zijn om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken; verzoekt de regering daarbij te verkennen of er in Europa steun is om geldende staatssteunregels soepel toe te passen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Wordt betrokken bij het op te stellen Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. Gereed in 2024
36200-XII-53 verzoekt de regering een richtinggevend kader te ontwikkelen ter stimulering van de beschikbaarheid en het gebruik van deelauto's bij nieuwbouwprojecten,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-54 verzoekt de regering de regeling voor CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit op de kortst mogelijke termijn, bijvoorbeeld als onderdeel van het klimaatpakket van de Voorjaarsnota, te voorzien van meer ambitie; verzoekt de regering deze regeling zo snel mogelijk in werking te laten treden, al dan niet via een alternatief wet- of regelgevend traject;	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Ophoging ambitie wordt nu besproken met stakeholders. Daarna verwerking in het ontwerpbesluit en agendering voor de ministerraad. Terugkoppeling aan de Kamer over de uitvoering van de motie vindt plaats in de Kamerbrief Voortgang Duurzame Mobiliteit en stand van zaken uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit (gepland voor Q2).
36200-XII-55 verzoekt de regering een permanent afwegingskader op te stellen met criteria waar een rijksbijdrage aan infrastructuur in bezit van decentrale overheden gepast is, daar waar deze bijdraagt aan nationale publieke doelen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-56 verzoekt de regering met een voorstel voor een circulaire-economiewet te komen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Motie is ter hand genomen; start internetconsultatie proeve voor de CE-wet september 2023
36200-XII-57 verzoekt de regering om bij de besluitvorming over en binnen de kaders van het Klimaatfonds een regeling uit te werken om circulaire koplopers te ondersteunen en zo de transitie naar een circulaire economie te versnellen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De uitvoering van de motie is onderwerp van overleg met EZK. De besluitvorming over het klimaatfonds is voorzien met de Voorjaarsnota voor 2024 (voorjaar 2023).
36200-XII-60 verzoekt de regering om in overleg te gaan met de NLA en de ILT, samen met het Ministerie van SZW, om te verkennen hoe er tot een periodieke controle voor de arbeidsomstandigheden op Schiphol kan worden gekomen; verzoekt de regering de Arbeidsinspectie te verzoeken tot minimaal een jaarlijkse controle en het resultaat daarvan met de Kamer te delen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-62 verzoekt het kabinet om zich in EU-verband in te spannen voor de totstandkoming van een Europese havenstrategie om onszelf enerzijds te beschermen tegen ongewenste buitenlandse invloeden en anderzijds onze havens concurrerend te houden; verzoekt het kabinet erop aan te dringen dat in die Europese havenstrategie wettelijke afspraken in Europees verband over toegestane maximale participatie door buitenlandse (staats)bedrijven en over de verschillende typen haveninfrastructuur die in publieke en/of Europese handen zouden moeten blijven, worden opgenomen; verzoekt het kabinet erop aan te dringen dat in die Europese havenstrategie afspraken tussen havens en lidstaten in Europees verband over de omgang met buitenlandse investeringen worden opgenomen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-64 verzoekt de regering om op zo kort mogelijke termijn in gesprek te gaan met de ov-bedrijven om de consequenties van de energiecrisis in kaart te brengen, hierbij af te wegen welke compensatieafspraken door het Rijk mogelijk zijn, en de Kamer daarover te informeren,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
36200-XII-65 verzoekt de regering om te onderzoeken op welke manier ook kleine passagiersvliegtuigen gereguleerd kunnen worden, bijvoorbeeld door deze onder de slotregeling te laten vallen; verzoekt de regering om zich in Europa in te zetten voor regulering op het gebruik van privéjets,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-67 verzoekt de regering om te onderzoeken welke maatschappelijke kosten die de luchtvaart nu veroorzaakt niet of onvoldoende worden gedekt door belastingen, heffingen, pacht of andere afdrachten van de luchtvaart,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-69 verzoekt de regering de huidige wet- en regelgeving op de kortst mogelijke termijn in lijn te brengen met de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV, en de Kamer hierover voor de zomer 2023 te informeren,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-70 verzoekt de regering met de provincie Gelderland in gesprek te gaan om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om alsnog bij de volgende concessiewisseling te komen tot een (rolstoel)toegankelijk toilet in elke trein en te bezien hoe het Rijk daaraan kan bijdragen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Provincie Gelderland heeft een onafhankelijk onderzoek gestart. Resultaten worden in voorjaar 2023 verwacht.
36200-XII-71 verzoekt de regering in overleg met de VNG te bezien hoe in de model-APV die wordt opgesteld een vergunningsplicht kan worden opgenomen; verzoekt de regering voorts in kaart te brengen op welke wijze meer eenduidigheid in de maatregelen rond deelscooters tussen gemeenten verwezenlijkt kan worden, waarbij aanscherping van wet- en regelgeving betrokken wordt,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Er loopt een enquête bij gemeenten. Begin maart worden de resultaten van de enquête besproken.
36200-XII-86 verzoekt de regering met een positieve grondhouding met de bestuurlijke partners in beeld te brengen welke aanpassingen noodzakelijk zijn voor de inpassing van stations bij Barneveld-Noord en Stroe op de lijn Apeldoorn-Amersfoort met bijbehorende sprinterverbinding, en de Kamer voor het volgende commissiedebat MIRT te informeren over de mogelijkheden,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-87 verzoekt het kabinet om alles op alles te zetten om te voorkomen dat nachtelijk vervoer vanaf Ameland vervalt en in overleg met watertaxibedrijven en gemeenten van de Wadden mogelijkheden tot generieke ontheffing bij nachtelijk varen voor gespecificeerde diensten te onderzoeken,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-88 verzoekt de regering om in samenspraak met de sector te onderzoeken hoe regionale scheepsbouwclusters kunnen worden versterkt en beschermd,	Parlementair agenda punt 01-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Afgedaan met Kamerbrief 21-12-2022 Verzoek van het lid Van der Plas uit brief d.d. 6 december 2022
36200-XII-89 verzoekt het kabinet de toekomstige bereikbaarheid, waaronder de N33, van het Eemsdeltagebied mee te nemen in de Toekomstagenda Groningen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De planuitwerking is stil komen te liggen vanwege geldtekort en stikstofproblematiek.
36200-XII-91 verzoekt de regering te onderzoeken hoe lichte elektrische voertuigen meer kunnen worden gestimuleerd voor woon-werkverkeer,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Over het stimuleren van LEV's in woon-werkverkeer worden verkennende gesprekken gevoerd. Het is de bedoeling dit een plek te geven in het programma vergroenen reisgedrag i.o.
36200-XII-96 verzoekt het kabinet eindelijk werk te maken van de verbreding van de N50, en de Kamer over de uitkomsten te informeren,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-100 verzoekt de regering om in 2023 €150.000 te investeren uit artikel 17 Luchtvaart in een omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport en te onderzoeken of en hoe eenzelfde bedrag in 2024, 2025 en 2026 gereserveerd kan worden,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	Ter uitvoering van de aangenomen motie van de leden Koerhuis en Van der Molen is geld vrijgemaakt. Voor 2023 zal in totaal €150.000,- beschikbaar worden gesteld als bijdrage aan het Omgevingsfonds MAA. Thans is onderzoek gaande of ook voor de jaren 2024-2026 eenzelfde bijdrage beschikbaar gesteld kan worden. Hierover vindt ook al overleg plaats met de provincie Limburg. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden over de voortgang middels de periodieke kamerbrieven luchtvaart.
36200-XII-102 verzoekt de regering de effecten van de transitie naar een circulaire economie op ontwikkelingslanden in kaart te brengen en te komen met voorstellen om de negatieve effecten daarvan te ondervangen,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
36200-XII-101 verzoekt de regering te voorkomen dat de Schiphol Group nu boerderijen opkoopt voor stikstofruimte, in afwachting van de nadere	Parlementair agenda punt	LNV zal zorgdragen voor de afdoening van deze motie en de Kamer op de

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
uitwerking van de aangekondigde stikstofplannen,	1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	hoogte houden van de vorderingen.
36200-XII-104 verzoekt het kabinet een halt toe te roepen aan de stikstofjacht op boeren voor snelwegen en luchtvaart en de stikstofruimte in te zetten voor legalisatie PAS-melders en natuurherstel.	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	LNV zal zorgdragen voor de afdoening van deze motie en de Kamer op de hoogte houden van de vorderingen.
36200-XII-73 verzoekt de regering bij de uitwerking van de structurerende keuzes vrijblijvendheid zo veel mogelijk te vermijden, en de Kamer halfjaarlijks te informeren over de uitwerking én gekozen wettelijke borging,	Parlementair agenda punt 1-12-2022 Begrotingsbehandeling lenW	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
30015-109 verzoekt het kabinet om duidelijk inzichtelijk te maken en af te bakenen wie welke bevoegdheden heeft in het privaats-publieke systeem van de kwaliteitsborging bij bodemintermediairs,	08-12-2022 Versterking stelsel kwaliteitsborging in het bodembeheer (30 015, 106)	De bevoegdheden in het publiek-private Kwalibo-stelsel zijn beschreven in het plan van aanpak van de Taskforce Versterking Bodemstelsel dat op 4 april 2022 aan de Kamer is gestuurd. In een volgende brief aan de Kamer kan dit opnieuw en overzichtelijk worden beschreven. Voorgesteld wordt om hier geen separate brief aan te wijden maar een tekst op te nemen in een verzamelbrief op het terrein van bodembeleid.
30015-110 verzoekt de regering om voor deze extra inzet al in 2024 een tussentijdse evaluatie uit te voeren, om zo tijdig bij te kunnen sturen,	Parlementair agenda punt 8-12-2022 Versterking stelsel kwaliteitsborging in het bodembeheer (30 015, 106)	De evaluatie van de extra inzet voor Kwalibo/bodem bij de ILT zal in 2024 plaatsvinden. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.
32852-213 verzoekt de regering een generatietoets toe te passen op het Nationaal Programma Circulaire Economie en hierover te rapporteren aan de Kamer,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 03-02-2023 Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) incl. kabinetsreactie op ICER en SER-verkenning
32852-214 verzoekt de regering zich in Europa in te zetten om het right to repair zo spoedig mogelijk in te voeren,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Circulaire Economie	Het voorstel van de Europese Commissie wordt eind maart verwacht. De TK zal schriftelijk worden geïnformeerd via BNC fiche.
32852-217 verzoekt de regering om een nationale duurzame grondstoffen- en materialendoelstelling te ontwikkelen en deze mee te nemen in het Nationaal Programma Circulaire Economie,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Circulaire Economie	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
32852-218 verzoekt de regering om hergebruik van afgedankte producten te bevorderen en een makkelijk en concreet toepasbare handreiking op te stellen voor milieustraten om te beoordelen wanneer er sprake kan zijn van voortgezet gebruik; verzoekt de regering om het toepassen van deze handreiking onder de aandacht te brengen van gemeenten en milieustraten en in te bedden in het VANG-programma en de ondersteuning aan circulaire ambachts-centra,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Circulaire Economie	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
32852-220 verzoekt de regering om in de verbetervoorstellen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ook een voorstel te doen voor het verbeteren van de positie van gemeenten door hun een formele rol te geven in de UPV's waarbij ervoor wordt gezorgd dat de verantwoordelijkheid en kosten niet worden afgewenteld van producenten naar gemeenten en inwoners,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Circulaire Economie	De Kamer wordt hier voor de zomer van 2023 over geïnformeerd.
32852-221 verzoekt de regering in navolging van Frankrijk en in overleg met buurlanden voorbereidingen te treffen om zo spoedig mogelijk te komen tot nationale wetgeving waarin het vernietigen van niet-verkochte goederen wordt verboden en tevens te komen tot nationale wetgeving waarin het recht op reparatie wordt geregeld,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Circulaire Economie	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
30175-421 verzoekt de regering om in de maatwerkafspraken met Tata ook concrete juridisch afdwingbare eisen op te nemen ten aanzien van gezondheidswinst, bijvoorbeeld door het stellen van reductie-eisen voor PAK's, fijnstof en andere schadelijke stoffen,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Leefomgeving	De onderhandelingen met Tata Steel over de Joint Letter of Intent (JLOI) lopen nu. Hierin worden ook eisen opgenomen ten aanzien van gezondheidswinst en reductie van emissies. Zowel Rijk als het bedrijf zetten hier hun handtekening onder.
30175-422 verzoekt de regering om in de maatwerkafspraken met Tata concrete en juridisch afdwingbare afspraken te maken over het zo snel mogelijk uitfasen van de meest vervuilende onderdelen,	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Leefomgeving	Dit wordt in samenspraak met EZK vormgegeven. EZK informeert de Kamer in het voorjaar over de planning en fasering.
30175-426 verzoekt de regering, in samenwerking met anderen, te borgen dat er gehandhaafd wordt bij centrales die te veel uitstoten, te borgen dat	Parlementair agenda punt	Afgedaan met Kamerbrief 19-01-2023

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
uitstoot, waaronder uitstoot van PAK's, beter en uniformer gemeten wordt en beter te luisteren naar omwonenden, hen beter te informeren en hun zorgen over onder andere hun gezondheid serieus te nemen, en de Kamer begin 2023 te informeren hoe dit wordt opgepakt en uitgevoerd,	08-12-2022 Leefomgeving	Stand van zaken asfaltcentrales
22112-3559 verzoekt het kabinet om alles op alles te zetten om de administratieve lasten voor mkb'ers te beperken; verzoekt het kabinet om in gesprek te gaan met het Nederlandse mkb om te kijken hoe dit tot stand kan worden gebracht,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	Het voorkomen van onnodige of disproportionele administratieve lasten is een staande en blijvende beleidsinzet. N.a.v. de motie wordt een gesprek met MKB Nederland ingepland.
22112-3562 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de Europese Commissie over de mogelijkheid om dierenwelzijn in het productpaspoort op te nemen,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	Het beste moment om dit op te brengen in Europees verband wordt nog bepaald (bijvoorbeeld tijdens een Milieuraad of bila met de Europese Commissaris) met uitgangspunt uiterlijk september 2023.
22112-3563 verzoekt de regering in Europa te pleiten om een ambitieus percentage gerecycled textiel in nieuwe kleding te verplichten en daarbij in te zetten op vezel-tot-vezelrecycling,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	Het beste moment om dit op te brengen in Europees verband wordt nog bepaald (bijvoorbeeld tijdens een Milieuraad of bila met de Europese Commissaris) met uitgangspunt uiterlijk september 2023.
22112-3565 verzoekt de regering om in Europees verband in te zetten op ambitieuze wetgeving om het bewust toevoegen van microplastics aan producten te beëindigen en microplastic dat onbewust in het milieu terecht komt aan te pakken, bij voorkeur door een verbod in te stellen waarin alleen voor noodzakelijke toepassingen waarvoor nog geen realistisch alternatief is, een uitzondering wordt gemaakt,	Parlementair agenda punt [08-12-2022] - Fiches over duurzame producten de norm maken en de Europese strategie voor duurzaam en circulair textiel (22 112, nr. 3468)	Motie wordt dit voorjaar afgedaan in een Kamerbrief over de monitoring van het Plastic Pact NL.
31936-1008 verzoekt de regering om in gesprek te gaan met de luchtvrachtsector en te onderzoeken hoe een aparte slotpool op Schiphol voor de luchtvracht kan worden opgezet met een maximaal aantal vluchten per jaar,	Parlementair agenda punt 21-12-2022 Luchtvaart	De Kamer wordt naar verwachting voor het kerstreces geïnformeerd
31936-1010 verzoekt de regering om bij Schiphol aan te dringen op fatsoenlijke lonen en goede arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers en het benutten van arbeidspotentieel van mensen die nu thuis zitten,	Parlementair agenda punt 21-12-2022 Luchtvaart	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
31936-1015 verzoekt het kabinet dit gezamenlijke onderzoek uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023, tegelijk met de stand van zaken over de reductie van het aantal afhandelaren op Schiphol, naar de Kamer te sturen en daarin een tijdpad op te nemen voor alle vervolgstappen die nodig zijn om tot daadwerkelijke beperking van het aantal grondafhandelaars van bagage te komen,	21-12-2022 Luchtvaart	Het eerste deel van het onderzoek is op 25 januari opgeleverd en begin februari gedeeld met betrokken partijen. Momenteel wordt aan een Kamerbrief gewerkt met daarin de stand van zaken, het tijdpad en de benodigde vervolgstappen in het traject van beperking van het aantal afhandelingsbedrijven. Verwachting is dat de brief snel na het voorjaarsreces uitgaat.
31936-1017 verzoekt het kabinet in overleg met de betrokken gemeenten en het vliegveld te borgen dat de ruimte voor politie- en traumahelikopters op Rotterdam The Hague Airport niet beperkt wordt,	Parlementair agenda punt 21-12-2022 Luchtvaart	De uitvoering van deze motie wordt betrokken bij het te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Het ontwerp van dat luchthavenbesluit wordt naar verwachting voorjaar 2024 in voorhang aan de Tweede Kamer aangeboden en zal naar verwachting najaar 2024 inwerking treden.
31936-1019 Verzoekt het kabinet in overleg te gaan met de Nederlandse luchtvaart-maatschappijen en luchthavens over een tijdpad voor het zo snel als mogelijk delen van dit soort fatsoenslijsten, en hen tot het delen hiervan te stimuleren;	Parlementair agenda punt 21-12-2022 Luchtvaart	Er heeft inmiddels overleg plaatsgevonden tussen het departement en de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen hebben toegezegd een actieplan op te stellen met concrete stappen om te onderzoeken of het delen van zwarte lijsten mogelijk is. De minister zal zoals eerder toegezegd voor het einde van het eerste kwartaal van 2023 de Kamer hierover informeren.
31521-123 verzoekt de regering knelpunten weg te nemen die mensen ervan weerhouden om chauffeur te worden, door bijvoorbeeld rekening te houden met eerder verworven competenties,	Tweeminutendebat Leerlingenvervoer op 19 oktober 2022	Per 1-3-2023 is de termijn voor het leerwerktraject taxichauffeur verlengd van 4 naar 6 maanden. Er is een

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
		opdracht in voorbereiding aan het CBR om de praktijkexamens voor taxichauffeur beter aan te laten sluiten op de ontwikkelen op het huidige personeelsaanbod.
31521-129 verzoekt de regering om aan tafel te gaan met KNV Zorgvervoer en Taxi om de mogelijkheid te bespreken om banen te combineren, zodat het beroep van buschauffeur in het leerlingenvervoer aantrekkelijker kan worden gemaakt,	Tweeminutendebat Leerlingenvervoer op 19 oktober 2022	In het kader van het verbeterprogramma Doelgroepenvervoer dat wordt getrokken door het ministerie van VWS is dit één van de onderdelen die wordt bekeken. Naast VWS zijn IenW, KNV en OCW betrokken. Vanwege de complexiteit is een oplossing nog niet in zicht.
24170-274 verzoekt de regering om met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten in gesprek te gaan om ervoor te zorgen dat bij het autoluw maken van steden en het verdwijnen van parkeerplaatsen, rekening wordt gehouden met mensen met een lichamelijke beperking; verzoekt de regering voorts de VNG te laten inventariseren of er in steden bij winkels, culturele voorzieningen en overheidsgebouwen wel genoeg parkeerplaatsen zijn voor mensen met een lichamelijke beperking, en de Kamer voor het zomerreces te informeren over het resultaat van deze gesprekken,	22 december 2022 Plenair debat Implementatie van het VN Verdrag Handicap	Conform deze motie zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat uw Kamer nog voor het zomerreces informeren over het resultaat van de gesprekken met de VNG over het voorzien van parkeerplaatsen voor mensen met een lichamelijke beperking.
33576-334 verzoekt de regering om alle vergunningen die direct of indirect een rol spelen bij het lozen van afval in de Waddenzee in kaart te brengen, te controleren en hierover begin volgend jaar aan de Kamer te rapporteren,	Plenair debat Natuur 22 december 2022	Directe en indirecte vergunningen van Rijkswaterstaat zijn in kaart gebracht en gecontroleerd. De vraag is of ook de indirecte vergunningen van alle bedrijven die op rwzi's lozen moet worden meegenomen. Deze moeten dan worden opgevraagd bij alle omgevingsdiensten.
	Parlementair agenda punt	Beantwoordingsbrief is op 18 januari naar de TK gestuurd. Intussen is op 31 januari jl. ook de motie De Hoop aangenomen (TK 2022-2023, 29 684, nr. 240). Ook die motie roept op om, binnen de geldende wetgeving, tot een oplossing te komen in overleg met betrokken partijen en de Kamer hierover binnen 2 maanden te informeren. Het vervolgoverleg in de regio wordt nu gepland.
29684-240 verzoekt de regering om haast te maken met dat overleg en daarin naar oplossingen te zoeken binnen de wet om nachtelijke watertaxidiensten naar de Waddeneilanden in stand te houden, en de Kamer uiterlijk binnen twee maanden op de hoogte te stellen van de uitkomsten,	24-01-2023 Wadden	
29984-1082 verzoekt de regering om met gemeentes en andere belanghebbende organisaties in gesprek te treden over het opheffen van nabo's en te onderzoeken welke juridische instrumenten nodig zijn om de stokkende aanpak van het NABO-programma weer op gang te brengen,	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Spoor	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
29984-1083 verzoekt de regering om in overleg met medeoverheden te komen tot nieuw beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door stedelijk gebied, teneinde de veiligheid van omwonenden langs het spoor te garanderen.	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Spoor	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
29984-1084 verzoekt de regering uiterlijk het eerste kwartaal van 2023 te komen met een robuuste en ambitieuze visie op het spoorgoederenvervoer.	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Spoor	Visie wordt in het voorjaar 2023 naar de Kamer gestuurd.
29984-1085 verzoekt de regering om te onderzoeken in hoeverre vervoerders gestimuleerd kunnen worden zo veel mogelijk gebruik te maken van minder dichtbevolkte routes en andere modaliteiten teneinde een veilig vervoer van gevaarlijke stoffen te realiseren, verzoekt de regering de Kamer hier voor het zomerreces over te informeren.	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Spoor	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
31409-378 verzoekt de regering om samen met de Nederlandse maritieme sector de vlootvernieuwing van de Rijksrederij strategisch te benutten en de kansen van de Nederlandse maritieme sector te optimaliseren; verzoekt de regering om de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	Binnen 6 maanden zal de voortgang aan de Kamer worden gemeld
31409-379 verzoekt de regering een visie, een plan en een groeipad tot 2030 en 2050 op te stellen ten aanzien van duurzame scheepvaartbrandstoffen en nieuwe haventerreinen, en daarbij de internationale context in de energietransitie te betrekken.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	De Kamer wordt naar verwachting eind 2023 geïnformeerd
31409-380 verzoekt het kabinet om met desbetreffende provincies, gemeenten, het Waddenbestuur en andere relevante partijen te onderzoeken hoe het voor rederijen/ondernemers makkelijker gemaakt kan worden om te voldoen aan het mobiliteitsvraagstuk in het Waddengebied.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.

Omschrijving van de motie	Vindplaats	Stand van zaken
31409-381 verzoekt het kabinet om in gesprek te gaan met de binnenvaartsector om te kijken hoe de transitie naar waterstof en methanol eerder dan 2035 gerealiseerd kan worden; verzoekt het kabinet om de uitkomsten van deze gesprekken om te zetten in een concreet en realistisch uitvoeringsplan.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	De Kamer wordt naar verwachting eind 2023 geïnformeerd
31409-382 verzoekt het kabinet om de werkgelegenheid, innovatie en het behoud van kennis en kunde in ons land mee te wegen bij alle besluitvorming over de vlootvernieuwing van de Rijksrederij.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	Voortgang zal samen met motie 31409-378 aan de Kamer worden gemeld
31409-388 verzoekt de regering om in EU-verband alle nodige inspanningen te verrichten om alle schepen vanaf 400 ton onder het Europese ETS te laten vallen.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	De motie geeft de NL inzet weer die is gericht op de genoemde uitbreiding van de scope van 5.000 naar 400 bruto ton (GT). Hiervoor bleek tijdens de onderhandelingen geen brede steun. Het akkoord tussen EP en Raad is inmiddels gefinaliseerd. Wel bereikte NL uitbreiding van de scope van dataverzameling per 2025, onder andere naar een deel van de kleinere cargo schepen (de categorie 'general cargo'). Dit is de 1e stap naar uitbreiding. Bij de herziening in 2026 wordt opnieuw naar scheepstypes tussen 400 en 5000 GT gekeken. De NL inzet is daar nu op gericht.
31409-392 verzoekt de regering ervoor te zorgen dat de inzet van offshorewerk-schepen geheel meegenomen kan worden onder de tonnageregeling en de afdrachtvermindering zeevaart, met inachtneming van de internationale kaders voor onder meer staatssteun.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	Gestreefd wordt om de uitvoering van de motie mee te nemen in de uitwerking van de sectoragenda voor de maritieme maakindustrie van EZK i.s.m. lenW, DEF en FIN. Deze moet halverwege het jaar gereed zijn.
31409-393 roept het kabinet op in overleg te gaan met de industrie om te zien welke ruimte nodig is om snel alternatieven te ontwikkelen voor het ontgassen op open water; roept het kabinet op om met de Inspectie Leefomgeving en Transport, de betrokken overheden en het bedrijfsleven in overleg te gaan om het bedrijfsleven alvorens een algeheel verbod is ingegaan voldoende aanwezige alternatieve ontgassingscapaciteit te laten inzetten.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	Dit wordt meegenomen in de volgende Kamerbrief voor het Bestuurlijk Overleg varend ontgassen in Q2 2023.
31491-395 verzoekt de regering het plan van aanpak voor de eerste tranche van het vlootvervangingsprogramma, inclusief bijbehorende planning en de inzet op innovatie, zo snel als mogelijk naar de Kamer te sturen en het mee nemen bij de voorbereiding van de begrotingen voor 2024 en verder.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Maritiem	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
36200-XIII-57 36 verzoekt de regering om zich in te zetten voor het versneld instellen van ambitieuze Europese wetgeving voor een minimumhoeveelheid recyclelaaf in plastics en daarbij met gelijkgestemde lidstaten op te trekken, waarbij Nederland een voortrekkersrol inneemt zodat investeringen in recyclelaaf versneld op gang kunnen komen,	Begrotingsbehandeling EZK 23 november 2022	De Staatssecretaris zal in het voorjaar de TK schriftelijk informeren met een kamerbrief over de monitoring van het Plastic Pact NL, waarmee deze motie zal worden afgedaan.
32813-999 verzoekt het kabinet om een plan van aanpak te ontwikkelen om de daadwerkelijke emissies van industriële bedrijven in beeld te krijgen, en daar de Kamer voor de zomer over te informeren;	Debat over de klimaatplannen van de regering 23 februari 2022	Dit zal worden meegenomen in één van de brieven over stikstofaanpak.
31936-1030 verzoekt de regering om vliegmaatschappijen op te roepen de lonen van bagage- en passagiersafhandelaars te verhogen in lijn met de loonsverhoging van beveiligers,	Parlementair agenda punt 09-02-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
31936-1031 verzoekt de regering om te zorgen dat bij toekomstig groot baanonderhoud vermindering van geluidsoverlast zo veel mogelijk geborgd is en om luchthavens hierop te blijven wijzen,	Parlementair agenda punt 09-02-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.
31936-1034 verzoekt het kabinet geen natuurvergunning te verlenen voor Schiphol of Lelystad Airport voordat gegarandeerd kan worden dat de luchtvaart op een eerlijke wijze bijdraagt aan het oplossen van het stikstofprobleem en aan alle nationale en internationale voorwaarden is voldaan,	Parlementair agenda punt 09-02-2023 Luchtvaart	LNV zal zorgdragen voor de afdoening van deze motie en de Kamer op de hoogte houden van de vorderingen.
31936-1040 verzoekt de regering in kaart te brengen op welke punten Europese en internationale regels en afspraken de Nederlandse ambities belemmeren als het gaat om de omvang van de luchtvaart, en de Kamer hierover te informeren; verzoekt de regering zich op Europees niveau uit te spreken ten aanzien van de onderlinge strijdigheid van deze regels en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek,	Parlementair agenda punt 09-02-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt conform motie hierover geïnformeerd.

Tabel 124 Door Bewindslieden gedane toezeggingen

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De minister van Infrastructuur en Waterstaat streeft ernaar om de Kamer voor het zomerreces te informeren over de mogelijkheden van niet dwingende verkeersbegeleiding van schepen op de vaarroute boven de Waddenzee.	Parlementair agenda punt 25-01-2022 Wadden	Afgedaan met Kamerbrief 29-06-2022 Derde Voortgangsbrief MSC Zoe
In mei zal de Kamer informatie ontvangen over de inzet van de extra middelen uit het coalitieakkoord met betrekking tot de verbetering van het VTH-stelsel.	Parlementair agenda punt 26-01-2022 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 13-06-2022 Omgevingsveiligheid
Voor het commissiedebat Toezicht en handhaving op 9 maart 2022 ontvangt de Kamer een planningsoverzicht waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoe de planning van het verbeteren van het VTH-stelsel verloopt en welke activiteiten worden ondernomen.	Parlementair agenda punt 26-01-2022 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 24-02-2022 Planning opvolging aanbevelingen commissie Van Aartsen
Voor het tweeminutendebat Externe veiligheid wordt de Kamer geïnformeerd wanneer het RIVM een advies geeft over wat onacceptabele milieu- en gezondheidsrisico's zijn.	Parlementair agenda punt 26-01-2022 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 16-02-2022 Beantwoording enkele vragen n.a.v. het commissiedebat Externe Veiligheid
Voor het zomerreces ontvangt de Kamer een brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de aanpak van de uitstoot van asfaltcentrales en de stand van zaken over de uitstoot van emissies (o.a. van benzeen).	Parlementair agenda punt 26-01-2022 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 07-07-2022 Stand van zaken asfaltcentrales
De Kamer wordt, naar aanleiding van de vraag van het lid Grinwis, eind dit jaar verder geïnformeerd over de uitvoering van de motie over transparante en structurele monitoring van Tata van september 2021	Parlementair agenda punt 26-01-2022 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 16-01-2023 Milieuproblematiek Tata Steel
Voor het tweeminutendebat Externe veiligheid ontvangt de Kamer een brief waarin de specifieke vraag van het lid Kröger over hoe de vervuiling van PAK's en lood bijvoorbeeld ook in Haarlem-Noord terechtkomt en op de vraag of er verder onderzoek wordt gedaan naar de uitstoot van Tata verderop in de regio.	Parlementair agenda punt 26-01-2022 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 16-02-2022 Beantwoording enkele vragen n.a.v. het commissiedebat Externe Veiligheid
De minister gaat na wat de mogelijkheden zijn om een inspectie uit te voeren bij het schip CSCL Pacific Ocean en informatie in te winnen met betrekking tot de overwegingen om de zuidelijke route te bevaren ondanks de storm. De bevindingen zullen worden gedeeld met de Kamer.	Parlementair agenda punt 02-02-2022 Maritiem	Afgedaan met Kamerbrief 29-06-2022 Derde Voortgangsbrief MSC Zoe
In verband met de situatie bij de Vuurtoren de Lange Jaap zullen het besluitvormingstraject en de onderliggende stukken worden bekeken om te voorkomen dat dit zich nog eens voordoet. De uitkomsten van dit onderzoek zullen zodra er meer bekend is met de Kamer worden gedeeld.	Parlementair agenda punt 02-02-2022 Maritiem	Afgedaan met Kamerbrief 15-09-2022 Procesevaluatie de toren De Lange Jaap
Op dit moment vindt een inventarisatie plaats van andere kunstwerken die mogelijke eveneens niet voldoende onderhouden zijn. De Kamer wordt hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 02-02-2022 Maritiem	Afgedaan met Kamerbrief 31-01-2022 Besluit vervolg vuurtoren Kijkduin
Cijfers over scholen in schoolzones worden, indien en voor zover beschikbaar, voor het CD Verkeersveiligheid (20-04-22) naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Deze toezegging is afgedaan d.m.v. de verzamelbrief 'Maatregelen verkeersveiligheid' van 15 april jl. (kamerstuk 29 398 , nr. 998).
Voor de zomer ontvangt de Kamer de hoofdlijnenbrief over 'Betalen naar gebruik'. Hierin wordt ook aandacht besteed aan de privacy van bestuurders.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met: Verzonden 1 juli 2022 door Financien: Kamerbrief 1e hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik van 1 juli 2022
Voor het commissiedebat Verkeersveiligheid (20-04-22) ontvangt de Kamer een brief over het onderzoek naar het mogelijk beperken van de snelheid op gebiedsontsluitingswegen.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief in aanloop naar het CD van 20/4 is aangegeven dat CROW de inrichtingskenmerken uitwerkt en er wordt gewerkt aan de andere aanbevelingen als vervolg op het afwegingskader 30 km/h.
Voor het notaoverleg MIRT (11-04-22) ontvangt de Kamer informatie over het proces rondom het overleg over het Zuidasdok.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 23-6-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
In mei 2022 stuurt de staatssecretaris een richtinggevende notitie naar de Kamer inzake Nationaal MilieuProgramma	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Nationaal Milieu Programma
Het advies van de Raad van State over het VTH-stelsel en de toepassing van straf- en/of bestuursrecht wordt, zodra beschikbaar, met de Kamer gedeeld.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	24-02-2023 In oktober jl is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin is toegelicht waarom nog geen advies is aangevraagd (Kamerstuk 22 343/ 28 663 , nr. 348). Het onderdeel dat

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		betrekking heeft op doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties ligt bij JenV; zij laten onderzoek doen. Ten aanzien van het onderdeel dat betrekking heeft op de doorzettingsmacht wordt gewerkt aan de vraagstelling en plan van aanpak.
De staatssecretaris stuurt voor de zomer het doelentrajec naar de Kamer inzake circulaire economie en de klimaatdoelen.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
Na de zomer ontvangt de Kamer een vervolgbrief over belasting op polymeren, na overleg met EZK en Financiën.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 07-10-2022 Onderzoeksrapport naar een nationale belasting op primair fossiel plastic
De minister stuurt een brief over de mogelijkheid de Westerscheldetunnel voor de Zeeuwen (eerder) tolvrij te maken.	Parlementair agenda punt 16-02-2022 Hoofdlijnendebat Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 28-03-2022 Informatie over de mogelijkheid de Westerscheldetunnel voor de Zeeuwen (eerder) tolvrij te maken
De Kamer ontvangt voor het CD Verduurzaming luchtvaart op 16 juni 2022 het tijdpad voor de invoering van het CO2-emissieplafond voor de luchtvaart.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 10-05-2022 Voortgang en planning dossiers verduurzaming luchtvaart
De Kamer ontvangt een reactie op de petitie Burgervisie Schiphol, die recentelijk is aangeboden aan de commissie door de ORS-bewonersdelegatie.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 25-05-2022 Reactie op petitie ORS-WTL over krimp Schiphol
De Kamer ontvangt voor de zomer een onderzoek van de GGD'en naar vliegtuigoverlast voor omwonenden van Schiphol.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 11-7-2022 Voortgangsbrief PAMV en onderzoeken vliegtuiggeluid
De Kamer wordt binnen twee maanden geïnformeerd over de voortgang op het gebied van het participatieproces in de regio.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 17-10-2022 Opvolging advies Van Geel Omgevingsraad Schiphol
De Kamer wordt geïnformeerd over de voortgang t.a.v. het delen van zwarte lijsten met hindergevend vliegtuigpassagiers tussen Nederlandse vliegtuigmaatschappijen	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 05-09-2022 Stand van zaken delen Zwarte lijsten van ordeverstoring passagiers tussen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen
De Kamer ontvangt een brief over de terugbetaling van de staatssteun door KLM in juni dit jaar. Hierbij wordt de reactie op het rapport van de staatsagent gevoegd.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met brief financiën 23-06-2020 Kamerbrief over derde rapportage staatsagent KLM
De Kamer wordt over twee maanden geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. de rekenregels voor geluidscumulatie.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	15-02-2023 Een eerder bestuurlijk overleg heeft niet tot een duidelijk resultaat geleid. In het CD Luchtvaart op 25 januari 2023 heeft M IenW gemeld de gesprekken uiterlijk rond de zomer te willen afronden. Ter voorbereiding op een volgend BO worden voorstellen ter ondersteuning van de gemeenten ontwikkeld.
De Kamer ontvangt in de tweede helft van het jaar het nieuwe kader netwerkqualiteit.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 22-12-2022 Beleidskader netwerkqualiteit
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek over de arbeidsomstandigheden van grondafhandelaars.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 12-09-2022 Vierde update zomer gedrukte Schiphol
Gekoppeld aan de toegezegde beleidsagenda ontvangt de Kamer halverwege mei een planningsbrief over de beleidsinzet voor de luchtvaart.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 17-05-2022 Beleidsprogramma Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om een gelijk speelveld te creëren tussen hubs binnen en buiten de EU en hierbij zal de minister onder meer ingaan op de mogelijkheden om Turkije te houden aan een CO2-heffing of invliegbelasting.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 10-05-2022 Voortgang en planning dossiers verduurzaming luchtvaart
De Kamer wordt geïnformeerd over de precieze status van de Luchtvaartnota.	Parlementair agenda punt 24-02-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		11-03-2022 Status Luchtvaartnota
		Afgedaan met Kamerbrief
Voor de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de gemaakte keuzes met betrekking tot de tarieven en tariefdifferentiatie.	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	05-07-2022 Uitgangspunten implementatie herziene Eurovignetrichtlijn in vrachtwagenheffing
Er zal een formele MKB-toets worden uitgevoerd bij de verschillende		Ter voorbereiding op de vaststelling van het meerjarenprogramma een MKB-toets worden uitgevoerd; verwacht wordt dat deze in de eerste helft van 2024 zal plaatsvinden.
terugsluismogelijkheden en de Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten daarvan	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	
De Kamer ontvangt het meerjarenprogramma terugsluis voorafgaand aan de invoering van de wet.	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	Het kabinet spant zich in om het eerste meerjarenprogramma, voor de periode 2026-2030, na overleg met de vervoerspartijen, op Prinsjesdag 2024 te publiceren.
		Afgedaan met Kamerbrief
Voor het einde van 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over eventuele risico's en zorgen met betrekking tot de hoofddienstaanbieder.	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	07-11-2022 Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
		Afgedaan met Kamerbrief
De Kamer ontvangt halfjaarlijks een voortgangsbrief over onder andere de planning, financiën en risico's met betrekking tot de invoering van de vrachtwagenheffing.	Parlementair agenda punt 14-03-2022 Vrachtwagenheffing	07-11-2022 Voortgang invoering vrachtwagenheffing per 1 oktober 2022
		Afgedaan met Kamerbrief
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden en voors en tegens t.a.v. het verhandelbaar maken van hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) tussen EU-lidstaten.	Parlementair agenda punt 31-03-2022 Duurzaam Vervoer	23-06-2022 Voortgang Duurzaam Vervoer
		Afgedaan met Kamerbrief
In juni ontvangt de Kamer een programmaplan met een beschrijving van alle acties die worden genomen naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen.	Parlementair agenda punt 12-04-2022 Toezicht en Handhaving	08-07-2022 Afgedaan met Kamerbrief Versterking VTH-stelsel
		Afgedaan met Kamerbrief
De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Van Esch (PvdD) over de gedeeltelijke opvolging van aanbeveling 9 uit het rapport van de commissie Van Aartsen.	Parlementair agenda punt 12-04-2022 Toezicht en Handhaving	10-06-2022 Aanbeveling 9 van de commissie Van Aartsen en aanpak milieucriminaliteit
		Afgedaan met Kamerbrief
In mei ontvangt de Kamer een brief met de uitwerking van het coalitieakkoord, hierin zal verder worden ingegaan op de hoofdlijnen van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel).	Parlementair agenda punt 12-04-2022 Toezicht en Handhaving	13-06-2022 Omgevingsveiligheid
		Afgedaan met Kamerbrief
In de MIRT-brief in het najaar zal de minister de Kamer ook informeren over de voortgang op het gebied van opvolging van de aanbevelingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) met betrekking tot MKBA's.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
		Afgedaan met Kamerbrief
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de besprekingen met de regio's over de zeven MIRT-projecten.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
		Afgedaan met Kamerbrief
Voor juni/half mei ontvangt de Kamer een brief van de minister over de strategische afwegingen om bestaande infrastructuur te onderhouden.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
		Afgedaan met Kamerbrief
Voor het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van de hulpteams in het kader van filebestrijding bij ongevallen.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
		Afgedaan met Kamerbrief
Voor de zomer ontvangt de Kamer de actieagenda met betrekking tot mobiliteitshubs.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	24-06-2022 Uitkomsten Landelijke OV-en Spoortafel 16 juni
		Afgedaan met Kamerbrief
In het najaar wordt het onderzoek van het KiM naar de effecten van gratis of goedkoop openbaar vervoer naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	25-11-2022 OV tarieven
		Afgedaan met: Stand van zaken motie De Hoop cs over het PBL-onderzoek naar vervoersarmoede en de inventarisatie van beleidsopties 35925-XII-37
Medio 2022 wordt het onderzoeksrapport van het PBL over de verschillen in bereikbaarheid en beleidsopties naar de Kamer gestuurd. In de begeleidende brief zal de staatssecretaris ook ingaan op de woningbouwopgave.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	
		Afgedaan met Kamerbrief
De minister zal in een brief terugkomen op de rol van het gebrek aan personeel bij de uitval van vitale infrastructuur.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	07-06-2022 Spoorveiligheid
		Afgedaan met Kamerbrief
De Kamer wordt in het voorjaar geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de verbinding Heerlen-Aken.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De staatssecretaris zal de Kamer binnenkort nader informeren over de voortgang van de gesprekken met Limburg over de verbetering van de verbinding met Aken.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
Voor de zomer wordt de studie naar de verbinding Breda-Utrecht naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Intentieovereenkomst in de Staatscourant. De Kamer is hierover geïnformeerd met de MIRT-brief van juni 2022.
Na het overleg met de regio wordt de Kamer geïnformeerd over oplossingen met betrekking tot de sluis bij Kornwerderzand. Hetzelfde geldt voor de aanpak van de Paddepoelsterbrug.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 20-05-2022 Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Kornwerderzand 12 april
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, waaronder in het bijzonder de N9, de N99 en de N50.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 MIRT-brief voorjaar 2022
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over Zuidasdok en internationale treinverbindingen.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
In de zomer zal de Kamer de agenda met betrekking tot ov-knooppunten ontvangen, waarin het landelijk criterium wordt meegenomen.	Parlementair agenda punt 11-04-2022 Mirt	Afgedaan met Kamerbrief 24-06-2022 Uitkomsten Landelijke OV- en Spoortafel 16 juni
In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om houtrookemissies verder te verminderen. In deze brief zullen ook de resultaten van de analyse die wordt uitgevoerd door het RIVM naar de nieuwe WHO-advieswaarden worden betrokken.	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Leefomgeving	20-02-2023 De Staatssecretaris zal de TK schriftelijk informeren voor de zomer van 2023 waarmee deze toezegging zal worden afgedaan.
De Kamer zal op korte termijn een afschrift ontvangen van de reactie van de minister voor Natuur en Stikstof op de brief van de Gedeputeerde Staten van Zeeland over het gehalte aan PFAS in de Westerschelde. In deze brief zal ook worden ingegaan op de zorgen van omwonenden.	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief van de minister voor Natuur en Stikstof 7 juni 2022
In mei ontvangt de Kamer een brief over het vervolg van de aanpak van zeer zorg wekkende stoffen (ZZS) (naar aanleiding van de evaluatie die is uitgevoerd over de aanpak en het beleid van ZZS).	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Toezicht en Handhaving	Afgedaan met Kamerbrief 03-06-2022 Evaluatie Zeer Zorgwekkende Stoffen Emissiebeleid 2016-2021
In de brief die in mei wordt gestuurd over de uitwerking van het vergunning, toezicht en handhavingstelsel (VTH) zal ook worden ingegaan op de veelplegeraanpak en de middelen die nodig zijn voor de versterking van het VTH-stelsel.	Parlementair agenda punt 20-04-2022 Toezicht en Handhaving	Afgedaan met Kamerbrief 13-06-2022 Omgevingsveiligheid
Midden mei ontvangt de Kamer een lenW-beleidsbrief (hoofdlijnenbrief) over de ambities en aanpak met betrekking tot circulaire economie.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 17-05-2022 Beleidsprogramma Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Voor de zomer ontvangt de Kamer een brief waarin de input die tijdens dit commissiedebat is gegeven, terug zal komen.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
In het najaar ontvangt de Kamer het nationaal programma circulaire economie, waarin ook de grondstoffenstrategie aan bod komt.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 03-02-2023 Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) incl. kabinetsreactie op ICER en SER-verkenning
De staatssecretaris zal in samenwerking met Economische Zaken het gesprek aangaan met gedragswetenschappers over een gedragsverandering bij consumenten en bedrijven, en de Kamer hierover informeren.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
Voor de zomer komt de staatssecretaris in een brief terug op de mogelijkheden voor refill.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	In de brief van 1 juli over diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie is aangegeven dat zowel Europese als nationale mogelijkheden in kaart worden gebracht. De Staatssecretaris zal de TK vóór het Commissiedebat Circulaire Economie van 20 april 2023 schriftelijk informeren.
De staatssecretaris komt in een brief terug op de cijfers met betrekking tot drankenkartons.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		01-07-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
De staatssecretaris stuurt een overzicht van de grondstoffenstromen naar de Kamer. Hierbij wordt nagegaan of ook de kosten inzichtelijk kunnen worden gemaakt.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 21-10-2022 Inzicht grondstofstromen en kosten
De Kamer ontvangt in de komende maanden een brief over de ontwikkeling van het Landelijk Afvalbeheerplan.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
Voor het zomerreces ontvangt de Kamer meer informatie over de inzet van de rijksoverheid met betrekking tot wasbare luiers.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 1-7-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
De staatssecretaris zal de Kamer binnen twee weken informeren over de recyclemogelijkheden voor beton.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 01-07-2022 Diverse onderwerpen m.b.t. circulaire economie
In de brief met het BNC-fiche over het Green Claims Initiative wordt de Kamer ook geïnformeerd over de definities die onder groene claims liggen en hoe deze worden gehanteerd.	Parlementair agenda punt 11-05-2022 Circulaire Economie	De publicatie van het in deze toezegging genoemde Green Claims Initiative is door de Europese Commissie helaas uitgesteld, hopelijk met enkele maanden. We verwachten het voorstel nu eind maart, waarna het BNC fiche in het 2e kwartaal 2023 zal worden verstuurd. Deze toezegging zullen we daarbij ook gestand doen.
Voorzitter. Wat het eerste betreft hoop ik dat de evaluatie geen maanden hoeft te duren. Het eerste beeld is dat het vrij overzichtelijk is wat hier mis is gegaan. Daarmee bagatelliseer ik het niet, want het is vervelend genoeg voor iedereen die daardoor gisterochtend extra vertraging opliep. Ik hoop dat beeld zo snel mogelijk te hebben. Laat ik met u afspreken dat ik in ieder geval voor de zomer de bevindingen van de evaluatie naar de Kamer zend.	Parlementair agenda punt 17-05-2022 Mondelinge vraag van het lid Koerhuis aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht Ketheltunnel dicht tijdens ochtendspits	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 Evaluatie sluiting Ketheltunnel
De Kamer zal tot en met de zomer frequent worden geïnformeerd over de voortgang van de acties die Schiphol onderneemt om de problemen aan te pakken, incl. het overplaatsen van vluchten.	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 16-6-2022 Update zomerdrukke Schiphol
Binnen twee weken ontvangt de Kamer een brief over de uitvoering van de motie-Van der Molen (Kamerstuk 31936, nr. 931) over de wijze waarop omwonenden worden betrokken bij de ontwikkeling van Schiphol.	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 24-06-2022 Hoofdlijnenbrief Schiphol
De minister zal in het beleidskader netwerkqualiteit ook het aantal vliegbewegingen meenemen en ingaan op de vraag of het model van de hubluchthaven dat Schiphol hanteert, aanpassing behoeft om de maatschappelijke kosten en baten meer in balans te brengen.	Parlementair agenda punt 01-06-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 22-12-2022 Beleidskader netwerkqualiteit
1 oktober wordt de Kamer geïnformeerd over de invulling en criteria in het kader van water en bodem sturend bij ruimtelijke planvorming.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 25-11-2022 Water en Bodem sturend
Eind 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over het eindrapport van de Studiegroep Grondwater.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
In de verzamelbrief in het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar grondwateronttrekking bij natuurgebieden.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie van de Ketenaanpak Medicijnresten uit Water.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	De evaluatie is gereed. We moeten nog een begeleidend schrijven toevoegen aan de aanbevelingen.
In de verzamelbrief voorafgaand aan het wetgevingsoverleg Water zal worden ingegaan op de ontwikkelingen en kennisopbouw met betrekking tot het afvangen van microplastics.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
Eind 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar waterbesparing en belasting op leidingwater.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 19-12-2022 Eindadvies Studiegroep Grondwater
In de verzamelbrief in het najaar wordt ook ingegaan op innovatie, research en development bij rioolwaterzuiveringsinstallaties.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
In de verzamelbrief in het najaar zal de Kamer ook worden geïnformeerd over het onderzoek inzake het Kanaal Gent-Terneuzen.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 19-10-2022 Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
In de verzamelbrief in het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met Vewin en Vitens.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
De minister zal een brief aan de Kamer sturen met een integraal inzicht in de doelen en middelen voor waterkwaliteit.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
In de aanbiedingsbrief bij het Deltaprogramma 2023 zal de minister ingaan op de vraag hoe wordt gekomen tot een vernieuwde Deltabeslissing.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	Deze toezegging is verwerkt in de aanbiedingsbrief die met Prinsjesdag is uitgegaan. Afgedaan met Kamerbrief
In de verzamelbrief voorafgaand aan het wetgevingsoverleg Water zal worden ingegaan op de vraag hoe de dubbele doelstelling wordt geborgd.	Parlementair agenda punt 07-06-2022 Water	11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
De Kamer wordt in november geïnformeerd over de ontwikkelingen ten aanzien van elektrisch vliegen in de Nederlandse Cariben, inclusief het aantal vluchten en de termijn waarbinnen deze zullen plaatsvinden.	Parlementair agenda punt 08-06-2022 Regionale luchthavens	Afgedaan met Kamerbrief 19-12-2022 Voortgangsrapportage Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen
In de reeds toegezegde brief over een CO2-plafond voor de luchtvaart zal nadrukkelijk ook ingegaan worden op de regionale luchthavens.	Parlementair agenda punt 08-06-2022 Regionale luchthavens	De Kamer wordt geïnformeerd met de volgende brief over het CO2-plafond
De minister zal de Kamer informeren, op het moment dat er een formeel verzoek bij de minister binnenkomt om financiering aan Maastricht Aachen Airport te verlenen.	Parlementair agenda punt 08-06-2022 Regionale luchthavens	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Verzamelbrief Luchtvaart
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Graus c.s. (Kamerstuk 31936, nr. 927) over het belang Maastricht Aachen Airport en Schiphol waarborgen wat betreft luchtvracht.	Parlementair agenda punt 08-06-2022 Regionale luchthavens	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Verzamelbrief Luchtvaart
De staatssecretaris zal op korte termijn een gesprek voeren met de minister van LNV over het omgaan met voedselzekerheid en de rol van biobrandstof, en zal de Kamer hierover informeren.	Parlementair agenda punt 25-05-2022 Transportraad	Afgedaan met Kamerbrief 22-06-2022 Voedsel/voedergewassen in biobrandstoffen en de impact op voedselzekerheid
De staatssecretaris zegt toe in een brief over biobrandstoffen tevens in te gaan op de efficiency, beschikbaarheid en verdringingseffecten van biobrandstoffen.	Parlementair agenda punt 25-05-2022 Transportraad	Afgedaan met: afgedaan bij de Geannoteerde agenda van de formele Energieraad van 27 juni 2022
De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Van Ginneken over de andere mogelijkheden voor de AanZET-subsidie.	Parlementair agenda punt 25-05-2022 Transportraad	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 Voortgang Duurzaam Vervoer
De staatssecretaris zegt toe de Kamer in een brief te informeren over de doelstellingen met betrekking tot laadpalen in de EU en Nederland, uitgesplitst naar publiek en privaat.	Parlementair agenda punt 25-05-2022 Transportraad	Afgedaan met Kamerbrief 23-06-2022 Voortgang Duurzaam Vervoer
De staatssecretaris zegt toe dat de minister tijdens de Transportraad aan zal geven dat biobrandstoffen onderwerp van gesprek zijn waarbij Nederland een en ander in kaart zal brengen, en dat dat wellicht een suggestie kan zijn. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 25-05-2022 Transportraad	Afgedaan met Kamerbrief 22-06-2022 Voedsel/voedergewassen in biobrandstoffen en de impact op voedselzekerheid
De staatssecretaris zegt toe de Kamer schriftelijk te informeren over grote infrastructurele projecten waarbij mogelijk een risico bestaat in verband met de energietransitie. Men denke hierbij aan de complexiteit bij de Muidersluis. Hierbij zal ook worden ingegaan op het WLO-scenario op basis van de 1,5 graad.	Parlementair agenda punt 25-05-2022 Transportraad	Afgedaan met deze is besproken in het MIRT debat op 30 juni en is afgedaan.
Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met Kamerbrief 18-07-2022 Afspraken Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV
Zodra er duidelijkheid is over een oplossing voor de problemen met de Eurostar, wordt de Kamer daarover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met Kamerbrief 04-11-2022 Beveiligd vertrek treinen naar Verenigd Koninkrijk
In de MIRT-brief wordt de Kamer geïnformeerd over de Intercity-verbinding naar Aken.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Is conform toezegging afgedaan.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Zodra de onderhandelingen over de verbinding Hasselt-Maastricht verder zijn gevorderd, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Gesprekken met Limburg lopen. Verwachting is dat deze in 2023 kunnen worden afgerond
Voor het commissiedebat Internationaal spoor wordt de Kamer geïnformeerd over de haalbaarheidskansen van korte grensoverschrijdende verbindingen, waaronder de spoorlijn Hamont-Weert.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	De studie loopt nog (naar verwachting voorjaar 2023 eindresultaten)
In de brief over de stand van zaken met betrekking tot Zuidasdok, die voor het commissiedebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) naar de Kamer wordt gestuurd, zullen ook de vragen van de rapporteur PHS over Zuidasdok worden beantwoord.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met Kamerbrief 11-10-2022 Zevende Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2022-1
Eind 2022 wordt de Kamer nader geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar de kwaliteit van de ondergrond.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022] Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
Snel na het zomerreces wordt het evaluatierapport over de NS-storing naar de Kamer gestuurd.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met Kamerbrief 05-09-2022 Evaluatie IT-storing NS 3 april jl. en opvolging motie Grinwis/Boulakjar opstart treindiensten na storingen
De staatssecretaris komt bij de voortgangsrapportage ERTMS terug op de mogelijkheden van ERTMS voor spoorgoederenvervoer.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met Kamerbrief 26-10-2022 Zeventiende voortgangsrapportage ERTMS
Zodra de dienstregelingen voor 2023 zijn vastgesteld, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met de dienstregelingen voor 2023 die zijn vastgesteld.
De staatssecretaris komt met een concreet voorstel voor het creëren van een platform voor overleg over spoorgoederenvervoer.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Afgedaan met het advies is opgeleverd en wordt betrokken bij het op te stellen Toekomstbeeld spoorgoederen. Gereed in 2024.
Bij het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, dat eind 2022 naar de Kamer wordt gestuurd, zal de staatssecretaris ook een reactie geven op het Actieplan Leefbaar Spoor bij goederenvervoer.	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	De reactie wordt betrokken bij de invulling van de motie Van Ginneken / Minhas die vraagt om een visie op de toekomst van spoorgoederenvervoer op te leveren in 2024.
De resultaten van de inventarisatie met betrekking tot de mogelijkheden voor het beperken van plastic producten zullen voor het zomerreces van 2023 met de Kamer worden gedeeld.	Parlementair agenda punt 21-06-2022 Ministeriële regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik	De Staatssecretaris zal de TK voor de zomer schriftelijk informeren over de resultaten van de inventarisatie
Voor het einde van het zomerreces 2022 zal de minister een brief naar de Kamer sturen over het actualisatietraject van de vergunningen in het kader van de Delta-aanpak waterkwaliteit.	Parlementair agenda punt 22-06-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 19-10-2022 Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
Voor Prinsjesdag 2022 ontvangt de Kamer per brief inzicht in welke projecten als eerste worden aangepakt als het gaat om onderhoud.	Parlementair agenda punt 23-06-2022 Jaarverslagen	Afgedaan met Kamerbrief 16-09-2022 Toezeggingen WGO inzake onderhoudsprojecten en informatie over voorkomen personeelstekort RWS in 2026
Voor Prinsjesdag ontvangt de Kamer informatie over hoe wordt voorkomen dat er een groot personeelstekort ontstaat bij RWS in 2026. Daarbij is ook oog voor het verlies van expertise.	Parlementair agenda punt 23-06-2022 Jaarverslagen	Afgedaan met Kamerbrief 16-09-2022 Toezeggingen WGO inzake onderhoudsprojecten en informatie over voorkomen personeelstekort RWS in 2026
Het interbestuurlijke programma voor het VTH-stelsel komt komende week naar de Kamer.	Parlementair agenda punt 23-06-2022 Jaarverslagen	Afgedaan met Kamerbrief 08-07-2022 Versterking VTH-stelsel
In de eerstvolgende jaarverantwoording van NS zal de staatssecretaris meer aandacht besteden aan beheersmaatregelen en financiële risico's binnen het kader van de naleving van de HRN-concessie	Parlementair agenda punt 23-06-2022 Jaarverslagen	Hier zal bij de eerstvolgende jaarverantwoording invulling aan worden gegeven. Afgedaan met Kamerbrief
De resultaten van het depositieonderzoek inzake de IJmond komen eind dit jaar naar de Kamer	Parlementair agenda punt 22-06-2022 Externe Veiligheid	18-11-2022 Beantwoording vragen van het lid Beckerman n.a.v. Commissiedebat leefomgeving 12 oktober 2022 dwangsommen doorgaan met overtredingen
In september ontvangt de Kamer de eerste contouren van een mobiliteitsvisie voor de lange termijn, waarin wordt ingegaan op de vraag hoe verschillende vormen van mobiliteit zich tot elkaar verhouden en ook	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
wat de visie hierop is van de omliggende landen.		21-10-2022 Contourennota Mobiliteitsvisie
In de MIRT-brief van komend najaar wordt een reactie gegeven op het rapport «Mobiliteit in het post-corona tijdperk» van CE Delft en zal tevens worden ingegaan op de "participatieve waarde evaluatie"-methode.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
Voor de begroting van volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de onderhoudsprojecten die als eerste worden aangepakt, alsook over het basiskwaliteitsniveau.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Basiskwaliteitsniveau RWS netwerken
Zodra er duidelijkheid is over eventuele vervolgstappen n.a.v. de gesprekken met de ov-sector en de regionale bestuurders over de borging van het ov in 2023 en verder, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 08-07-2022 Transitievangnet 2023 en gesprekken met de OV-sector
De Kamer ontvangt de uitwerking en planning van de werkzaamheden aan de N36 voor de zomer van 2023 en in november 2022 de stand van zaken.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Op dit moment wordt er in samenwerking met Arcadis een plan van aanpak gemaakt wat betreft de verkeersveiligheidsmaatregelen op de N36 en N50
De Kamer wordt voor het BO MIRT geïnformeerd n.a.v. de gesprekken met de regio over de pont bij de Nieuwer Ter Aa.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
De Kamer wordt in het najaar geïnformeerd over de verbinding Heerlen-Aken.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Toezegging is afgehandeld via de MIRT-brief, najaar 2022.
Naar verwachting ontvangt de Kamer in oktober informatie over de planning en kostenraming in het kader van de aangepaste aanbestedingsstrategie van de Maaslijn.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
Zodra het laatste bestuurlijk overleg is gevoerd over de sluit bij Kornwerderzand, wordt de Kamer hierover geïnformeerd.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
Voor november zal de Kamer meer inzicht worden geboden in de vraag hoe de beslissingen tot stand zijn gekomen bij de volgende ronde van versnellingsafspraken ontsluiting woningbouw op basis van het afwegingskader.	Parlementair agenda punt 30-06-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 14-11-2022 Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT
Uiterlijk in oktober ontvangt de Kamer een totaaloverzicht van CO2-reductiemogelijkheden, uitgesplitst per modaliteit/sector.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Tijdens het Commissiedebat Duurzaam vervoer op 29 juni 2022 is toegezegd dat de Kamer uiterlijk in oktober een totaaloverzicht van CO2-reductiemogelijkheden ontvangt, uitgesplitst per modaliteit/sector. Aan deze toezegging wordt invulling gegeven door middel van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Klimaat dat begin maart 2023 verschijnt. De reactietermijn is om die reden verplaatst van oktober 2022 naar maart 2023.
De Kamer wordt uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2023 geïnformeerd over het onderzoek hoe de onrendabele top bij waterstofauto's kan worden weggenomen.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 22-11-2022 Start stimuleringsbeleid waterstof in mobiliteit
In het najaar wordt de Kamer de evaluatie toegezonden over wanneer andere voertuigcategorieën kunnen worden toegevoegd aan zero-emissiezones.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 25-11-2022 Milieuzones en zero-emissiezones voor voertuigen
De Kamer wordt geïnformeerd over de risico's van biobrandstoffen in de binnenvaart.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 01-12-2022 Afgedaan met Kamerbrief Verzamelbrief commissiedebat Maritieme Zaken 8 december 2022

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt aan het eind van het jaar een reflectie hoe energiedragers het meest zinvol in welke sector kunnen worden ingezet.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 13-01-2023 Voortgang Duurzaam vervoer
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over het verschil tussen fijnstof afkomstig van autobanden en treinen.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 13-01-2023 Voortgang Duurzaam vervoer
De Kamer ontvangt op zeer korte termijn het Nationaal Toekomstplan Fiets.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 18-07-2022 Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie '22-'25
De Kamer krijgt een overzicht ten aanzien van de 'ladder van laden', m.a.w. of er in lijn met de doelstellingen hiervoor voldoende laadpalen worden geïnstalleerd.	Parlementair agenda punt 29-06-2022 Duurzaam vervoer	Afgedaan met Kamerbrief 22-08-2022 Toezegging Ladder van Laden en het ingroepad van laadinfrastructuur voor elektrische auto's richting 2030
De motie-Eerdmans/Eppink op stuk nr. 974 gaat wel te ver, omdat die ook uitspreekt om een bijdrage te leveren aan de kosten van de pilootopleidingen. We hebben het in het debat niet gehad over het vraagstuk daarachter. De motie zelf ontraad ik. Ik kan de heer Eerdmans wel toezeggen dat ik in kaart zal brengen hoe het zit met de pilootopleidingen. Wat betreft de andere delen van de motie waarin hij hint op een onderzoek: ik kan de Kamer toezeggen dat ik voor het einde van het jaar een brief zal sturen met daarin wat meer inzicht in hoe het staat met de pilootopleidingen in Nederland.	Parlementair agenda punt 07-07-2022 Regionale Luchthavens	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Verzamelbrief Luchtvaart
De minister zal de suggestie om in de raad van commissarissen van Schiphol iemand aan te stellen die toeziet op de arbeidsomstandigheden, bespreken met zijn collega van Financiën, en de Kamer hierover binnen zes weken informeren.	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 12-12-2022 Verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake
Kamerlid Kröger, S.C. TZ202209-036		
De minister zal de Kamer, samen met de minister SZW, na hun werkbezoek aan Schiphol, informeren over de arbeidsinspectie en haar toezicht op ultrafijnstof en arbeidsomstandigheden op Schiphol, alsmede de vraag of periodieke controles gaan plaatsvinden. TZ202209-041	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 12-12-2022 Verzamelbrief werkbezoek Schiphol plus moties en toezeggingen inzake arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden op Schiphol
Inn de volgende voortgangsrapportage vliegveiligheid Schiphol zal worden ingegaan op het operationeel concept en de complexiteit op Schiphol.	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Er wordt momenteel gewerkt aan de voortgangsrapportage waarin cf toezegging wordt ingegaan op het operationeel concept cq complexiteit Schiphol. De kamer wordt naar verwachting in april geïnformeerd.
Kamerlid Kröger, S.C.2 TZ202209-042		
De Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop politie en OM toezicht houden op drones die vliegen op plekken waar dat niet is toegestaan.	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Verzamelbrief Luchtvaart
Kamerlid Koerhuis, D.A.N. TZ202209-045		
De minister zal in een brief het proces schetsen hoe tot medio 2023 een besluit zal worden genomen over het al dan niet schrappen van de parallelle Kaagbaan.	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 16-12-2022 Derde Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
Kamerlid Boucke, R.M. TZ202209-043		
De minister zal de minister van SZW vragen welke signalen wanneer bekend waren bij de arbeidsinspectie over de arbeidsomstandigheden op Schiphol en hier bij de Kamer op terugkomen.	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 14-10-2022 Beantwoording Kamervragen over de arbonormen van het bagagepersoneel op Schiphol
TZ202209-038		
De Kamer ontvangt een feitenrelaas over het vertrek van de heer Benschop van de minister, samen met de minister van Financiën. TZ202209-044	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Vliegveiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 28-09-2022 Feitenrelaas omtrent terugtreden dhr. Benschop
De Kamer ontvangt, zo mogelijk tijdig voor het commissiedebat Programma van eisen voor de hoofdtrainnetconcessie (11 oktober 2022), inzicht in de impact op Nederlandse reizigers van de CER-roadmap ticketing. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-073	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief 18-11-2022 Toezegging aangaande Ticketing Roadmap

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer ontvangt in oktober de appreciatie van de uitvoeringstoets door ProRail. In de brief wordt ook ingegaan op de consequenties van de Nederlandse inzet en op de afweging met betrekking tot opname van de corridor Zwolle-Enschede-Münster in het TenT-netwerk. TZ202209-070	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief 31-10-2022 Voortgangsbrief Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T) spoorvervoer
De staatssecretaris zal in een brief concretiseren wat de inbreng van Nederland is met betrekking tot de spooragenda in Europees verband. TZ202209-071	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Spooragenda EU, international personenvervoer» wordt meegenomen bij strategie internationaal personenvervoer per spoor. De toezegging is daarmee afgehandeld.
De Kamer zal in november de evaluatie van de pilot Air-Rail ontvangen.	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	De evaluatie van de pilot zal op korte termijn met de Kamer worden gedeeld via de brief internationaal spoor.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van het gesprek met de deelstaatvoorzitter van Noordrijn-Westfalen in het kader van de verbinding Zwolle-Enschede-Münster. TZ202209-077	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Informeren via kamerbrief Internationaal personenvervoer
In de brief over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zal de staatssecretaris ingaan op oplossingsrichtingen met betrekking tot de Eurostar-terminal. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-074	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Afgedaan met Kamerbrief over internationale treinen naar het Verenigd Koninkrijk van november 2022
De staatssecretaris zal de Kamer een brief sturen waarin wordt ingegaan op de scenario's en kosten met betrekking tot de verbinding Eindhoven-Aken. TZ202209-078	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Provincie Limburg is momenteel bezig met een studie. De Kamer zal in het voorjaar van 2023 worden geïnformeerd over de uitkomst van de studie, er wordt op dit moment gewerkt aan het finaliseren van deze studie.
De staatssecretaris zal een terugkoppeling geven van de gesprekken met de provincie Limburg in het kader van de spoorverbinding Eindhoven-Aken. TZ202209-075	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	De gesprekken met de provincie Limburg lopen nog, wanneer er een uitkomst is van deze gesprekken zal de Kamer geïnformeerd worden. Deze wordt in het voorjaar van 2023 verwacht.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de uitkomsten van de gesprekken in het kader van een spoorverbinding met München. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-076	Parlementair agenda punt 15-09-2022 Internationaal Spoorvervoer	Wordt meegenomen in strategie internationaal spoor. Momenteel uitwerking via corridoraanpak met lidstaten en sector.
De Kamer zal in het najaar in de Emancipatienota van het ministerie van OCW worden geïnformeerd over het Actieplan Veiligheid LHBTI, waarbij de veiligheid van lhbt'ers in ov en taxi wordt meegenomen. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-069	Parlementair agenda punt 09-06-2022 Spoor	Toezegging is afgehandeld door OCW.
De staatssecretaris zal de Kamer schriftelijk informeren over een bredere evaluatie van de taximarkt en op welke termijn deze kan worden gerealiseerd. Baarle, S.R.T. van TZ202209-067	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Evaluatie taxiwetgeving en onderzoek taxiongevallen
De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de aanpassingen van de dienstverlening van Rederijk Doeksen. Kamerlid Molen, H. van der TZ202209-068	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 19-10-2022 Instemmen vervoerplannen 2023 Friese Waddenveren
De staatssecretaris zal de NS vragen om te reflecteren op de stakingen, waarbij er in het hele land geen vervoer reed, en deze informatie zal met de Kamer worden gedeeld. TZ202209-066	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 31-10-2022 Halfjaarrapportages NS en ProRail 2022
Om de vijf à zes maanden zal een update worden gegeven van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer, met het oog op het Toekomstbeeld OV. TZ202209-065	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De staatssecretaris zal in een brief de ontwikkelingen in het openbaar vervoer op de middellange termijn op een rijtje zetten, waarbij het specifiek gaat over de prognoses van groei richting 2030 en de verhouding tot de huidige maatregelen. Kamerlid Ginneken, L.M. van TZ202209-056	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met de BO MIRT-brief van 14 november jl. is TK geïnformeerd over de woningbouwopgave richting

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		2030 en het daarbijbehorende inframaatregelenpakket voor o.a. OV en Spoor. Toezegging afgehandeld.
De evaluatie van de MaaS-pilots (Mobility as a Service) zal eind 2022 naar de Kamer worden gestuurd. Kamerlid Minhas, F.B. TZ202209-060	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
Na ondertekening van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV zal het bestuursakkoord naar de Kamer worden gestuurd, waarbij de verwachting is dat dat in de eerste week van oktober kan. TZ202209-058	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 07-11-2022 Eindversie Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032
Als in de tweede helft van 2023 de pilot voor een regionaal reisverbod is afgerond, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202209-062	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
Eind 2023 of, indien mogelijk, eerder zal de evaluatie van de taxiwetgeving naar de Kamer worden gestuurd. TZ202209-059	Parlementair agenda punt 14-09-2022 Openbaar vervoer en taxi	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Evaluatie taxiwetgeving en onderzoek taxiongevallen.
De Kamer zal in de volgende voortgangsbrief over het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol worden geïnformeerd over de stand van zaken van het onderzoek naar een gedeeltelijke nachtvluchtsluiting. Kamerlid Boucke, R.M. TZ202210-041	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 16-12-2022 Derde Voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol.
De Kamer zal later dit jaar worden geïnformeerd over de vraag hoe zal worden omgegaan met de door de WHO geadviseerde geluidsnormen voor de luchtvaart. Kamerlid Kröger, S.C. TZ202210-042	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 20-02-2023 Voortgang meten en rekenen luchtverkeergeluid
De Kamer wordt zo snel mogelijk, maar in elk geval voor het herfstreces, geïnformeerd over de uitkomsten van de ICAO-conferentie. Kamerlid Raan, L. van TZ202210-043	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 18-10-2022 Resultaten 41ste ICAO Assembly 27 september – 8 oktober 2022
In het eerste kwartaal van 2023 zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheden om het gebruik van privéjets mee te nemen in het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Kamerlid Raan, L. van en Kröger, S.C. TZ202210-044	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	De kamer wordt uiterlijk 1 april 2023 geïnformeerd
De Kamer wordt over een half jaar geïnformeerd over de uitwisseling van gegevens tussen vliegmaatschappijen over vliegaso's. Kamerlid Graus, D.J.G. en Koerhuis, D.A.N. TZ202210-045	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Er heeft inmiddels overleg plaatsgevonden tussen het departement en de luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen hebben toegezegd een actieplan op te zullen stellen met concrete stappen om te onderzoeken of het delen van zwarte lijsten mogelijk is. De minister zal zoals eerder toegezegd voor het einde van het eerste kwartaal van 2023 de Kamer hierover informeren.
De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek van de minister met zijn Franse ambtsgenoot over de knelpunten in het luchtruim boven Noordwest-Frankrijk. Kamerlid Koerhuis, D.A.N. TZ202210-046	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 04-11-2022 Verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20-21 oktober 2022
De Kamer ontvangt de kabinetsinbreng bij de EU-consultatie ten behoeve van de herziening van de EU-Slotverordening. In deze brief zal ook het inhoudelijke proces hierachter worden geschetst. Kamerlid Molen, H. van der TZ202210-047	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 08-11-2022 Reactie op inbreng slotcoördinator tijdens technische briefing op 13 oktober 2022
De Kamer wordt voor het tweeminutendebat geïnformeerd hoe het precies zit met het risico op overschrijdingen bij het aantal van 440.000 vliegbewegingen. Kamerlid Kröger, S.C. TZ202210-048	Parlementair agenda punt 06-10-2022 Luchtvaart	Afgedaan met Kamerbrief 31-10-2022 Overschrijdingskansen handhavingspunten Schiphol
De Kamer ontvangt een afschrift van de brief die naar de gemeenten is gestuurd over de informatie die aan inwoners kan worden verschaft over houtstook. Tevens ontvangen de gemeenten informatie over hoe zij een stookalert kunnen handhaven. Kamerlid Van Esch (PvdD) TZ202210-103	Parlementair agenda punt 12-10-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 21-11-2022 Toezeggingen m.b.t. Schone Lucht Akkoord tijdens Commissiedebat Leefomgeving

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De landelijke aanpak van de problematiek rondom asfaltcentrales zal worden aangescherpt. De Kamer wordt hierover in de voortgangsbrief VTH geïnformeerd. Kamerlid Beckerman (SP) TZ202210-104	Parlementair agenda punt 12-10-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 19-01-2023 Stand van zaken asfaltcentrales
Tijdig voor het wetgevingsoverleg Water (21 november 2022) ontvangt de Kamer een brief waarin ook aandacht wordt besteed aan plastic korrels in de Westerschelde. Kamerlid Stoffer (SGP) TZ202210-105	Parlementair agenda punt 12-10-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 11-11-2022 Brief voor het Wetgevingsoverleg Water van 21 november 2022
De verkenning naar de mogelijkheid van de versnelling van het vergunningverleningsproces wordt voor het einde van dit jaar naar de Kamer gestuurd. Kamerlid Haverkort (VVD) TZ202210-106	Parlementair agenda punt 12-10-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 16-01-2023 Voortgang versterking VTH-stelsel
Nog voor de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Waterstaat ontvangt de Kamer een brief over hoe om te gaan met bedrijven die, ondanks meerdere dwangsommen, doorgaan met het maken van overtredingen. Kamerlid Beckerman (SP) TZ202210-107	Parlementair agenda punt 12-10-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 18-11-2022 Beantwoording vragen van het lid Beckerman n.a.v. Commissiedebat leefomgeving 12 oktober 2022 dwangsommen doorgaan met overtredingen.
Tijdig voor het commissiedebat PFAS en gezondheidseffecten (3 november 2022) ontvangt de Kamer een brief met daarin een beoordeling van de ontpoldering van de Hedwigepolder in het licht van het Verdrag van Helsinki. Ook volgt er, voor genoemd commissiedebat, een brief met een reactie op de uitzending van Zembla over PFAS in moedermelk. Kamerlid Beckerman (SP) TZ202210-109	Parlementair agenda punt 12-10-2022 Leefomgeving	Afgedaan met Kamerbrief 19-10-2022 Brief voor het Commissiedebat PFAS en Gezondheid van 3 november 2022
Daarom zijn we zeker bereid zo'n feitenrelaas zoals de heer Boucke dat schetst te verstrekken. Om een voorbeeld te noemen, in zo'n nota staat dat het dividend aan de orde zou komen	Parlementair agenda punt 18-10-2022 Mondelinge vraag van het lid Boucke aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Stukken: Den Haag verzuimde in te grijpen in Schiphol-crisis».	Afgedaan met Kamerbrief 18-01-2023 Zevende update drukte Schiphol
De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zal voor het einde van het jaar voor de Kamer in een brief in kaart brengen welke departementen zijn betrokken bij de aanpak van misstanden in de kledingindustrie en in die brief aangeven wat het kabinet doet om deze misstanden te voorkomen. Kamerlid Hagen, K.B TZ202210-136	Parlementair agenda punt 19-10-2022 Milieuraad	Afgedaan met Kamerbrief 25-01-2023 Toezegging over de aanpak van misstanden in de kledingindustrie
De Kamer ontvangt in het verslag van de Milieuraad van 24 oktober 2022 ook een overzicht van de "any other business"-punten.	Parlementair agenda punt 19-10-2022 Milieuraad	Afgedaan met Kamerbrief 08-11-2022 Verslag Milieuraad op 24 oktober 2022
De staatssecretaris zal de Kamer elk halfjaar informeren over de voortgang met betrekking tot de verbinding Eindhoven-Aken. Kamerlid Molen, H. van der TZ202211-047	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	23-02-2023 Provincie Limburg is momenteel bezig met een studie. De Kamer zal in het voorjaar van 2023 worden geïnformeerd over de uitkomst van de studie en de verder voortgang, er wordt op dit moment gewerkt aan het finaliseren van deze studie.
Er zal onderzoek worden gedaan naar de dubbele opstaptarieven en de resultaten daarvan zullen voor de zomer van 2023 met de Kamer worden gedeeld. Kamerlid Alkaya, M.Ö. TZ202211-046	Parlementair agenda punt 01-11-2022 Programma van eisen (PvE) voor de hoofdrailnetconcessie (HRN) PvE hoofdrailnetconcessie (HRN): reizigers, toegankelijkheid en decentralisatie	Het meervoudige opstaptarief maakt onderdeel uit van het bredere tarievenonderzoek waarin ook oa de tariefintegratie onderzocht wordt. Planning is dit onderzoek voor de zomer met de Kamer te delen. De uitkomsten van het onderzoek vormen input voor bespreking in het NOVB met de decentrale tariefbevoegden.
De staatssecretaris zal nagaan of de doorlooptijden van innovaties die op de RAV-lijst staan kan worden verkort en informeert hier de Kamer over in een brief. Kamerlid Haverkort, E.A. TZ202211-101	Parlementair agenda punt 10-11-2022 Geurproblematiek	Afgedaan door LNV op 25 november 2022
In het voorjaar van 2023 ontvangt de Kamer concrete plannen voor aanpassing van de geurregelgeving. Kamerlid Esch, E.M. van TZ202211-100	Parlementair agenda punt 10-11-2022 Geurproblematiek	In het voorjaar zal de Staatssecretaris de TK schriftelijk informeren.
Nog voor het tweeminutendeбат over dit onderwerp ontvangt de Kamer de informatie die beschikbaar is over de 5 odeur-geurnorm.	Parlementair agenda punt 10-11-2022 Geurproblematiek	Afgedaan met Kamerbrief 30-01-2023 Normering geurhinder industrie en veehouderij.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer wordt begin 2023 geïnformeerd over het overleg met de gemeente Deurne en de belemmeringen die zij ondervindt in het oplossen van de geurproblematiek aldaar. Ook gaat de staatssecretaris in op de Crisis- en Herstelwet.	Parlementair agenda punt 10-11-2022 Geurproblematiek	Afgedaan met Kamerbrief 27-02-2023 Geurproblematiek Deurne
In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) zal de relatie worden gelegd met de grondstoffenstrategie, die de minister EZK naar verwachting eind dit jaar naar de Kamer stuurt. In het NPCE zal ook in lijn met de aanbeveling uit de SER-verkenning 'Evenwichtig sturen op de grondstoffentransitie en energietransitie voor brede welvaart' worden ingegaan op de rol van het ministerie IenW ten aanzien van interdepartementale afstemming in het kader van de kabinetsbrede inzet op de grondstoffentransitie.	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 03-02-2023 Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) incl. kabinetsreactie op ICER en SER-verkenning
Kamerlid Bouchallikh, K. TZ202211-093		
De Kamer ontvangt het Nationale Programma Circulaire Economie (NPCE) zo snel mogelijk, waarbij de staatssecretaris ernaar streeft het NPCE uiterlijk de tweede week van februari 2023 naar de Kamer te hebben gestuurd.	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 03-02-2023 Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) incl. kabinetsreactie op ICER en SER-verkenning
Kamerlid Esch, E.M. van TZ202211-094		
Voor het tweeminutendebat wordt de Kamer geïnformeerd over de problemen in het kader van afvalverwerking die spelen bij gemeenten, specifiek die in Twente, en de oplossingsrichtingen hierbij. Kamerlid Mulder, A.H. TZ202211-095	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 07-12-2022 Rol gemeenten in UPV's
Het afwegingskader ten aanzien van plastic voor eenmalig gebruik komt voor de kerst naar de Kamer. Kamerlid Haverkort, E.A. TZ202211-096	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 16-12-2022 Afwegingskader voor verpakkingen t.a.v. de reikwijdte van de regelgeving voor wegwerpplastics.
In de eerste helft van 2023 komt de staatssecretaris met verbetervoorstellen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (upv). Hierin, of in een aparte brief, zal de staatssecretaris ook ingaan op de governance ten aanzien van de upv en rol van gemeenten.	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Het verbetertraject is gestart met het inplannen van gesprekken met diverse stakeholders (gemeenten, reinigingsdiensten, recyclers, producenten, etc). De Staatssecretaris zal de TK voor de zomer schriftelijk informeren over de eerste uitkomsten en mogelijke verbeteropties (eerste helft 2023).
Kamerlid Mulder, A.H. TZ202211-097		
In het BNC-fiche over het EU-voorstel over microplastics dat eind deze maand verschijnt, zal ook een reactie worden opgenomen op het TNO-rapport over microplastics en worden ingegaan op het KNVB-onderzoek naar milieuvriendelijk rubbergranulaat. TZ202211-098	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Afgedaan met Kamerbrief 21-12-2022 Maatregelen voor het beperken en het voorkomen van microplastic in het milieu.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de wijze waarop gemeenten, in het kader van de afvalinzameling bij milieustraten en kringlopen, beleidsmatig ondersteund kunnen worden rondom het al dan niet instellen van een «grijze fase» waarin afgedankte producten nog geen afvalstatus krijgen.	Parlementair agenda punt 08-11-2022 Circulaire Economie	Met de uitwerking van motie 12353 wordt tevens invulling gegeven aan deze toezegging. De uitwerking is ter hand genomen.
Kamerlid Bouchallikh, K. TZ202211-099		
De staatssecretaris zegt toe om een pilot te starten ten aanzien van één van de artikelen van de IenW-begroting ter verbetering van de informatiewaarde. TZ202211-201	Parlementair agenda punt 23-11-2022 Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister zegt toe om in de volgende strategische evaluatie agenda (SEA) expliciet een koppeling te maken met het Mobiliteits- en Deltafonds. TZ202211-200	Parlementair agenda punt 23-11-2022 Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister zegt toe het bestedingsplan verkeersveiligheid te delen met de Kamer. TZ202211-197	Parlementair agenda punt 23-11-2022 Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 25-11-2022 Toezegging Begrotingsonderzoek d.d. 23 november 2022
Met betrekking tot het transitievangnet OV zegt de staatssecretaris toe de Kamer desgewenst vertrouwelijk inzage te geven in de daartoe door IenW intern gereserveerde middelen. TZ202211-202	Parlementair agenda punt 23-11-2022 Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met een toezegging n.a.v. het begrotingsonderzoek. Indien de Kamer een verzoek doet kan IenW

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
		vertrouwelijk inzage te geven in de voor de TVOV intern gereserveerde middelen.
De minister zegt toe om in gesprek te gaan met de infrasector en informeert de Kamer over de resultaten van het gesprek. TZ202211-203	Parlementair agenda punt 23-11-2022 Begrotingsonderzoek Infrastructuur en Waterstaat	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Gesprek met de infrasector over de onderhoudsprojecten 2023
De Kamer zal worden geïnformeerd over de herijking van het Toekomstbeeld OV 2040, nadat de staatssecretaris hierover op 14 december heeft gesproken met betrokkenen. TZ202211-300	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Afgedaan met kamerbrief van 16 januari over de terugkoppeling van de landelijke OV en Spootafel (Kamerstukken II, 2022-2023, 23 645, nr. 786)
De Kamer wordt geïnformeerd over de kostenramingen voor de Lelylijn, waarbij ook zal worden ingegaan op de verwachte cofinanciering. TZ202211-309	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Dit is onderdeel van het lopende MIRT-onderzoek. Naar verwachting zal in de loop van 2024 meer duidelijkheid komen over de kostenramingen voor de Lelylijn.
De Kamer wordt blijvend geïnformeerd over de aanbesteding van de Maaslijn. TZ202211-307	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	In juli worden biedingen van aannemers verwacht voor de aanbesteding van het project. Daarmee wordt duidelijk hoe kosten en budget zich tot elkaar verhouden. Daarover zal S de Kamer informeren.
De Kamer zal uitgebreider worden geïnformeerd over het proces dat is doorlopen ten aanzien van het besluit om de sprinter Zwolle – Leeuwarden niet meer te decentraliseren en de reden van het tekort aan budget. TZ202211-321 Kamerlid Minhas, F.B.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De toezegging is afgedaan met een bijlage bij de Kamerbrief over de Landelijke OV en Spootafel d.d. 16 januari 2023 (Kamerstukken II, 2022-2023, 23 645, nr. 786).
Begin volgend jaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met de provincie over het tijdpad en de kosten van het tolvrĳ maken van de Westerscheldetunnel.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De minister heeft in het Commissie Debat van 28 november toegezegd in het eerste kwartaal van 2023 met een mededeling over het tolvrĳ maken van de Westerscheldetunnel te komen.
In de kabinetsreactie op het PBL-rapport ‘Toegang voor iedereen’ wordt ook ingegaan op de wijze waarop meer integraal wordt gekeken naar bereikbaarheidsopgaven. TZ202211-302 Kamerlid Alkaya, M.Ö.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De reactie op het PBL-rapport wordt meegenomen in de aanbestedingsbrief en de Hoofdlĳnennotitie Mobiliteitsvisie die medio maart naar de Tweede Kamer worden gestuurd.
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over voortgang van de intercityverbinding Heerlen – Aken, inclusief een raming van de kosten. TZ202211-312 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Bij kamerbrief Internationaal Spoor voorjaar 2023 wordt TK opnieuw geïnformeerd.
De Kamer wordt geïnformeerd over de herstart van de A58 (Koerhuis, VVD). TZ202211-311 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
Zodra de opleverdatum van de sluis bij Terneuzen bekend is, zal de Kamer hierover worden geïnformeerd. TZ202211-313 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Er is nog geen definitieve planning met opleverdatum bekend.
Voor de zomer van 2023 zal de Kamer worden geïnformeerd over het projectvoorstel en het plan van aanpak voor de N36 en de N50. TZ202211-322 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Op dit moment wordt er in samenwerking met Arcadis een plan van aanpak gemaakt wat betreft de verkeersveiligheidsmaatregelen op de N36 en N50
De Kamer wordt geïnformeerd over de spoorverbinding Utrecht-Arnheim-Duitsland, nadat de gesprekken over de studies hiernaar op de 14 december hebben plaatsgevonden. TZ202211-323 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Bij kamerbrief Internationaal Spoor voorjaar 2023 wordt TK opnieuw geïnformeerd.
De Kamer wordt nader geïnformeerd over de plannen voor een fietsbrug, nadat de gesprekken over het pont Nieuwer Ter Aa hebben plaatsgevonden. TZ202211-324	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 15-12-2022 Pont Nieuwer ter Aa
De Kamer wordt op de hoogte gehouden over een eventueel extra havenbakken in de Houtrakpolder. TZ202211-325	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Het onderzoek dat hierop in zal gaan is begin 2023 opgestart. De Kamer zal geïnformeerd worden over de uitkomsten van het onderzoek conform planning.
In het voorjaar van 2023 wordt de Kamer geïnformeerd over het onderzoek van ProRail naar benodigde verbetering van de baanstabiliteit van het spoor. TZ202211-326 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Afstemming over de benodigde informatie voor de Kamerbrief vindt plaats met ProRail.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De minister informeert de Kamer voor het einde van het jaar over de redenen van de vertraging in het opleveren van de WLO-scenario's. TZ202211-327 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	Afgedaan met Kamerbrief 23-12-2022 Planning nieuwe WLO en gebruik CO2-prijzen
De Kamer wordt in de uitgangspuntenbrief geïnformeerd over de gevolgen van het wegvallen van de bouwvrijstelling voor de instandhoudingsopgave. TZ202211-328 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt 28-11-2022 MIRT	De Kamer krijgt eind maart 2023 een update in de MIRT brief t.b.v. het strategisch debat.
De minister zegt toe de Kamer te informeren over de uitkomsten van een interdepartementale verkenning naar de verzekeraarbaarheid van de gevolgen van extreme neerslag. Daar wordt ook de evaluatie van de uitvoering van de Wet tegemoetkoming bij betrokken. TZ202211-209 Kamerlid Beckerman, S.M.	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister zegt toe dat hij zich inzet om de vergunningverlening in het kader van drinkwaterwinning in het duingebied te versnellen en dat hij daar voor het commissiedebat Water in juni 2023 op terugkomt. TZ202211-208 Kamerlid Grinwis, P.A.	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	De vergunningverlening valt onder verantwoordelijkheid van de Provincie Zuid-Holland. Dunea is gevraagd het knelpunt nader uit te werken en samen met de provincie naar een oplossing te zoeken. Vewin en IPO gaan alle urgente knelpunten rond de levering van drinkwater in NL in beeld brengen. De Minister houdt vinger aan de pols (via BO Water) of alle urgente knelpunten tijdig worden opgelost, gezien zijn verantwoordelijkheid voor de continuïteit van de drinkwatervoorziening. Via de Kamerbrief voor het CD en WGO wordt de Kamer geïnformeerd.
De minister zal het thema wateroverlast met buurlanden Duitsland en België aan de orde stellen, hun plannen blijven volgen en de Kamer hierover informeren. TZ202211-207 Kamerlid Madlener, B.	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	De Kamer kan eventueel in de waterbrief voorafgaand aan het commissiedebat in mei/juni worden geïnformeerd over de voortgang (bij voorkeur als een van de aanbevelingen vanuit de beleidstafel en als er concrete resultaten zijn geboekt). Het betreft hier overigens een meerjarige en doorlopende actie.
De Kamer wordt in 2023 geïnformeerd over het eindrapport van het kennisprogramma zeespiegelstijging. TZ202211-206	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
Voor het kerstreces wordt de Kamer door de minister geïnformeerd over de tussenstand inzake de afhandeling van de schade die ondernemers in Limburg en Noord-Brabant hebben opgelopen als gevolg van de wateroverlast. TZ202211-234 Kamerlid Beckerman, S.M.	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Is afgedaan door JenV.
De minister zal de suggestie voor een informatiecampagne over bestrijdingsmiddelen voor consumenten voorleggen aan staatssecretaris Heijnen en haar vragen om daar mee aan de slag te gaan. TZ202211-235 Kamerlid Plas, C.A.M. van der	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 05-12-2022 Beantwoording vragen tweede termijn WGO Water d.d. 21 november 2022.
De minister informeert de Kamer rond de zomer over de uitwerking van de strategie met de sector over de helmplicht voor fietsers. TZ202212-069 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der	Parlementair agenda punt 06-12-2022 Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister informeert de Kamer na de zomer over de uitkomsten van het plan om de beginnersregeling voor rijbewijzen effectiever te maken. TZ202212-070	Parlementair agenda punt 06-12-2022 Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over de stappen die de Nationale Zorg Autoriteit heeft ondernomen met betrekking tot de kosten voor de medische keuring voor rijbewijzen. TZ202212-071 Kamerlid Dekker-Abdulaziz, H.	Parlementair agenda punt 06-12-2022 Verkeersveiligheid en wegen	In de komende verzamelbrief zoals toegezegd een update geven over de voortgang van de NZa. NZA en CBR hebben hier nog overleg over.
De minister informeert de Kamer over de (on)mogelijkheden voor het eisen van een verklaring omtrent gedrag (VOG) voor rijkschoolhouders. TZ202212-072 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt 06-12-2022 Verkeersveiligheid en wegen	Overleg met J&V hierover loopt.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen geïnformeerd over het vraagstuk examenfraude bij het CBR, in overleg met de minister van Justitie en Veiligheid. TZ202212-073 Kamerlid Koerhuis, D.A.N	Parlementair agenda punt 06-12-2022 Verkeersveiligheid en wegen	Overleg met J&V hierover loopt.
De minister stuurt de Kamer in het derde kwartaal 2023 het Gehandicapten Vervoer Kader, waarin ook de rijvaardigheid bij scootmobielen wordt meegenomen. TZ202212-074 Kamerlid Molen, H. van der	Parlementair agenda punt 06-12-2022 Verkeersveiligheid en wegen	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De minister vraagt de staatssecretaris om de Kamer voor het commissiedebat PFAS en gezondheidseffecten een brief te sturen over de stand van zaken van het wetsvoorstel verbod op pfas, waarbij specifiek wordt gevraagd om in te gaan op het krachtenveld en de verwachte obstakels en knelpunten. TZ202212-065 Kamerlid Koekkoek, M.	Parlementair agenda punt 21-11-2022 Water	Afgedaan met Kamerbrief 13-01-2023 Afhandeling toezegging stand van zaken PFAS-restrictie
De staatssecretaris zegt toe de Tweede Kamer per brief te informeren over hoe de National Focal Points in de Small Island Developing States kunnen worden meegenomen in het verzoek aan de regering om te onderzoeken hoe Nederland Aruba, Curaçao en Sint-Maarten kan ondersteunen bij onderzoeken en beleid rondom het thema van klimaat. (toezegging aan het lid Wuite) TZ202210-179	Begroting Koninkrijksrelaties d.d. 19 en 20 oktober 2022	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Maritiem door de minister geïnformeerd over de uitkomsten van zijn gesprek met zijn collega's in Duitsland over de aanpak van de voorwasprocedure, in het kader van zeezwaaien. TZ202212-077 Kamerlid Raan, L. van	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	Gesprek met Duitsland staat gepland. De Kamer wordt naar verwachting eind mei geïnformeerd.
De Kamer wordt door minister, in afstemming met de minister van EZK, nader geïnformeerd over de aanbestedingsprocedure en exploitatie van de duurzame aanleg van het windmolenpark Wind op Zee. TZ202212-078 Kamerlid Groot, T.C. de	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	Wordt afgedaan door EZK.
De minister geeft voor het tweeminutendebat Maritiem een schriftelijke reactie op de rechterlijke uitspraak inzake het provinciaal ontgassingsverbod. TZ202212-076 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	Afgedaan met Kamerbrief 24-01-2023 Varend ontgassen
De minister zal de Kamer informeren zodra het onderzoek naar het ongeval met de watertaxi en veerboot bij Terschelling is afgerond. TZ202212-079 Kamerlid Groot, T.C. de	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	De ILT is nog in afwachting van de onderzoeken van de politie en de OVV. Het OVV onderzoek wordt rond de zomer verwacht. Na afronding van de OVV-rapporten zal de Minister binnen de gebruikelijke termijn worden voorzien van een reactie.
De afloopvoorzieningen voor ligplaatsen worden meegenomen in de brief die de minister aan de Kamer zal sturen, conform een eerdere toezegging uit de begrotingsbehandeling. TZ202212-075 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	Dit wordt meegenomen in het kader van het traject Basiskwaliteitsniveau (BKN) van de RWS-netwerken. De planning is om hierover een Kamerbrief te sturen vóór het CD Strategische keuzes bereikbaarheid (30 maart 2023)
De Kamer wordt eind volgend jaar geïnformeerd over de uitkomsten van verkenningen in IMO-verband en op nationaal niveau naar mogelijkheden voor het aanscherpen van richtlijnen voor scrubbers. TZ202212-106 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	Eerste gesprekken lopen, de Kamer wordt naar verwachting voor het einde van het jaar geïnformeerd
De Kamer wordt in het tweede kwartaal van 2023 geïnformeerd over verkenning naar bunkerlicentiesystemen. TZ202212-107 Kamerlid Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 08-12-2022 Maritiem	Er vindt op dit moment een verkenning plaats naar bunkerlicentiesystemen in NL en andere EU-landen. Ook wordt verkend wat mogelijke kwalitatieve controles kunnen bijdragen aan de brandstofkwaliteit. Uitkomst wordt eind Q2 verwacht .
De staatssecretaris ontvangt in 2023 het rapport van ProRail inzake de risicobenadering bij overwegen en zal dat rapport per omgaande aan de Kamer doen toekomen. TZ202212-113 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der	Parlementair agenda punt 15-12-2022 Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
De Kamer ontvangt begin 2023 een plan van aanpak voor de NABO's. Er volgt, na overleg met ProRail, ook een voorstel voor de regulier beveiligde overwegen. TZ202212-114 Kamerlid Graaf, S.J.F. van der	Parlementair agenda punt 15-12-2022 Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De staatssecretaris zal aan de NS vragen of zij, middels een brief aan de Kamer (via het ministerie), inzicht willen geven in het waarderingsbeleid voor het personeel. TZ202212-111 Kamerlid Madlener, B.	Parlementair agenda punt 15-12-2022 Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	lenW heeft NS gevraagd in haar jaarverantwoording over 2022 nader in te gaan op het waarderingsbeleid voor het personeel.
De staatssecretaris zal een afschrift van de verslagen van haar gesprekken met de directie van de NS delen met de Kamer. TZ202212-112 Kamerlid Madlener, B.	Parlementair agenda punt 15-12-2022 Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Hieraan wordt invulling gegeven bij de Kamerbrief over de jaarverantwoording van NS.
De Kamer ontvangt in het voorjaar van 2023 het onderzoeksrapport van Boston Consultancy Group (BCG) met de review naar de integrale aanpak van het personeelstekort bij de NS. TZ202212-110	Parlementair agenda punt 15-12-2022 Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Aan deze toezegging is voldaan. Het onderzoeksrapport is op 13 februari aan de Kamer verzonden (29984-1089)
De staatssecretaris zal de Kamer een afschrift van haar brief naar (gemeentelijke) bestuurders, als reactie op hun zorgen over het transport van giftige stoffen, doen toekomen. TZ202212-115 Kamerlid Alkaya, M.Ö.	Parlementair agenda punt 15-12-2022 Spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Conform toezegging is de Kamer geïnformeerd op 25 januari 2023.
Vraag van dhr. Wassenberg (PvdD) bij de begrotingsbehandeling LNV (plenair verslag 6 december 2022): «Wat betreft de migratiebarrières zie ik wel een kans voor de minister. De huidige gemaalpomp van de zeesluis in IJmuiden is een gehaktmolen voor vissen. Dat is niet in lijn met het beleid van de minister. Erger nog, bij de renovatie van de sluis komt een exacte kopie van deze pomp terug. De nieuwe pomp blijft dus een gehaktmolen. Graag zou ik als laatste de toezegging willen hebben van de minister dat hij ervoor gaat zorgen dat die nieuwe pomp vismigratie toelaat, zoals die van de paling.»	6 december 2022 Begrotingsbehandeling LNV	De Tweede Kamer wordt in Q2 2023 geïnformeerd.
Antwoord van de minister van LNV: «Het is kabinetsbeleid om de barrière-werking van stuwen, sluizen en gemalen voor vismigratie zoveel mogelijk te beperken. De minister van LNV is niet op de hoogte van de precieze omstandigheden ten aanzien van de nieuwe maalpomp bij de zeesluis van IJmuiden. De vraag over deze specifieke casus zal worden doorgeleid naar de verantwoordelijke bewindspersoon van I&W met de vraag de Kamer hierover te informeren.»		
De Kamer zal eind 2023 worden geïnformeerd over de aanvullende maatregelen die genomen worden om toe te werken naar de WHO-normen voor luchtkwaliteit in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2024-2040. TZ202301-001	Parlementair agenda punt 13-12-2022 Milieuraad	Momenteel (feb 2023) loopt de verkenning naar aanvullende maatregelen. In het najaar volgt de bestuurlijke afstemming over de eventuele te nemen maatregelen.
Voor de kerst ontvangt de Kamer een brief over de wijziging van de Kaderrichtlijn Water. Kamerlid Haverkort, E.A. TZ202301-002	Parlementair agenda punt 13-12-2022 Milieuraad	Afgedaan met Kamerbrief 21-12-2022 Uitvoering moties WGO Water, 36200-XII, nrs. 11 en 12
De Kamer ontvangt de quickscan over de natuurherstelverordening naar verwachting in april 2023. Kamerlid Hagen, K.B. TZ202301-003	Parlementair agenda punt 13-12-2022 Milieuraad	Wordt afgedaan LNV
De Kamer wordt geïnformeerd over de vergunningen wat betreft de meest vervuulende stoffen aan bedrijven in het buitenland. Kamerlid Haverkort, E.A. TZ202301-004	Parlementair agenda punt 13-12-2022 Milieuraad	De Staatssecretaris zal de TK schriftelijk informeren waarmee deze toezegging zal worden afgedaan.
De Kamer wordt rondom half maart geïnformeerd over de in te richten expertgroep van omwonenden van Tata Steel en vertegenwoordigers van onderzoeksinstanties. TZ202301-029	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Externe Veiligheid	Toezegging wordt afgehandeld conform verzoek.
Tussen het mei- en het zomerreces wordt de Kamer geïnformeerd over de proef inzake methoden voor asbestsanering. TZ202301-031 Kamerlid Haverkort, E.A.	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Externe Veiligheid	De proef inzake methoden voor asbestsanering is in voorbereiding. De Kamer zal uiterlijk voor het zomerreces hierover geïnformeerd worden.
De brief die de Kamer heeft verzocht over het amendement op de Wijziging van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden wordt zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Kamer. TZ202301-032	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Externe Veiligheid	De brief over het amendement op de wijziging Wet gewasbescherming en biociden en met de nadere juridische analyse wordt zo spoedig mogelijk toegezonden aan de Kamer.
In februari komt de kabinetsreactie op het RIVM-rapport over de doorwerking van de WHO-geluidsnormen. TZ202301-033 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Externe Veiligheid	Afgedaan met Kamerbrief 20-02-2023 Voortgang meten en rekenen luchtverkeergeluid.
De Kamer ontvangt eens in de zoveel tijd een update over de ontwikkelingen en belemmeringen t.a.v. de hubs voor de stadslogistiek. TZ202301-049 Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Duurzaam vervoer	We zijn bezig om de ontwikkelingen en belemmeringen t.a.v. hubs in kaart te brengen. Eind 2023 wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
De staatssecretaris zal bekijken hoe groot de verschillen zijn tussen de laadprijzen bij uiteenlopende laadpalen en gemeenten en of dat redelijk is, en hierop schriftelijk terugkomen bij de Kamer. TZ202301-051 Kamerlid Ginneken, L.M. van	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Duurzaam vervoer	De toegezegde informatie zal onderdeel uitmaken van de jaarlijkse voortgangsrapportage Nationaal Agenda Laadinfrastructuur die in mei naar de Kamer gestuurd zal worden.
Nadat de staatssecretaris heeft gesproken met staatssecretaris Van Rij over fiscalisering elektrificatie van de binnenvaart, zal zij de Kamer op de hoogte stellen van de uitkomsten. TZ202301-050 Kamerlid Stoffer, C.	Parlementair agenda punt 24-01-2023 Duurzaam vervoer	De Kamer wordt naar verwachting in de zomer van 2023 geïnformeerd.
De Kamer wordt in het kader van het NOVEX-traject in de tweede helft van het jaar geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. de studentenhuisvesting bij Kronenburg te Amstelveen. TZ202301-036 Kamerlid Geurts, J.L.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt in de tweede helft van 2023 geïnformeerd.
De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over de stand van zaken t.a.v. loodhoudende afgasbenzine bij kleine propellorvliegtuigen.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt naar verwachting eind maart geïnformeerd.
De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over het advies van de Duurzame Luchtvaartafdeling t.a.v. de invoering van het CO2-plafond. TZ202301-040 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	Afwachten of de Duurzame Luchtvaartafdeling een advies geeft. Zo ja zullen we dit tzt doorsturen aan TK. Bij begrotingsbehandeling 2023 uiterlijk afdoen.
Nog dit kwartaal wordt de Kamer geïnformeerd over de mogelijkheden om privéjets mee te nemen in klimaatbeleid voor de luchtvaart. TZ202301-038 Kröger, S.C.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt uiterlijk 1 april 2023 geïnformeerd.
De Kamer wordt te zijner tijd geïnformeerd over de wijze waarop op Heathrow baanonderhoud plaatsvindt. TZ202301-037 Kamerlid Koerhuis, D.A.N.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt voor het volgende commissiedebat Luchtvaart geïnformeerd.
De Kamer wordt geïnformeerd over de risico's bij het realiseren van het afbouwpad in het CO2-plafond. TZ202301-042 Kamerlid Boucke, R.M.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt geïnformeerd met brief principebesluit CO2-plafond die eind maart uit gaat.
De Kamer wordt voor het meireces geïnformeerd over de verschillende belangen die spelen naast de netwerkkwaliteit, zoals leefbaarheid, beperking van overlast en woningbouw, wat hieraan wordt gedaan en hoe de integraliteit van deze belangen wordt geborgd. TZ202301-035 Kamerlid Boucke, R.M.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	Streven is om de Kamer eind april te informeren
De Kamer wordt uiterlijk in april geïnformeerd over de ontwikkelingen t.a.v. de werkdruk bij de medewerkers in de grondafhandeling in relatie tot de afname van het aantal grondafhandelingsbedrijven. TZ202301-034 Kamerlid Hoop, H.E. de	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	Het eerste deel van het onderzoek is op 25 januari opgeleverd en begin februari gedeeld met betrokken partijen. Momenteel wordt aan een brief gewerkt met daarin de stand van zaken, het tijdpad en de benodigde vervolgstappen in het traject van beperking van het aantal afhandelingsbedrijven. Verwachting is dat de brief snel na het voorjaarsreces uitgaat.
De Kamer wordt geïnformeerd over de steilere vertrapping t.a.v. de algemene luchtvaart. TZ202301-047 Kamerlid Geurts, J.L.	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	Indeling van het luchtruim is onderdeel van het ontwerpproces voor de luchtruimherziening. Kamer wordt via (voorgenomen) besluiten en halfjaarlijkse voortgangsrapportages geïnformeerd.
In een brief wordt voor de Kamer in kaart gebracht hoelang het traject al loopt tot een natuurvergunning voor Schiphol. TZ202301-048 Kamerlid Raan, L. van	Parlementair agenda punt 25-01-2023 Luchtvaart	De Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd.
De staatssecretaris zegt toe de Kamer een terugkoppeling te geven over de gesprekken die zij gaat voeren met de spoorgoederensector over de tarifiering, als onderdeel van het Toekomstbeeld Spoorgoederen. TZ202301-052	Parlementair agenda punt 26-01-2023 Spoor	Wordt meegenomen in het op te stellen Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer.
Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Hagen over het verhalen van PFAS-schade door 3M (Kamerstuk 30175 , nr. 402). TZ202302-051 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten	Is in voorbereiding. Informeren in verzamelbrief CD water. Wanneer we eerder iets kunnen melden gaat er eerder een vertrouwelijke brief naar de kamer.
De Kamer wordt binnen een maand geïnformeerd over de vraag welke wet- en regelgeving moeten worden gewijzigd om een nationaal lozingsverbod voor PFAS mogelijk te maken. TZ202302-052 Kamerlid Beckerman, S.M.	Parlementair agenda punt 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten	De Kamer wordt voor 1 april 2023 geïnformeerd.

Omschrijving van de toezegging	Vindplaats	Stand van zaken
Indien mogelijk ontvangt de Kamer de RIVM-notitie over PFAS-afvalverwerking (waaraan werd gerefereerd in de uitspraak van de Raad van State inzake Indaver). Als deze niet openbaar gemaakt kan worden, zal de staatssecretaris de reden hiervan toelichten. TZ202302-053 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten	Afgedaan met Kamerbrief 10-02-2023 RIVM-notitie over PFAS-afvalverwerking
De staatssecretaris laat nagaan of er signalen zijn van illegale stortingen met PFAS-vervuilde grond. Zij zal proberen de Kamer hier voor het tweeminutendebat over te informeren en hierbij ook ingaan op de vraag wat binnen de regelgeving wel is toegestaan. TZ202302-054 Kamerlid Hagen, K.B.	Parlementair agenda punt 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten	Afgedaan met Kamerbrief 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten
De Kamer ontvangt voor het tweeminutendebat een plan van aanpak ten aanzien van de uitvoering van de motie-Hagen/Bouchallikh over over het in kaart brengen van PFAS-hotspots en de daarbij behorende beheersmaatregelen (Kamerstuk 28089, nr. 204). TZ202302-055 Kamerlid Bouchallikh, K.	Parlementair agenda punt 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten	Afgedaan met Kamerbrief 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten
Voor het volgende commissiedebat Water wordt in kaart gebracht wat er in de Maas- en Rijncommissies wordt gedaan om de instroom van PFAS aan te pakken. Mevrouw Van Esch (PvdD): Ja, heel kort, hoor. Er werd net het antwoord gegeven dat die normoverschrijding van fijnstof door de intensieve veehouderij in 2021 zou zijn toegenomen, en dat de reden daarvan corona was. Ik snap eigenlijk dat hele corona niet. Hoezo, wat heeft corona te maken met de normoverschrijding in de intensieve veehouderij in 2021? Ik snap de link niet. Staatssecretaris Heijnen: Ik zal vragen of daar schriftelijk op kan worden teruggekomen, zodat er inzicht kan worden gegeven in die cijfers. Ja? Ik denk dat iedereen daar het beste bij gebaat is. De Kamer wordt na afloop van de conferentie over vervoersongelijkheid geïnformeerd over de uitkomsten daarvan. Tevens zal de Kamer worden geïnformeerd of de regie op dit onderwerp bij een bepaald ministerie wordt belegd. TZ202302-185 Kamerlid Ginneken, van L.M.	Parlementair agenda punt 02-02-2023 PFAS en gezondheidseffecten Parlementair agenda punt 26-01-2023 Luchtkwaliteit in Nederland Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd. De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd. De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
De staatssecretaris informeert de Kamer over vervolgonderzoek op het KiM-onderzoek naar (auto)maatregelen die het ov kunnen versterken. TZ202302-189 Kamerlid Ginneken, van L.M.	Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
De Kamer wordt geïnformeerd over de hoofdlijnen van de mobiliteitsvisie, inclusief de visie van de staatssecretaris op een afdwingbare bereikbaarheidsnorm. Tevens zal zij een reactie sturen op het PBL-rapport. TZ202302-186	Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor 1 april 2023 geïnformeerd.
De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om de energiekosten in de ov-sector te compenseren. TZ202302-184 Kamerlid Bouchallikh, K.	Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.
In de MIRT-brief wordt de Kamer geïnformeerd over de spreidingsafspraken met werkgevers en overheidsinstellingen. TZ202302-187 Kamerlid Ginneken, L.M.	Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor het meireces 2023 geïnformeerd.
De Kamer wordt nader geïnformeerd over het weigeren van hulphonden in taxi's. TZ202302-188 Kamerlid Madlener, B.	Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor 1 april 2023 geïnformeerd.
De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de mogelijkheid om de bevoegdheid om het rijbewijsregister te raadplegen, zoals medewerkers met boa-bevoegdheid bij NS al is toegezegd, kan worden uitgebreid naar andere vervoerders. TZ202302-194 Kamerlid Minhas, FB.	Parlementair agenda punt 22-02-2023 OV en Taxi	De Kamer wordt voor het zomerreces 2023 geïnformeerd.

Bijlage 3: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek

In het kader van de Rijksbrede operatie Inzicht in Kwaliteit is in de [begroting 2022](#) een overgang gemaakt naar de SEA. In de [begroting 2023](#) is een verdere verbetering gemaakt. De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) laat zien hoe lenW de komende jaren werkt aan het voortbrengen van inzichten

over de doeltreffendheid en doelmatigheid van ons beleid. Deze inzichten zijn nodig om beleid te kunnen opstellen en om goed geïnformeerde besluiten te kunnen nemen. Ook draagt het bij aan het (bij)sturen of door ontwikkelen van beleid op basis van lessen uit de praktijk. Door het benutten van deze inzichten wordt een hogere maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid beoogd. Naar aanleiding van de Herziening Regeling periodieke rapportage (RPE), vervangt de SEA de eerdere werkwijze van het overzicht van beleidsdoorlichtingen en de bijlage met geplande onderzoeken en evaluaties (Kamerstukken II, [31 865, nr. 203](#)). Na afloop van de overgangperiode zal de nu nog gehanteerde term 'beleidsdoorlichting' voor de reguliere ex-post synthese evaluaties plaatsmaken voor 'periodieke rapportage'.

Nauwe samenwerking vindt plaats met andere ministeries en met kennisinstellingen van IenW, zoals het KIM en het PBL om beleidsonderzoek verder te brengen. Waar nodig wordt een bredere groep stakeholders daarbuiten geconsulteerd en bij evaluatieprocessen betrokken, zoals inzake Schiphol.

De SEA is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. IenW kent de volgende hoofdthema's: Water & Bodem, Mobiliteit (wegen en verkeersveiligheid en openbaar vervoer en spoor), Luchtvaart & Maritiem, Milieu & Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Daarbinnen worden subthema's (beleidsthema's) onderscheiden. De beleidsthema's zijn deels nog in ontwikkeling en sluiten zo goed mogelijk aan op het beleidsprogramma.

In onderstaande tabel is voor elk SEA-beleidsthema een overzicht opgenomen van de in 2022 opgeleverde periodieke rapportages/beleidsdoorlichtingen, aangevuld met andere door het IenW geprioriteerde (evaluatie)onderzoeken. Voor het overzicht van eerder opgeleverde onderzoeken wordt verwezen naar de bijlage overzicht afgeronde evaluaties en overige onderzoek zoals opgenomen in eerdere jaarverslagen [2021](#), [2020](#) en [2019](#).

Alle ministeries samen voeren jaarlijks honderden onderzoeken uit om beleid te evalueren. Vanaf 2022 worden al deze ingeplande en uitgevoerde onderzoeken [hier](#) gepubliceerd.

Tabel 125 Overzicht afgeronde evaluaties en overig onderzoek

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
Integraal Waterbeleid	Algemeen Waterbeleid	Monitoring: Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water 2024	2022	Afgerond	In aanvulling op de jaarlijkse rapportage naar de tweede kamer wordt aanbevolen om in 2023 extra verdiepende katernen op te nemen die gebruikt kunnen worden voor publiekscommunicatie vanuit het programma Ons Water. Deze katernen kunnen verdieping geven op relevante onderwerpen zoals droogte of waterkwaliteit.	HXII art. 11
	Waterkwaliteit	Monitoring: KIMA (Kennis en Innovatie Marker Wadden)	2022	Afgerond	De monitoring en beleidsevaluatie KIMA levert zowel technische als beleidsmatige kennis op van de afgelopen 5 jaar dat kan worden benut voor eventuele doorontwikkeling van de Marker Wadden. Het onderzoek verdient een vervolg aangezien de ecologische ontwikkeling van de Marker Wadden nog niet voltooid is en er nog vragen zijn over de lange termijn beheeropgave en grootschalige systeemeffecten.	DF Art. 2

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
		Monitoring: Rapportage Levend Markermeer	2022	Lopend	De kennis uit de rapportages van Levend Markermeer dienen beleidsmatig te worden benut bij ruimtelijke afwegingen en keuzes voor natuurmaatregelen. Levend Markermeer adviseert daar (op basis van zeer gedegen ecologisch onderzoek) over. Dat biedt een duidelijke onderbouwing om wel of geen geld te reserveren voor bepaalde type maatregelen in de toekomst. Ook voor het IJsselmeer kan een dergelijke systeemstudie worden uitgevoerd. Het ecosysteem functioneert anders, maar krijgt te maken met dezelfde beleidsmatige en beheerstechnische maatregelen.	DF Art. 2
		Monitoring: Jaarevaluatie drinkwatertarieven	Jaarlijks	Afgerond	ACM toetst de totstandkoming van de drinkwatertarieven. Voor 2022 is gebleken dat de drinkwaterbedrijven grotendeels in overeenstemming met de genoemde wet- en regelgeving handelen. De ACM constateert wel enkele gebreken in het handelen van individuele drinkwaterbedrijven. Tegelijkertijd hebben de drinkwaterbedrijven ten opzichte van vorig jaar een vergelijkbaar niveau behaald. De belangrijkste bevindingen zijn: niet alle drinkwaterbedrijven hanteren de juiste definitie van ander water (water – dat niet als drinkwater aangemerkt kan worden –) bij de toedeling van kosten en bij enkele drinkwaterbedrijven is de financiële vertaling van de wettelijke prestatievergelijking en bijbehorend verbeterplan naar de begroting van de kosten en daarmee de tarieven onvoldoende geweest.	Art. 11
		Monitoring: Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	Jaarlijks	jaarlijks	Met de jaarlijkse berekening kan tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust gesignaleerd worden en daar, als dat nodig is, naar handelen door het uitvoeren van zandsuppleties	Art. 11
Bodem en Ondergrond	Ruimtegebruik en Bodem	Ex-post: Evaluatie «Besluit financiële bepalingen bodemsanering» en de «Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005»	2022	Lopend	Oplevering vertraagd omdat het verkrijgen van input van respondenten langer duurde dan verwacht.	HXII art. 13
		Ex-post: Evaluatie van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (Wedb)	2022	Lopend	Oplevering is vertraagd omdat het verkrijgen van input en het opstellen van een onderzoeksrapport meer tijd kosten dan was voorzien.	HXII art. 13
		Ex-ante: Evaluatie Flankerend beleid	2022	Afgerond	Momenteel ontbreken duidelijke tussenstappen en beheersmaatregelen en alternatieve plannen die genomen worden als uit de monitoring blijkt dat de doelen niet behaald worden. Ook kennen de maatregelen geen duidelijke doorrekening naar CO2 of andere indicatoren.	14
Wegen en Verkeersveiligheid	Slimme en duurzame mobiliteit	Monitoring: Evaluatie NAL	Jaarlijks	Afgerond	Alle manieren van laden scoren een ruime voldoende of hoger [N=2.518] We vroegen de respondenten naar een algemeen rapportcijfer voor de verschillende manieren van laden. Allen soorten scoren een ruim voldoende. Thuis laadpunten scoren het hoogst, openbare laadpunten het laagst. Er zijn wel regionale verschillen: openbare laadpunten in meer landelijke gebied scoren over het algemeen een lager rapportcijfer.	14

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
		Ex post: Evaluatie SDE++ vanuit perspectief van de sector mobiliteit	2022	Afgerond	In het eindadvies voor SDE++ 2021 zijn voor het eerst geavanceerde hernieuwbare brandstoffen geïntroduceerd. Dat waren toen de categorieën bio-LNG uit mono- en allesvergisting, bio-ethanol uit lignocellulosehoudende grondstoffen en drop-in diesel en benzine via hydrolyseolie. In dit eindadvies blijven de categorieën bio-LNG en bio-ethanol gelijk aan die in het eindadvies SDE++ 2021 worden twee technologie-neutrale categorieën toegevoegd.	14
		Ex-post: Evaluatie Harmonisatie van de milieuzones	2022	Afgerond	Op basis van deze evaluatie adviseren wij om de toevoeging van andere categorieën voertuigen dan taxi's en touringcarbussen in gang te zetten op moment dat daar bij de eerste gemeenten ook concrete initiatieven voor ontstaan. Deze praktijksituaties helpen om een praktisch werkende en efficiënte regelgeving te ontwikkelen en zijn bovendien nodig voor een goede afstemming met gemeenten en branche- en belangenorganisaties.	14
		Monitoring: Klimaatbeleid	Jaarlijks	Afgerond	Jaarlijks wordt er een Monitor Klimaatbeleid opgesteld en sinds 2021 is er een online dashboard Klimaatbeleid die enkele keren per jaar wordt geüpdatet.	14
		Ex-post: Tussenevaluatie klimaatakkoord mobiliteit	2022	Lopend	De KEV2022 moet uitwijzen in hoeverre mobiliteit de gewenste restemissie van 23,7 megaton in 2030 weet te realiseren. Het 'gat' van 5,0 megaton met de KEV2021 kan in theorie worden ingevuld met beleid uit het coalitieakkoord (3,3-3,5 megaton), Fit for 55 (maximaal circa 0,7 megaton) en eerder geagendeerd beleid uit het Klimaatakkoord (0,5-1,5 megaton).	IX,1
		Ex-post: Evaluatie Eerste en tweede Tranche DKTI (evaluatie van het instrument)	2022	Afgerond	De evaluatie die het ministerie van IenW heeft uitgevoerd met betrekking tot de DKTI-regeling, geeft een adequate beschrijving van de projecten die met de middelen zijn gerealiseerd. Minder sterk is de evaluatie in het onomstotelijk aantonen van de effecten. Het voorstel in de evaluatie om in 2022 bij een steekproef van projecten meer de diepte in te gaan om de gerealiseerde innovatie beter zichtbaar te maken is hiervoor een stap in de goede richting. Naast bovenstaande aanbevelingen, denkt het PBL dat het van toegevoegde waarde zou kunnen zijn om de evaluatie onderdeel te laten zijn van een bredere integrale monitoring.	14
		Ex ante: Langetermijnstrategie Inzet biobrandstoffen t.b.v. wegverkeer, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart	2022	Lopend	In verschillende onderzoeken wordt aangetoond dat er in de toekomst voldoende biograndstoffen beschikbaar zullen zijn (in de EU en wereldwijd), om aan de vraag naar duurzame biograndstoffen in Nederland voor de verschillende (transport)sectoren te voldoen. Er worden geen knelpunten betreffende beschikbaarheid verwacht, ook als de samenhang met andere sectoren wordt bekeken en rekening houdend met de gewenste mainport-functie van de Nederlandse (lucht-)havens.	14
Werkgerelateerd personenvervoer	Ex-post: Green Deal Autodelen II		2022	Lopend	De GDA II heeft wezenlijk bijgedragen aan meer aandacht en bewustwording bij de partners. Vooral bij decentrale overheden heeft de GDA II geholpen om autodelen onder de aandacht te brengen. Beleid is essentieel voor de ontwikkeling van autodelen: zonder beleids- en vergunningskaders kunnen deelauto's geen plek krijgen in de openbare ruimte. Het ontbreken van gemeentelijk autodeelbeleid is een van de belangrijkste bottlenecks voor de ontwikkeling van autodelen. De grote steden hebben inmiddels	14

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
					beleid op autodelen. Veel middelgrote gemeenten ontwikkelen momenteel zo'n beleid. In het landelijk gebied komen de eerste initiatieven op gang.	
		Monitoring: Evaluatie Staat van de infrastructuur	2022	Afgerond	ProRail concludeert dat de staat van de infra in 2021 ruim voldoende was (Kamerstukken II, 36200 A, nr. 56).	16
		Ex-post: Evaluatie beschikbaarheidsvergoeding OV	2022	Te starten	De evaluatie BVOV is nog niet gestart. Deze zou aanvankelijk 2022 starten, maar met de komst van het TVOV 2023 is de start verplaatst naar medio 2023. Beiden regelingen hebben namelijk eenzelfde soort karakter. We starten zodra we over alle informatie beschikken over de werking, het gebruik, de verantwoording en de effecten van de regelingen.	16
		Monitoring: Mid-term Review Waddenconcessies (Openbaar Vervoer)	2022	Afgerond	De onderzoekers concluderen dat het doel van de concessies halverwege de looptijd in voldoende mate is bereikt. Wel worden er verschillende aanbevelingen gedaan met als doel de continuïteit van de veerdiensten te waarborgen, de effectiviteit van de sturing en handhaving te vergroten en om de tevredenheid van reizigers en decentrale overheden te verbeteren.	16
Openbaar Vervoer en Spoor	Openbaar Vervoer en Spoor				Als vanuit de groei doelstelling van het Maatregelenpakket wordt gekeken naar de genomen maatregelen dan kan gesteld worden dat de tijdelijke subsidieregeling voor de gebruiksvergoeding de meest substantiële maatregel is die de kosten voor het spoorgoederenvervoer heeft verlaagd om daarmee groei voor het spoorgoederenvervoer mogelijk te maken. Duidelijke meetbare effecten op de groei doelstelling zijn echter niet zichtbaar en structurele effecten voor de toekomst van het spoorgoederenvervoer worden niet verwacht.	
		Ex-post: Evaluatie Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer	2022	Afgerond	Andere maatregelen hebben niet direct meetbaar effect op de groei doelstelling, maar bieden wel randvoorwaarden, inzichten en verbeteringen om tot groei voor het spoorgoederenvervoer te komen. Dit geldt onder meer voor de aandacht die is uitgegaan voor het oppakken van achterstallig onderhoud aan infrastructuur voor het spoorgoederenvervoer, het doorvoeren van procesverbeteringen voor capaciteitsverdeling evenals het opzetten van pilots om geluid- en trillingshinder tegen te gaan of communicatieproducten om imago te verbeteren. Een aantal grote maatregelen waar veel van wordt verwacht zijn nog niet volledig gerealiseerd. Dit betreft onder meer de 740 meter lange treinen, het verbeteren van de capaciteit en betrouwbaarheid van het spoor en de maatregelen die gericht zijn op een efficiënte havenlogistiek. Voor deze maatregelen geldt ook dat deze een langere looptijd hebben dan de huidige 3,5 jaar. Een belangrijk obstakel voor het realiseren van maatregelen dat in verschillende clusters naar voren kwam is dat er vooraf nog geen budget geregeld was voor het uitvoeren van de maatregelen. In de praktijk kost het tijd om dat te regelen en dit is belemmerend voor de voortgang. Bij een maatregel zoals het vergroten van de efficiëntie in de havenlogistiek speelde ook dat in de praktijk tegen verschillende operationele problemen aanliep waardoor het niet lukte om tot	16

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
					resultaten te komen. Hier zijn de ambities van het Maatregelenpakket dan ook bijgesteld en wordt er nu eerst gewerkt om de digitale basis op orde te krijgen om onderlinge samenwerking mogelijk te maken.	
					In de Luchtvaartnota zijn verschillende onderzoeken voorzien voor de komende jaren, onder andere t.b.v. monitoring en evaluatie van het beleid. I.v.m. controversieelverklaring van de Luchtvaartnota is de aanpassing van de Luchtvaartnota actualisatie in 2022 gestart waarvan in 2023 de resultaten bekend zijn.	
	Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed	Monitoring: Publieke waarden van de luchtvaartnota 2020-2050	Jaarlijks	Lopend	Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het doelbereik en of het nodig is om het beleid bij te stellen. De monitoring en evaluatie van de effecten en het doelbereik worden elke twee jaar uitgevoerd. Het streven is om dit te laten uitvoeren door een consortium van onafhankelijke kennisinstellingen. Er wordt zoveel mogelijk gebruikgemaakt van bestaande monitors (bijvoorbeeld de monitor Netwerkkwaliteit) of de nog op te stellen monitor Akkoord Duurzame Luchtvaart. Begin 2024 wordt de eerste voortgangsrapportage verwacht.	17
		Ex-durante: Evaluatie Schipholbeleid	Jaarlijks	Afgerond	De minister heeft de Kamer zeven keer geïnformeerd over de belangrijkste uitkomsten van de wekelijkse rapportages die Schiphol deelt met de minister over de drukte op Schiphol. (Kamerstuk 29 665 nr. 427, 433, 435, 438, 442, 448 en 455 (week 22 t/m 50)).	17
		Ex-post: Systeemmonitor Luchtvaart (Schiphol)	Jaarlijks	Afgerond	De resultaten van deze systeemmonitor tonen aan dat er ruimte is voor verdere verbeteringen van het veiligheidssysteem. In de Kamerbrief van 19 december 2022 (Kamerstukken II 2022-2023, 248 04, nr. 195) geeft de minister aan hoe hij vanuit zijn regierol invulling geeft aan de belangrijkste verbeterpunten.	17
Luchtvaart	Veilige luchtvaart	Ex-post: Evaluatie implementatie aanbevelingen OVV-onderzoek Veiligheid vliegverkeer Schiphol	2022	Afgerond	In algemene zin concluderen de onderzoekers dat «sinds 2019 enorme voortgang is geboekt en het merendeel van deze maatregelen nu zijn afgerond en systematisch geborgd zijn in de beleidskaders en systemen van de sector en de overheid» (Kamerstukken II 2021-2022, 296 65, nr. 419).	17
		Ex-post: Evaluatie beleidskeuze opleidingen- en examinering drones	Vooralsnog 2022	Lopend	Het inkooptraject heeft vertraging opgelopen waardoor later dan verwacht de opdracht is verstrekt. De oplevering van de evaluatie wordt eind Q1 2023 verwacht.	17
		Ex-post: Onderzoek beveiliging luchtvaart	2022	Afgerond	De afronding van de herbeoordeling vitale functies roadmap stond gepland voor november 2022 en is afgerond. De afronding van de cyber security beveiliging luchtvaart stond gepland voor 2023. Deze onderzoeken zijn vertrouwelijk.	17
	Nederland goed verbonden	Monitoring: Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	Jaarlijks	Afgerond	Uit de benchmark blijkt dat het prijsniveau van Schiphol in 2021 met 16,6% is gestegen. Ongeveer een kwart van deze stijging wordt veroorzaakt door een toename van de luchthavengelden (met name de passenger service charge) op Schiphol. De introductie van een vliegbelasting in Nederland veroorzaakt het resterende deel van de stijging. Van de twaalf andere luchthavens in de benchmark hebben zeven luchthavens een hoger prijspeil dan Schiphol. Dit zijn Londen Heathrow, Frankfurt, Londen Gatwick, München, Zürich, Düsseldorf en Parijs Charles de Gaulle. Vijf luchthavens hebben een lager prijspeil dan Schiphol. Dit zijn Madrid,	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
					Brussel, Istanbul, Kopenhagen en Dubai. De prijsverschillen met Istanbul, Brussel en Madrid zijn daarbij klein. Komende jaren zullen de luchthavengelden op Schiphol gaan stijgen, omdat Schiphol misgelopen inkomsten uit de coronajaren deels gaat verrekenen. Deze verrekeringen zijn nog niet opgenomen in de tarieven over 2021. Daarnaast zal de in het coalitieakkoord aangekondigde verhoging van de vliegbelasting geïmplementeerd worden (Kamerstukken II 2021-2022, 31 936, nr. 913). De benchmark voor het jaar 2022 wordt in maart 2023 verwacht.	
		Ex-post monitor: Luchthavencapaciteit SPL ivt andere Europese luchthaven	2022	Lopend	Het inkooptraject heeft vertraging opgelopen waardoor later dan verwacht de opdracht is verstrekt. De oplevering van het onderzoek wordt april 2023 verwacht.	17
		Monitoring: Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	Jaarlijks	Afgerond	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 nog 35% lager dan in 2019. Vergeleken met de concurrerende luchthavens behoudt Schiphol zijn netwerkkwaliteit relatief goed (Kamerstukken II 2021-2022, 31 936, nr. 913). De monitor voor het jaar 2022 wordt in maart 2023 verwacht.	17
		Ex-durante: Bereikbaarheid Caribisch Nederland waarborgen	2022	Uitgesteld	Dit onderzoek is uitgesteld in afwachting op het bezoek van de minister aan Caribisch Nederland dat in december 2022 heeft plaatsgevonden. Het onderwerp «connectiviteit» (en andere onderwerpen) is besproken op Aruba, Bonaire, Curaçao en Sint Maarten. In 2023 komt een rapport beschikbaar over de mogelijkheid een Public Service Obligation in te zetten, dit kan een instrument zijn om de bereikbaarheid beter te borgen. Zodra dit rapport er is zal het onderzoek «Bereikbaarheid Caribisch Nederland waarborgen» worden opgepakt.	17
		Ex-ante: Verkennen mogelijkheden ruimtelijke ontwikkelingen rond luchthavens	2022	Lopend	Voor alle luchthavens is de procedure gestart op weg naar een Luchthavenbesluit. Vaststelling hiervan is voorzien in 2024. In de Luchthavenbesluiten zullen de voorwaarden worden geformuleerd voor het gebruik van de luchthavens en in hoeverre er dan ruimte kan zijn voor ontwikkeling van de luchthavens.	17
Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving		Monitoring: Evaluatie Schipholbeleid (o.a. geluidhinder)	Jaarlijks	Afgerond	In 2017 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport Veiligheid Vliegverkeer Schiphol een aantal aanbevelingen gedaan om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren. Sindsdien heeft de Tweede Kamer ieder half jaar een voortgangsrapportage ontvangen waarin de voortgang, die betrokken partijen het voorgaande half jaar hebben bereikt, is beschreven. In 2022 is de zesde en zevende voortgangsrapportage veiligheid Schiphol verstuurd aan de Tweede Kamer (evaluatie Schipholbeleid) (Kamerstukken II 2021-2022, 296 65, nr. 419, nr. 436).	17
		Ex-ante: Reductie nachtvluchten Schiphol	2022	Lopend	Naar aanleiding van de Hoofdlijnenbrief Schiphol om de capaciteit op Schiphol te beperken tot 440.000 vluchten per jaar, is nagegaan welke gevolgen deze nieuwe context heeft voor het onderzoek. Hiervoor is een zorgvuldig proces doorlopen met gedegen afstemming. De verwachting is dat het onderzoek in het derde kwartaal van 2023 is afgerond.	17
Duurzame luchtvaart		Ex-ante: Innovatiekrachtanalyse voor schonere en stillere	2022	Afgerond	Deze innovatiekrachtanalyse dient als basis en input voor een missiegerichte innovatiestrategie voor de Nederlandse Luchtvaart. Hierin staan de publieke belangen veiligheid, verbondenheid,	17

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel	
		vliegtuigen, vliegtuigmotoren en brandstoffen			leefomgeving en duurzaamheid centraal. Op basis van interviews, enquêtes en workshops met betrokkenen zijn voor 5 casussen (i.e. Airport Energy Hub, USpace, Multimodaal transport, Trajectory Based Operations en Geluidadaptief bouwen) de belangrijkste barrières en oplossingsrichtingen voor innovatie in kaart gebracht.		
	Algemeen Scheepvaart en Havens	Beleidsdoorlichting Scheepvaart en Havens	2022	Lopend	Beleidsdoorlichting beleid Scheepvaart en Havens	18	
Scheepvaart en Havens	Havens	Evaluatie Nieuwe Loodspllichtregelgeving	2022	Afgerond	Betreft een evaluatie van de nieuwe Loodspllichtregelgeving 1 jaar na inwerkingtreding. In de evaluatie wordt onder meer geconcludeerd dat de invoering van de nieuwe loodspllichtregelgeving over het algemeen goed is verlopen. Hieraan hebben zowel de regionale en bevoegde autoriteiten, de registerloodsen als de sector een bijdrage geleverd. Daarbij is wel aangegeven dat er bij de invoering een zekere tijdsdruk is ervaren, mede omdat bepaalde taken veel meer tijd hebben gekost dan vooraf was verwacht.	18	
Lucht en Geluid	Lucht	Ex-ante: Verkenning aanvullende maatregelen houtstook van RHDV	2022	Lopend	De verkenning loopt nog en er wordt nauw samengewerkt met stakeholders en mede overheden. De verwachting is om voor de zomer een brief te sturen naar de tweede kamer over het vervolgproces.	20	
	Geluid	Ex-post synthese: Beleidsdoorlichting Geluid	2022	Afgerond	Het rapport wordt in februari aan de kamer gestuurd met een kabinetsreactie. De in die reactie toegezegde evaluaties worden opgenomen in de SEA.	20	
	Circulaire economie	Beleidsvaluatie MIA/Vamil	2022	loopt	Wordt in 2023 opgeleverd	21	
		Beleidsvaluatie Regeling groenproejecten buitenland	2022	loopt	Wordt in 2023 opgeleverd	21	
	Duurzaamheid	Verkenning: stimulering biobaseerde plastics	2022	afgerond	CO2-winst van minimaal 1 kg CO2-equivalent van biobaseerde plastics tov fossiele is mogelijk. Dit kan worden vormgegeven in een stimuleringsmechanisme dat lijkt op de Renewable Energy Directive.	21	
		Monitoring: Plastic Pact NL	2027	Lopend	De monitor Plastic Pact Nederland over 2020 is op 13 april 2022 naar de Kamer gestuurd. De staatssecretaris heeft de stuurgroep gevraagd de aandachtspunten van de voortgangcommissie op te pakken.	21	
		Plastic	Adviesroute naar een circulaire economie voor kunststoffen	2022	afgerond	In routekaarten voor drie productgroepen (plastic verpakkingen, land- en tuinbouwplastic en plastic in de bouw) worden doelen en acties voorgesteld. Het rapport is in juli 2022 aan de TK gestuurd.	21
			Duurzamen alternatieven voor Geotextiel	2022	afgerond	Rapport geeft aan dat geotextiel volgens de huidige mki-systematiek de duurzaamste keuze is. Geeft wel een aanbeveling om microplastics integraal op te nemen in de mki-systematiek zodra dit technisch mogelijk is.	21
			ZonMw programma microplastics & health	2022	loopt	Looptijd is 2022-2024. Onderzoek moet meer inzicht geven op de effecten van microplastics op de menselijke gezondheid.	21
			Kennisagenda microplastics RIVM	2022	afgerond	Het rapport van het RIVM brengt kennis in kaart over microplastics in het milieu. Aanbeveling is om meer onderzoek te doen naar de effecten van microplastics op milieu.	21

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's		Preliminary study into standardization of plastic reusable packaging	2022	afgerond	Het rapport stelt dat standaarden voor herbruikbare bekertjes op korte termijn mogelijk zijn, mits hier meer coördinatie op komt	21
		Big bag pooling in The Netherlands	2022	afgerond	De verkenning heeft een concreet pilot plan opgeleverd om te komen tot hergebruik van deze B2B Big Bag verpakkingen	21
		Heffing op primair fossiel plastic	2022	afgerond	De bevindingen van het CE Delft rapport zijn meegenomen ihkv beleidstact IBO klimaat in het fiche voor een nationale heffing op primair fossiel plastic op polymeren.	21
		Pressure cooker trajectory supermarkets	2022	afgerond	SUPZero heeft concrete acties uitgewerkt die supermarkten gezamenlijk kunnen nemen om pre-competitief te werken aan plastic reductie en hergebruik.	21
		Meetmethode microplasticvezels uit textiel in water	2022	in afronding	Het onderzoek heeft een meetmethode opgeleverd die microplasticvezels kan meten op verschillende punten in de gehele keten. Validatie moet nog plaatsvinden.	21
	Duurzame Agro	Ex-ante: Onderzoek Duurzame Agro: emissiearme stalsystemen	2022	afgerond	Het WUR rapport 'Verbetering effectiviteit emissiearme stalsystemen in de praktijk' is op 14 oktober naar de Kamer gestuurd. De kabinetsreactie is op 25 november met de Kamer gedeeld. Het kabinet heeft alle aanbevelingen overgenomen.	21
	Textiel	Ex-ante: onderzoek klimaatimpact textielbeleid	2022	afgerond	Indicatoren zijn over 2020 gemeten. Over de uitkomsten zijn geen conclusies te trekken, omdat alle cijfers vertekend zijn door de coronacrisis en lockdowns.	21
		Monitor beleidsdoelen	2022	afgerond	CO2-winst van minimaal 1 kg CO2-equivalent van biobaseerde plastics t.o.v. fossiele is mogelijk. Dit kan worden vormgegeven in een stimuleringsmechanisme dat lijkt op de Renewable Energy Directive.	21
	Biotechnologie	Evaluatie Cogem	2021	afgerond	positief en enkele aanbevelingen (zie uitgebreide informatie via hyperlink)	HXII art. 22
	Vervoer en Bedrijven	Jaarlijkse evaluatie uitvoering Basisnet	2022	Afgerond	Gelijk beeld met voorgaande jaren. Op sommige locaties aanhoudende overschrijdingen van risicoplafonds. Geen kwetsbare objecten in de 10-6 contour.	HXII art. 22
		Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	2022	lopend	Er is nog geen evaluatie geweest vanwege uitstel afronding programma en uitstel inwerkingtreding Omgevingswet.	HXII art. 22
	Chemische stoffen	Beleidsevaluatie Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)	2022	afgerond	In algemene zin wordt geconstateerd dat het beleid werkt. Gezien de ontwikkelingen in aanpak en groeiende aandacht voor ZZS bij bevoegde gezagen en omgevingsdiensten wordt verwacht dat het beleid nog meer aan effectiviteit zal winnen. Het is tegelijkertijd wel duidelijk dat de uitvoeringspraktijk in het VTH-stelsel worstelt met de uitvoering van het beleid. In het Impulsprogramma Chemische Stoffen (2023-2026), KST 22343-350, zal met een aantal projecten ingezet worden op ondersteuning van die uitvoering.	HXII art. 22
		ILT programma's	Evaluatie Prog slim en veilig goederenvervoer	2022	afgerond	Het programma laat zien dat vrijwillige deelname van ondernemers iets betekent voor het reguliere toezicht, dat doorbraken bij fraude afhangen van kennis van andere partijen naast ILT en dat afhankelijkheid van gegevenssystemen die niet van ILT zijn tot afbreuk van een project kan leiden.
	Evaluatie Marktwerking Taxi		2022	afgerond	Het programma heeft focus aangebracht binnen de deelgebieden van het taxivervoer. Hierop wordt met verschillende taskforces gericht ingegrepen waarbij samenwerking met externe stakeholders wordt gezocht (zoals gemeenten).	HXII art. 24

Thema	Subthema	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Begrotingsartikel
	Optica	Evaluatie Visserij	2022	afgerond	Veiligheidsbewustzijn sector is vergroot. Optica traject heeft geleid tot gerichte aanpak van zowel toezicht als vergunningsverlening.	HXII art. 24
		Evaluatie Afvallogistiek	2022	afgerond	Naar aanleiding van deze evaluatie is een plan van aanpak opgesteld dat inzet op ketentoezicht met vergunningverlening en omgevingsdiensten.	HXII art. 24
		Evaluatie Eigen werken RWS	2022	afgerond	De samenwerking in de keten is verbeterd, informatiepositie is versterkt en informatiedelen via de eigen site is verbeterd.	HXII art. 24
		Evaluatie Vervoer gevaarlijke stoffen	2022	in afron- ding	Risicogericht toezicht wordt ingericht. Risico's zijn geïdentificeerd, classificaties worden nu toegevoegd.	HXII art. 24

Bijlage 4: Inhuur externen

Tabel 126 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Verslagjaar 2022 (bedragen x € 1.000)

Programma- en apparaatskosten ¹	
1. Interim-management	6.893
2. Organisatie- en Formatieadvies	5.363
3. Beleidsadvies	16.315
4. Communicatieadvisering	5.390
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	33.961
5. Juridisch Advies	3.631
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	25.381
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	7.233
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	36.246
8. Uitzendkrachten (formatie & piek) ²	211.791
Ondersteuning bedrijfsvoering	211.791
Totaal uitgaven inhuur externen	281.998

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 (€56 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 (€148 miljoen).

Tabel 127 Inhuur externen buiten raamovereenkomsten

	2022
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	0

Toelichting op het inhuurpercentage 2022

In 2022 gaf het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 282 miljoen aan externe inhuur uit. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1.412 miljoen. Samen zijn de uitgaven € 1.694 miljoen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2022 op een inhuurpercentage van totaal 16,6%. 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 € 148 miljoen. Het inhuurpercentage in 2022 zonder inhuur op niet-kerntaken is 8,7% en wel binnen de norm van 10%.

Van de € 282 miljoen die IenW in 2022 aan inhuur heeft uitgegeven, is € 213 miljoen aan Rijkswaterstaat toe te wijzen. Binnen RWS is het inhuurpercentage gedaald van 18,6% in 2021 naar 17,8% in 2022. Met de toenemende productieopgave stijgt wel de inhuur op niet-kerntaken om deze productieopgave waar te kunnen maken.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name onder de posten onderhoud in de staat van baten en lasten en aanleg op het Mobiliteitsfonds 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 nog niet gelukt.

Ook bij het kerndepartement is met een inhuurpercentage van 13,9% in 2022 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, gebiedsontwikkeling Schiphol en onbemande luchtvaart.

Bijlage 5: Overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet

Naar aanleiding van het verzoek van de Tweede Kamer om in het Financieel Jaarverslag Rijk 2022 aandacht te besteden aan de terugkeer naar een regulier en voorspelbaar begrotingsproces is hiertoe bijgevoegde informatie eenmalig in de verantwoording van lenW opgenomen.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de incidentele suppletoire begrotingen (ISB's) en nota's van Wijzigingen (NvW's) met betrekking tot het begrotingsjaar 2022. Ook is aangegeven of bij het moment van indienen een beroep is gedaan op artikelen 2.25, tweede lid, en/of 2.27, tweede lid van de van de Comptabiliteitswet 2016.

Tabel 128 Overzicht ISB's en NvW's en beroep op artikel 2.25 en/of 2.27 tweede lid van de comptabiliteitswet

Nr	Begrotingsstuk	Onderwerp	Beroep art. 2.25 art. of 2.27, tweede lid, CW (ja/nee)	Verplichtingen aangegaan voor autorisatie EK (ja/nee)	Uitgaven voor autorisatie EK (ja/nee)	Indieningsdatum	Aangenomen door EK (datum)
1	XII	Nota van Wijziging: Toevoeging middelen klimaatpakket, omvorming ProRail, BVOV en compensatie vuurwerkbranche	Nee	Nee	Nee	1-11-2021	14-12-2021
2	MF	Nota van Wijziging omvorming ProRail	Nee	Nee	Nee	1-11-2021	14-12-2021
3	XII	ISB Tegemoetkoming Vuurwerkbranche	Ja	Ja	Ja	16-2-2022	24-5-2022
4	J (DF)	Nota van Wijziging: specifieke uitkering Zoetwater	Nee	Nee	Nee	4-7-2022	13-9-2022

Toelichting

- Deze nota's van wijziging³⁶ hebben betrekking op de toevoeging van middelen uit het klimaatpakket waartoe in de zomer 2021 door het toenmalige kabinet is besloten (kamerstuk 2021–2022, 35 925, nr. 1) en tevens is hiermee de financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting met een jaar doorgeschoven. Tot slot zijn een deel van de middelen voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 en de compensatie van de vuurwerkbranche doorgeschoven naar 2022, omdat deze in dat jaar tot betaling zijn gekomen. Vanwege het belang van tijdige start van de uitvoering van deze maatregelen is ervoor gekozen dit middels de nota van wijziging alsnog in de begroting 2022 te verwerken.
- In deze nota van wijziging³⁷ is het budgettaire gevolg van de latere omvorming van ProRail verwerkt in de begroting van het Mobiliteitsfonds. Als gevolg van de lange periode van de kabinetsformatie is de financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting met een jaar doorgeschoven. Vanwege de majeure budgettaire wijziging is niet gewacht tot de voorjaarsnota 2023, maar is dit alsnog met een nota van wijziging verwerkt in de begroting 2022.
- Als gevolg van het vuurwerkverbod op 31 december 2021 is door het kabinet besloten tot een compensatieregeling voor de vuurwerkbranche. Met deze ISB³⁸ zijn de middelen voor deze compensatie aan de begroting van lenW toegevoegd. De regeling is op 1 maart 2022 in uitvoering

³⁶ Kamerstuk 2021 – 2022, 35 925-XII, nr.14

³⁷ Kamerstuk 2021 – 2022, 35 925-A, nr.11

³⁸ Kamerstuk 2021 – 2022, 35 925-XII, nr.1

genomen en eind april is overgegaan tot het uitkeren van compensaties. Een langere aanlooptijd naar het openstellen van de regelingen werd onwenselijk beschouwd, gezien de financiële situatie in de sector na twee opeenvolgende vuurwerkverboden. Daarom is er met deze ISB een beroep gedaan op art. 2.27, tweede lid van de Comptabiliteitswet 2016.

4. Na verzending van de Voorjaarsnota 2022 aan het parlement is gebleken dat per abuis de overboeking van deze middelen niet opgenomen te zijn. Gezien het belang dat gehecht wordt aan de met deze middelen te financieren maatregelen en om ervoor te zorgen dat de middelen tijdig tot besteding kunnen komen, is deze boeking middels een nota van wijziging³⁹ alsnog in de eerste suppletoire begroting van het Deltafonds 2022 verwerkt.

Bijlage 6: Rijksuitgaven Caribisch Nederland

Tabel 129 Departementaal overzicht Rijksuitgaven Caribisch Nederland							
	Taak	Bijdrage	Realisatie				
			2018	2019	2020	2021	2022
Totaal uitgaven			34.265	66.755	61.328	36.489	29.266
Artikel 13 Bodem en Ondergrond			4.993	6.798	8.153	10.348	10.912
Opdrachten	R	I	82	217	39	60	0
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	0	240	0	144	0
Subsidies (regelingen)	E	S	4.911	6.341	8.114	10.144	10.912
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid			3.553	15.285	13.501	11.038	9.820
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	3.553	15.285	13.501	11.038	9.820
Artikel 17 Luchtvaart			7.043	12.824	17.515	10.945	5.765
Opdrachten	R	S	1377	1.397	1.364	940	287
Subsidies (regelingen)	R	I	805	649	691	425	420
Bijdrage aan agentschappen	R	I	4082	4.422	6.411	5.806	5.058
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	779	6.356	9.049	0	0
Leningen	R	I	0	0	0	3.774	0
Artikel 18 Scheepvaart en havens			11.931	29.498	16.759	96	0
Opdrachten	E	S	9.774	797	45	61	0
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	2.157	28.701	16.714	35	0
Artikel 21 Duurzaamheid			4.471	1.148	2.737	1.374	350
Bijdrage aan medeoverheden	E	I	4.471	1.148	2.737	1.374	350
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's			531	347	642	623	1.500
Opdrachten	E	S	292	165	131	122	72
Subsidies (regelingen)	E	I	139	82	77	0	0
Bijdrage aan agentschappen	R	S	0	0	0	0	231
Bijdrage aan medeoverheden	E	S	100	100	434	501	1.197
Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie			955	855	1.043	1.064	919
Bijdrage aan medeoverheden	R	S	955	855	1.043	1.064	919

³⁹ Kamerstuk 2021 – 2022, 36 120-J, nr.3

	Taak	Bijdrage	Realisatie				
			2018	2019	2020	2021	2022
Artikel 24 Handhaving en toezicht			788	735	978	1.001	0
Bijdrage aan agentschappen	R	S	788	735	978	1.001	0
Artikel 97 Algemeen departement			0	0	0	0	0
Opdrachten	R	S	0	0	0	0	0

Bijlage 7: NGF-Bijlage

In deze bijlage wordt gerapporteerd over de bij de eerste suppletoire 2022 aan lenW onvoorwaardelijk toegekende middelen uit het Nationaal Groeifonds (NGF). In eerdere jaren heeft lenW geen middelen uit het NGF ontvangen, daarom wordt er niet over eerdere jaren in onderstaand overzicht verantwoord.

Voor de inhoudelijke rapportage over de voortgang van alle NGF-projecten voor het jaar 2022 wordt verwezen naar de voortgangsrapportage zoals opgesteld door de beoordelingsadviescommissie van het NGF.

Tabel 130 Uitgavenoverzicht NGF-projecten (bedragen x € 1.000)				
	Totaal toegekend NGF-budget	Realisatie	Restant 2022	
Totaal uitgaven	365.188		10.147	355.041
<i>Subtotaal uitgaven Digitale Infrastructuur Logistiek</i>	<i>51.104</i>		<i>647</i>	<i>50.457</i>
Artikel 18 Scheepvaart en havens				
Opdrachten	51.104		647	50.457
<i>Subtotaal ontvangsten Digitale Infrastructuur Logistiek</i>	<i>0</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten	0		0	0
<i>Subtotaal uitgaven Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch</i>	<i>50.200</i>		<i>9.500</i>	<i>40.700</i>
Artikel 18 Scheepvaart en havens				
Subsidies	50.200		9.500	40.700
<i>Subtotaal ontvangsten Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch</i>	<i>0</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten	0		0	0
<i>Subtotaal uitgaven Luchtvaart in transitie</i>	<i>263.884</i>		<i>0</i>	<i>263.884</i>
Artikel 17 Luchtvaart				
Subsidies	263.884		0	263.884
<i>Subtotaal ontvangsten Luchtvaart in transitie</i>	<i>0</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Ontvangsten	0		0	0

Toelichting

Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)

In april 2022 is het voorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infrastructuur voor de logistiek. De kwartiermakersfase is eind 2022 afgerond en de uitvoeringsfase gestart. Connekt heeft in opdracht van lenW de programma-organisatie ingericht en de kernrollen in het programma aanbesteed.

Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch (ZES)

In april 2022 is vanuit het Nationaal Groeifonds € 50,2 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitrol van zero-emissie binnenvaart via batterijcontainers. Tot 2026 moet dit leiden tot 45 zero-emissie binnenvaartschepen met bijbehorende laadstations. Het bedrijf Zero Emission Services BV heeft eind 2022 het eerste deel van het bedrag ontvangen voor de realisatie van laadstations en de aankoop van batterijcontainers.

Luchtvaart in Transitie

In april 2022 is € 263,9 miljoen beschikbaar gesteld voor het voorstel Luchtvaart in Transitie. Daarnaast is ook een voorwaardelijke toekenning van € 119 miljoen gedaan. Luchtvaart in Transitie is een meerjarig programma gericht op het leveren van een bijdrage aan het verduurzamen van de luchtvaartsector naar een klimaatneutrale luchtvaart in 2050. De kern van de toekenning richt zich op doorbraaktechnologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigontwikkeling en daarbij behorend onderzoek en flankerend beleid.

In 2022 heeft een aantal activiteiten plaatsgevonden. Voor de deelprojecten HAPSS, HOT, Governance en Materialen, Productietechnologie en Constructies zijn subsidieaanvragen ontvangen. Daarnaast is er een begin gemaakt met een due diligence-onderzoek naar (besteding van) middelen en het programmateam en de projectbeheersing zijn ingericht.

Bijlage 8: Rapportage Correspondentie

Tabel 131 Overzicht tijdigheid maatschappelijke correspondentie

Rapportage Behandeling Correspondentie	Aantal ingekomen 2022	Aantal afgedaan 2022 ¹	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitsluitel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om WOO-besluit						
- Kerndepartement	106	78	3	5	41	31
- ILT	76	87	14	12	19	42
- PBL	0	0				
- RWS	95	72	23	14	16	19
- KNMI						
Bezwaarschriften						
- Kerndepartement	23	22	19	0	0	3
- ILT (exclusief bestuurlijke boete)	471	392	352	20	10	25
- ILT bezw. bestuurlijke boete	293	256	157		5	94
- PBL	0	0				
- RWS	65	70	16	11	16	27
- KNMI	3	3	3			
Klaagschriften						
- Kerndepartement	3	3	0	1	2	0
- ILT	74	54				
- PBL	0	0				
- RWS	42	37	31	1	2	3
- KNMI	1					
Andere (Burger)brieven						
- Kerndepartement	2.713	2.776	2.512	nvt	nvt	264
- ILT	34.155	34.156	32.188	nvt	nvt	1.757
- PBL	221	214	199	12	0	3
- RWS	94.075	93.804	84.448	nvt	nvt	nvt
- KNMI	3.507	3.507	3501			6

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 9: Afkortingenlijst

Tabel 132 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

A.

EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EMSA	Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	Meerjarige onderzoeksprogramma elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS	Europese CO ₂ emissiehandelssysteem / EU Emissions Trading System
EZ	Ministerie van Economische Zaken

F.

FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag

G.

GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GT	Bruto Tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie

H.

HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HSL	Hogesnelheidslijn
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet

I.

ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
lenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
lenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPO	Interprovinciaal Overleg
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Wateraanpak

K.

KDC	Knowledge & Development Center
KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

A.

KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)

L.

LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland

M.

MER	Milieueffectrapportage
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanerig
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-Bbtenalyse
MOU	Memorandum of Understanding
Mton	Megaton (1 miljard kilo)

N.

NAS	Nationale Adoptie Strategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH ₃	Ammoniak
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMVOS	Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan
NO ₂	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOx	Stikstofoxiden
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

O.

OCW	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs

A.

OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid

P.

PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PGS (15)	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PRTR	Kiev Protocol on Pollutant Release and Transfer Registers
PSR	Projectstimuleringsregeling

R.

RAC	Committee for Risk Assessment
RCW	Regiecollege Waddengebied
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO	Risk Management Options
RMRG	Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
RVO.nl	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak

S.

SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SDG	Sustainable Development Goal
SO ₂	Zwavedioxide
SSO	Shared Services Organisatie
SSP	State Safety Programme 2015-2019
StAB	Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
SURF	Smart Urban Regions in the Future
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Weken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

T.

TK	Tweede Kamer
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid

U.

UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UvW	Unie van Waterschappen

V.

VAMEX	Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL	Vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof

A.

VN	Verenigde Naties
VNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

W.

Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Wbb	Wet bodembescherming
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie

Y.

/

Z.

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
