Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT 11 april aanstaande; BO-MIRT laatste weken maart. Welke kaders wegens het Deltaplan geeft u mee. MIRT de primaire financiering

Datum: zondag 23 januari 2022 10:11:10

Bijlagen:
catie_notaoverleg_Meerjarenprogramma_Infrastructuur,_Ruimte_en_Transport_(MIRT)_op_11_april_2022.pdf
Introductiedossier+deel+1+-+De+organisatie.pdf
Introductiedossier+deel+2+-+Inhoudelijke+overdracht.pdf
Lelylijn is Zuiderzeelijn in nieuw jasje – en komt er wellicht ook nooit - Cobouw.nl.pdf
20220120 Telegraaf _ Nieuwe IJzeren ruggegraat – Stichting Nedersaksenlijn.pdf
cvs0449SporennaarEindhovenPaulPeters2004.pdf
paul-peeters.pdf
Majority of officials who downgraded northern rail plans don't live there _ North of England _ The Guardian.pdf

---

Geachte leden van staten en gemeenteraden SNN,

Op 11 april 2022 vergadert de commissie Infrastructuur & Waterstaat in de Tweede Kamer over het MIRT: https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2021A07588 Deze agenda is ook als PDF bijgevoegd met betrekking tot het 'Deltaplan voor het Noorden'. Aangezien het 'Deltaplan' twee dragende spoorprojecten heeft de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Uw bestuurders zitten rond de laatste week maart met zowel de staatssecretaris als minister van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat om tafel. Daarom is het wijs de overdrachtsdossiers aan deze bewindslieden zelf ook eens goed door te lezen. Want de ambtelijke top van het ministerie is in dit debat uw grootste tegenstander.

U accepteert toch niet meer dat wegens 'De Randstad' er hier geen middelen naartoe gaan. Waar is de vechtlust en de werklust van uw gedeputeerden en ambtelijke uitvoering rond de projecten Lelylijn en Nedersaksenlijn? Na de geleverde quickscan in 2019 is er richting uw gremia helemaal niets meer geleverd met betrekking tot de Nedersaksenlijn. Bij het Rijk ontvangen uw collega's in de 2e Kamer elk halfjaar voortgangsrapportages en nieuwe onderzoeken. Dit wegens het MIRT. Voor het BO-MIRT horen uw bestuurders precies op vergelijkbare wijze u erbij te betrekken. Anders praten ze feitelijk zonder voldoende politiek mandaat hierover. Ook rond de Lelylijn ligt er voldoende onderhanden werk wat de provincies en gemeenten zelf moeten doen en niet hoeven te wachten tot het Ministerie een keer een groen licht geeft. Waaronder in de gemeenten Westerkwartier en gemeente Groningen de inpassing van de Lelylijn wat een lokale RO kwestie is.

In het vakblad Cobouw stond nog een complimenteus verhaal over de Lelylijn: https://www.cobouw.nl/infra/nieuws/2022/01/lelylijn-is-zuiderzeelijn-in-nieuw-jasje-en-komt-er-wellicht-ook-nooit-101302323. Helaas is de TU/Delft zelf onderdeel van het probleem. Sinds 1992 heeft zij amper voldoende mensen via master of de PhD opgeleid voor middellange-afstand spoor en lange afstand spoor inclusief kennis van hogesnelheidslijnen. Een van de uitzonderingen in de spectrum is Paul Peters. Hij was tijdens de lobby Zuiderzeelijn al bezig om Eindhoven ook optimaal aangesloten te krijgen op het TEN-T high speed core network van Europa. Dit document is de voorloper van de Brabantse en Limburgse plannen voor HSL geweest. Maar ook door onkunde op het Ministerie van I&W afgeserveerd. Want

daar loopt geen enkele topambtenaar rond die werkelijk inhoudelijk kennis van zaken heeft. In dit beeld ook even wat er in de UK met de Highspeed 2 gebeurt is met betrekking tot de West-Midlands daarover was een mooi artikel in The Guardian: https://www.theguardian.com/uk-news/2021/dec/31/majority-of-officials-who-downgraded-northern-rail-plans-dont-live-there

Hoe gaat u uw bestuurders in positie brengen tegenover het Rijk? Welk 'huiswerk' zal vooraf aan uw staten en gemeenteraden gestuurd moeten worden wegens het 'Deltaplan voor het Noorden' wegens het BO-MIRT? Dat u zelf de regie houdt, wat niet het geval was tijdens de lobby Zuiderzeelijn. Uw bestuurders informeerden uw voorgangers riant onvoldoende. Waardoor de provincie Groningen nu op de financiële blaren zit wegens de 'Aanpak Ring Zuid'. Waarbij de Ring West en hoogwaardige OV verbinding naar Zernike ook MIRT project horen te zijn zoals de **Noord-Zuidlijn** in Amsterdam, De **Rotterdamsebaantunnel** en de **Rijnlandroute**. Het geld is wel te vinden, maar niet als u alleen naar de provinciale of gemeentelijke begroting blijft kijken. Allemaal stedelijke of provinciale projecten met een forse bijdrage vanuit het Rijk. Alleen om daar recht op te hebben zal er wel het nodige huiswerk vooraf door de eigen ambtelijke organisaties gedaan moeten worden. Veel meer dan alleen een quickscan.

Hoop dat u de bijgevoegde informatie eens goed gaat lezen.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Tweede Kamer
DER STATEN-GENERAAL

Den Haag, 20 januari 2022

De commissie voor IenW hanteert bij wetgevingsoverleggen en notaoverleggen dezelfde sprekersvolgorde als bij de begrotingsbehandeling (eerst de grootste oppositiepartij, dan de grootste coalitiepartij, vervolgens de een na grootste oppositiepartij en zo verder).

Voortouwcommissie:	**vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat**
Bewindsperso(o)n(en):	minister van Infrastructuur en Waterstaat, M.G.J. Harbers staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen
Activiteit:	**Notaoverleg**
Datum:	maandag 11 april 2022
Tijd:	10.00 - 20.00 uur
Openbaar/besloten:	openbaar
Onderwerp:	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Spreektijden in respectievelijk eerste en tweede termijn:
PVV 10 en 5; VVD 15 en 7; SP 8 en 4; D66 12 en 6; PvdA 8 en 4; CDA 9 en 5; GL 7 en 3,5; CU 5 en 2,5; PvdD 6 en 3; FvD 5 en 2,5; Volt 4 en 2; JA21 4 en 2; SGP 4 en 2; DENK 4 en 2; Fractie den Haan 2 en 1; BBB 2 en 1; BIJ1 2 en 1; Groep van Haga 4 en 2; het lid Omtzigt 2 en 1.

Agendapunt:	**MIRT overzicht 2022**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 21 september 2021 MIRT overzicht 2022 - 35925-A-5
Agendapunt:	**Instandhouding Rijksinfrastructuur**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 10 juni 2021 Instandhouding Rijksinfrastructuur - 35570-A-61
Agendapunt:	**Appreciatie en voortgang Deltaplan**
Zaak:	Brief regering – staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, S. van Veldhoven-van der Meer – 15 juni 2021 Appreciatie en voortgang Deltaplan - 35570-A-85
Agendapunt:	**Pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 30 juni 2021 Pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling - 31305-329
Agendapunt:	**Integrale Mobiliteitsanalyse 2021**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 29 juni 2021 Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 - 31305-328

Agendapunt:	**Planning vervanging en renovatie Van Brienenoordbrug**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 21 juni 2021 Planning vervanging en renovatie Van Brienenoordbrug - 29385-112
Agendapunt:	**Beperkingen op de Haringvlietbrug voor het wegverkeer en de scheepvaart**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 30 juni 2021 Beperkingen op de Haringvlietbrug voor het wegverkeer en de scheepvaart - 35570-A-88
Agendapunt:	**Kabinetsreactie Rli adviesrapport 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid'**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 30 juni 2021 Kabinetsreactie Rli adviesrapport 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid' - 31305-330
Agendapunt:	**Zeesluis IJmuiden en selectieve onttrekking**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 30 juni 2021 Zeesluis IJmuiden en selectieve onttrekking - 35570-A-87
Agendapunt:	**Aanpak spreiden en mijden**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 7 juli 2021 Aanpak spreiden en mijden - 31305-331
Agendapunt:	**Afhandeling van de moties van de leden Alkaya en Van der Plas over het zo spoedig mogelijk beëindigen van tolheffing voor de Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35570-A-67 en van het lid Stoffer c.s. over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35570-A-64)**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 7 juli 2021 Afhandeling van de moties van de leden Alkaya en Van der Plas over het zo spoedig mogelijk beëindigen van tolheffing voor de Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35570-A-67 en van het lid Stoffer c.s. over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel (Kamerstuk 35570-A-64) - 35570-A-90
Agendapunt:	**Extra reistijd door toepassen 50 km/u met 2 versmalde rijstroken bij de Haringvlietbrug**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 19 augustus 2021 Extra reistijd door toepassen 50 km/u met 2 versmalde rijstroken bij de Haringvlietbrug - 35570-A-96
Agendapunt:	**Rapportage Rijkswegennet T1 2021**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, C. van Nieuwenhuizen Wijbenga – 20 augustus 2021 Rapportage Rijkswegennet T1 2021 - 35570-A-97

Agendapunt:	**Constructieve veiligheid vuurtoren Den Helder**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 21 september 2021 Constructieve veiligheid vuurtoren Den Helder - 35925-XII-5
Agendapunt:	**Indiening nadere onderbouwing Tracébesluit ViA15 bij Raad van State**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 14 september 2021 Indiening nadere onderbouwing Tracébesluit ViA15 bij Raad van State - 35570-A-98
Agendapunt:	**Uitstel Bestuurlijke Overleggen MIRT**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 29 oktober 2021 Uitstel Bestuurlijke Overleggen MIRT - 35925-A-23
Agendapunt:	**KiM-publicatie 'Mobiliteitsbeeld 2021'**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 18 november 2021 KiM-publicatie 'Mobiliteitsbeeld 2021' - 31305-335
Agendapunt:	**Reactie op oproep rondom HRMK-spoorbrug**
Zaak:	Brief regering – staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, S.P.R.A. van Weyenberg – 26 november 2021 Reactie op oproep rondom HRMK-spoorbrug - 2021Z21792
Agendapunt:	**Resultaten onderzoek conditie rijdek Calandbrug (N15) bij Rozenburg**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 26 november 2021 Resultaten onderzoek conditie rijdek Calandbrug (N15) bij Rozenburg - 29385-113
Agendapunt:	**Toezending eerste Halfjaarlijkse rapportage 2021 Zuidasdok**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 30 november 2021 Toezending eerste Halfjaarlijkse rapportage 2021 Zuidasdok - 32668-18
Agendapunt:	**Voortgang Smart mobility 2021**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 30 november 2021 Voortgang Smart mobility 2021 - 31305-336
Agendapunt:	**Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 15 december 2021 Voortgang MIRT-projecten en moties en toezeggingen najaar 2021 - 35925-A-24

Agendapunt:	**Reactie op verzoek commissie om beter en structureler te worden betrokken bij de brede afweging tussen bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 15 december 2021 Reactie op verzoek commissie om beter en structureler te worden betrokken bij de brede afweging tussen bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven - 35925-A-26
Agendapunt:	**Beantwoording vragen commissie over het MIRT overzicht 2022**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 15 december 2021 Beantwoording vragen commissie over het MIRT overzicht 2022 - 35925-A-19
Agendapunt:	**Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 16 december 2021 Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl - 35925-A-20
Agendapunt:	**Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 16 december 2021 Voorzieningenbeleid op verzorgingsplaatsen - 31305-337
Agendapunt:	**Tweede Rapportage Rijkswegennet van 2021**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 16 december 2021 Tweede Rapportage Rijkswegennet van 2021 - 35925-A-21
Agendapunt:	**Indiening proposities Nationaal Groeifonds**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 17 december 2021 Indiening proposities Nationaal Groeifonds - 35925-XIX-8
Agendapunt:	**Rapportage 'Staat van de Infrastructuur' van Rijkswaterstaat en ProRail en hinderaanpak**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 17 december 2021 Rapportage 'Staat van de Infrastructuur' van Rijkswaterstaat en ProRail en hinderaanpak - 35925-A-25
Agendapunt:	**Ontwikkelingen t.a.v. wegtunnels Rijkswaterstaat**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 24 december 2021 Ontwikkelingen t.a.v. wegtunnels Rijkswaterstaat - 29296-41
Agendapunt:	**Ontwikkelingen t.a.v. wegtunnels - Heinenoordtunnel**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 24 december 2021 Ontwikkelingen t.a.v. wegtunnels - Heinenoordtunnel - 29296-42

Agendapunt:	**Verkeersveiligheidswaarschuwingen in-car**
Zaak:	Brief regering – minister van Infrastructuur en Waterstaat, B. Visser – 24 december 2021 Verkeersveiligheidswaarschuwingen in-car - 31305-338

Griffier:	J. Rijkers
Activiteitnummer:	2021A07588

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Introductiedossier Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De organisatie

Inhoudsopgave

1. De secretaris-generaal 4

2. Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken 9

2.1 Directie Maritieme Zaken 13

3. Directoraat-generaal Milieu en Internationaal 15

3.1 Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie 19

3.2 Directie Omgevingsveiligheid en Milieurisico's 25

3.3 Directie Internationaal 28

3.4 Nationaal Milieuprogramma 32

4. Directoraat-generaal Mobiliteit 35

4.1 Directie Wegen en Verkeersveiligheid 38

4.2 Directie Openbaar Vervoer en Spoor 43

4.3 Programmadirectie Duurzame Mobiliteit (DuMo) 47

4.4 Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden 50

4.5 Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing 56

4.6 Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit 60

5. Directeur-generaal Water en Bodem 65

5.1 Directie Waterveiligheid, Klimaatadaptatie en Bestuur 69

5.2 Directie Waterkwaliteit, Ondergrond en Marien 72

5.3 Watergezant en Klimaatadaptatie en Water Internationaal 74

6. Rijkswaterstaat 76

7. Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing 81

8. Inspectie Leefomgeving en Transport 84

9. Programmadirectie COVID-19 88

10. Directie Bestuursondersteuning (DBO) 90

11. Financiën en Integrale Bedrijfsvoering 95

12. Directie Communicatie 100

13. Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) 103

14. Directie Participatie 105

15. Directie Algemeen Strategisch Advies 108

16. Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut 111

17. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 117

18. Planbureau voor de Leefomgeving 123

19. Deltacommissaris en staf Deltacommissaris 127

20. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur 131

21. Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming 133

22. Airport Coordination Netherlands 136

23. Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen 137

24. Examinering en certificering voor de mobiliteitsbranche (IBKI) 138

25. Luchtverkeersleiding Nederland 139

26. Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie 140

27. ProRail 141

28. Dienst Wegverkeer 142

29. Overige ZBO's en RWT's 143

Organogram

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Najaar 2021

De raden, commissies, zbo's en instellingen zijn hier niet in opgenomen.

Minister
BARBARA VISSER

Staatssecretaris
STEVEN VAN WEYENBERG

Deltacommissaris
PETER GLAS

Secretaris-generaal
JAN HENDRIK DRONKERS

Plv secretaris-generaal
HILLIE BEENTJES

KNMI
GERARD VAN DER STEENHOVEN

Directoraat-generaal Rijkswaterstaat
MICHÈLE BLOM

Plv Directeur-generaal
PATRICIA ZORKO

Bestuursstaf /
Chief Financial Officer
JOSÉ VAN AERLE

Regionale organisatieonderdelen
7 HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUREN

Landelijke organisatieonderdelen
6 HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUREN en 2 ALGEMEEN DIRECTEUREN

Programma's
1 PROGRAMMA HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR

Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
RUTH CLABBERS

Directie Maritieme Zaken
BRIGIT GIJSBERS(plv DG)

Directie Luchtvaart
JACO STREMLER

Programmadirectie Schiphol
JEROEN VAN BERGENHENEGOUWEN

Programmadirectie Luchtruimherziening
JON EIKELENSTAM

Directoraat-generaal Mobiliteit
KEES VAN DER BURG

Directie Wegen en Verkeersveiligheid
MARION SMIT(plv DG)

Directie Openbaar Vervoer en Spoor
WINO AARNINK

Programmadirectie Duurzame Mobiliteit
MARIËTTE VAN EMPEL

Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden
JAN-BERT DIJKSTRA

Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing
TOMAS DE LAAT

(P)SG-Cluster

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
ROALD LAPPERRE

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie
ESTHER DE KLEUVER(plv DG)

Directie Omgevingsveiligheid en Milieurisico's
JUDITH ELSINGHORST

Directie Internationaal
PETER DIEZ

Directoraat-generaal Water en Bodem
JAAP SLOOTMAKER

Directie Waterveiligheid, Klimaatadaptatie en Bestuur
TITUS LIVIUS(plv DG)

Directie Waterkwaliteit, Ondergrond en Marien
LIZ VAN DUIN

Inspectie Leefomgeving en Transport
JAN VAN DEN BOS

Informatiepositie en programmamanagement
MATTHEUS WASSENAAR(plv IG)

Omgeving en dienstverlening
STEFANIE SPEKREIJSE(vnd)

Publieke instituties en control en Autoriteit woningcorporaties
TON HUGENS

Toezicht en Opsporing
KARIN VISSER

Planbureau voor de Leefomgeving
HANS MOMMAAS

1. De secretaris-generaal

Secretaris-generaal

Jan Hendrik Dronkers

De secretaris-generaal

De secretaris-generaal (SG) heeft de eindverantwoordelijkheid voor het beleid en beheer van het ministerie en is het hoofd van de ambtelijke organisatie. Jan Hendrik Dronkers bekleedt deze functie sinds 1 september 2020. Dhr. Dronkers bekleedde daarvoor de functie van loco secretaris-generaal en directeur-generaal (DG) Luchtvaart en Maritieme Zaken. Hij begon zijn carrière bij Rijkswaterstaat, waar hij opklom tot de functie van DG.

Bij afwezigheid of verhindering van de secretaris-generaal en ten aanzien van specifieke, bij instructie van de secretaris-generaal aangewezen taken is de plaatsvervangend secretaris-generaal bevoegd om als zodanig als plaatsvervanger op te treden. Hillie Beentjes is plaatsvervangend secretaris-generaal, zij vervult tevens de functie van Hoofddirecteur Financiën en Integrale Bedrijfsvoering. De SG wordt bijgestaan door de Bestuursraad (BSR).

De Bestuursraad bestaat uit:

- De directeur-generaal Luchtvaart en Maritiem (DGLM)
- De directeur-generaal Milieu en Internationaal (DGMI)
- De directeur-generaal Mobiliteit (DGMo)
- De directeur-generaal Water en Bodem (DGWB)
- De directeur-generaal Rijkswaterstaat (DGRWS)
- De inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en Transport (IG ILT)
- De plaatsvervangend secretaris-generaal, tevens hoofd-directeur Financiën en Integrale Bedrijfsvoering (FIB)
- De directeur Directie Bestuursondersteuning (DBO)

Binnen IenW wordt het SG-DG sturingsmodel gehanteerd. Door de Bestuursraad wordt collegiaal overlegd en gezorgd voor de afstemming van beleid, uitvoering en inspectie en de stafdiensten. De SG adviseert de IenW-bewindspersonen in algemene zin. De leden van de Bestuursraad adviseren de minister en staatssecretaris op hun eigen beleidsterrein. De SG is als eindverantwoordelijke van de ambtelijke organisatie ook eigenaar van verschillende zelfstandige uitvoeringsorganisaties (ZBO's) van IenW. Het eigenaarschap is verdeeld tussen psg en sg. Beiden vervullen daarin volledig de rol van SG.

Werkzaamheden & kerntaken

Het ministerie van IenW kent drie hoofdfuncties:

- De beleidsontwikkeling, waarvoor de beleidsdirectoraten verantwoordelijk zijn. Zij worden bijgestaan door de stafdiensten.
- De uitvoering van het beleid, waarvoor o.a. Rijkswaterstaat verantwoordelijk is.
- De inspectie van de naleving van wetten, waarvoor de inspectie verantwoordelijk is.

IenW kent drie begrotingen

1. Hoofdstuk XII (HXII). De gewone beleidsbegroting zoals elk departement die kent. Hierop worden de uitgaven voor Milieu en beleidsinitiatieven op het gebied van spoor en luchtvaart verantwoord;
2. Infrastructuurfonds (IF) (wordt Mobiliteitsfonds per 1-1-2022) Van hieruit worden investeringen in infrastructuur gedaan. Het IF heeft een looptijd tot 2035 en kent geen eindejaarsmarge. De spelregels en programma van het IF zijn onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT);
3. Deltafonds (DF). Van hieruit worden investeringen in waterveiligheid en kwaliteit gedaan. Het DF heeft een looptijd tot 2035 en kent geen eindejaarsmarge.

Specifiek

Kompas voor verbindend IenW

Na de komst van een nieuwe SG en nieuwe Bestuursraadleden, medio 2020, is de gezamenlijke ambitie voor het ministerie verwoord onder de titel 'Kompas'. Met het Kompas geeft de BSR richting aan waar we als IenW voor staan en wat we meer, beter of anders gaan doen in de organisatie. Met als hoger doel om als IenW gezaghebbend te zijn, gesteld te staan voor de toekomst en voor wat de maatschappij van ons vraagt. Dit is verwoord in een nieuwe hoofdboodschap (corporate story) en negen ontwikkelthema's, zoals werken vanuit de maatschappelijke opgave, versterken van de aandacht voor de uitvoering en meer transparantie (zie overdrachtsdossier voor het volledige overzicht). Het Kompas geeft de richting voor de verdere organisatieontwikkeling van het ministerie. Het programma Kompas IenW is het team van medewerkers uit verschillende delen van de organisatie die gezamenlijk de ontwikkelthema's uit het Kompas verder brengen. In 2021 heeft team Kompas een bètaversie van de nieuwe hoofdboodschap (het waarom en wat van IenW) gelanceerd. Een bètaversie zodat er, mede met het oog op de verkiezingen en formatie, later nog aanscherpingen gedaan kunnen worden.

Inmiddels is de bètaversie van de hoofdboodschap middels onder andere lunchsessies en een medewerkerssurvey verder aangescherpt tot een volgende conceptversie, aangevuld met een themahuis en kernwaarden.

Inhoudelijke transities

De hoofdboodschap en van het Kompas IenW staat de volgende slogan centraal luidt: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een mooier Nederland. Voor een goed leven, in een veilig land, verbonden met elkaar. Daarbij zijn er drie belangrijke inhoudelijke transities op het terrein van IenW :

1. *Circulaire economie.* In 2050 worden alle grondstoffen optimaal ingezet en hergebruikt. Producten en materialen zijn al vanaf het ontwerp herbruikbaar. De productie van nieuwe grondstoffen gebeurt op duurzame wijze;
2. *Slimme en groene mobiliteit.* Een infrastructuur van hoge kwaliteit en een goede bereikbaarheid, met daarvoor benodigde investeringen. Met de regio's samen ondersteunt IenW de ontwikkeling naar smart mobility;
3. *Klimaatadaptatie.* Zorgen dat (de gevolgen van) extreem weer zoals overstromingen, hevige regenval, droogte en hitte tot een minimum beperkt blijven.

Bètaversie corporate story

Infrastructuur en Waterstaat beschermt, verbindt, bereikt

Wie in Nederland om zich heen kijkt, ziet overal infrastructuur en water: het werk van IenW. Ons land staat bekend om innovatieve oplossingen die inspireren. De wijze waarop we met het water en de bodem zijn omgegaan, heeft ons land gevormd. Bij ons is leven op een oude zeebodem heel gewoon. Maar Nederland verandert. Onze open delta maakt ons krachtig en kansrijk, maar ook kwetsbaar: klimaatverandering zorgt voor droogte, hitte, extremer weer en een stijgende zeespiegel. Ruimte en grondstoffen worden schaarser. Dat raakt ons allemaal.

Met hart, hoofd en handen zorgt IenW voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Wij werken aan de toekomst van Nederland. Aan een sterke en duurzame infrastructuur, boven en onder de grond. Een netwerk van wegen, vaarwegen en buizen, van sporen en dijken, van havens en luchthavens. Aan een gezonde leefomgeving met schone lucht, schone bodem, schone rivieren en een schone zee. We beheren en creëren, en we vernieuwen om te behouden. Met en voor onze 17 miljoen inwoners en voor de wereld om ons heen.

Samen bouwen we aan de grote vraagstukken van morgen. De toekomst vraagt om een nieuwe, krachtige balans tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Tussen ecologie en economie. En tussen mens, natuur en techniek.

Grote ambities voor een klein land in een snel veranderende, steeds digitalere wereld. Dat kunnen we natuurlijk niet alleen. Samen met onze vele partners (overheden, bedrijfsleven en burgers) kijken we wat er nodig is om ons land op de toekomst voor te bereiden, te ontwerpen en in te richten. We stellen samen de agenda van verandering op en voeren die uit. Het gezamenlijke vraagstuk zetten we centraal, met ruimte voor de ideeën van iedereen. Een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Klimaatbestendig, economisch sterk en circulair. Een land dat mens en milieu beschermt. Een land dat mensen met elkaar, en met de wereld verbindt. Daar werken we aan, voor onszelf en voor de generaties na ons.

Verduurzaming IenW

In opdracht van de secretaris-generaal werkt heel IenW volgens het IenW-kompas aan het verduurzamen van het eigen handelen: wat we doen, doen we duurzaam, comply or explain. De dg's zijn verantwoordelijk voor de inhoudelijke strategie: dgLM voor klimaatneutrale en circulaire bedrijfsvoering (inclusief Rijksrederij, wagenpark, verlichting, reizen etc); dgMO voor klimaatneutrale en circulaire infraprojecten; en dgWB voor benutting van IenW-areaal voor meervoudig ruimtegebruik (klimaatadaptatie, duurzame energie en biodiversiteit). FIB zorgt voor monitoring (CO2-Prestatieladder) en verslaglegging (duurzaamheidsverslag) en groeit in 2022 toe naar een coördinerende en verbindende rol in 2023.

Facts & figures

In het najaar van 2021 telt IenW 14.000 fte. Dat aantal is globaal als volgt verdeeld:

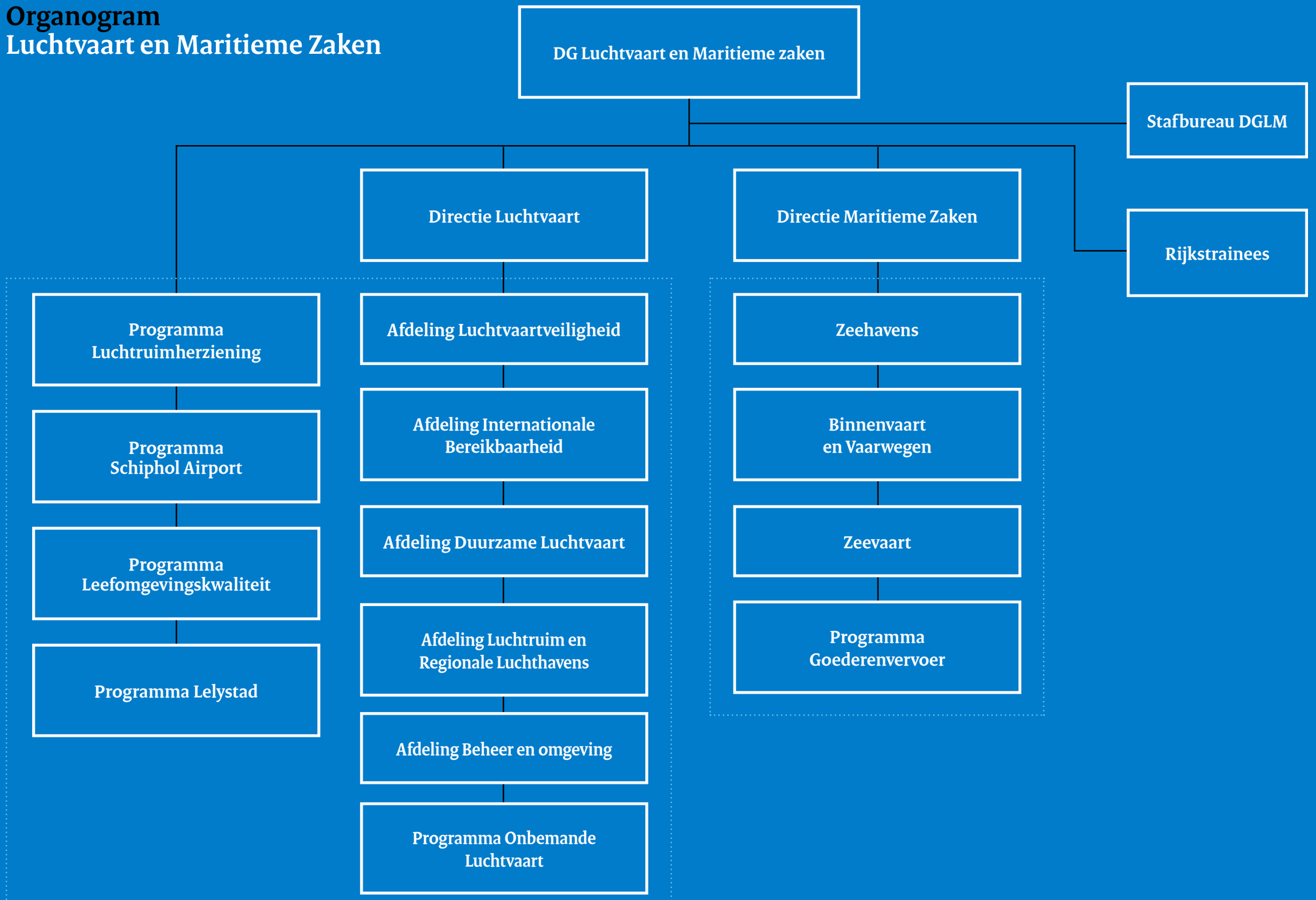
FTE-ONTWIKKELING	BEZETTING NAJAAR 2021
RWS	10.100
Beleid	1.050
ILT	1.250
KNMI, PBL en ANVS	750
Bedrijfsvoering en Ondersteuning	850
Totaal IenW	**14.000**

2. Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken

Directeur-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken

Ruth Clabbers

Organogram
Luchtvaart en Maritieme Zaken



Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken

Het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) is een van de vier beleidsdirectoraten-generaal binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het directoraat-generaal bestaat uit een directie Luchtvaart, een directie Maritieme Zaken en een programma Luchtvaart.

Deze onderdelen werken gezamenlijk aan de hoofdopgaven van DGLM. Hieronder een aantal van deze opgaven:

- de mobiliteitsvraagstukken in brede zin; hoe reis je nu en in de toekomst veilig, slim en groen; zowel nationaal als internationaal, rekening houdend met zowel het personenvervoer als het goederenvervoer?
- een veilige ontwikkeling van de luchtvaart en scheepvaart, in het bijzonder post-Corona?
- de verduurzaming van de luchtvaart en scheepvaart;
- het stimuleren van innovaties zoals smart shipping en drones;
- de rol van buisleidingen binnen het vervoer van goederen en de rol die de overheid hierin moet spelen.

Werkzaamheden & kerntaken

De directie Luchtvaart maakt zich in nationaal en internationaal verband sterk voor een veilige, duurzame en concurrerende luchtvaart in, van en naar Nederland. De directie doet dit op basis van de Luchtvaartnota 2020-2050. Onder de titel Verantwoord vliegen naar 2050 is een koers ingeslagen waarin niet kwantiteit maar de kwaliteit van publieke belangen centraal staat. De directie maakt het beleid om de publieke belangen te borgen. Deze publieke belangen zijn: veiligheid, verbondenheid, leefomgevings-kwaliteit en duurzaamheid. In deze nieuwe koers met als uitgangspunt 'slim en duurzaam' kan de luchtvaartsector, innovatief als die is, zich ontwikkelen door hinder en omgevingseffecten te reduceren en aantoonbaar stiller en schoner te worden. Een goede internationale bereikbaarheid door de lucht wordt bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Daarvoor wordt een nieuw beleidskader ontwikkeld.

Werkveld & stakeholders

Het werkveld van de directie is groot en divers. Ons werk betreft de grote, kleine en onbemande luchtvaart. We werken van lokaal (bijvoorbeeld reductie van hinder bij luchthavens) tot mondiaal (bijvoorbeeld klimaat-doelen in VN-verband). De stakeholders zijn zeer divers. Natuurlijk zijn Schiphol, KLM en de luchtverkeersleidingsorganisaties LVNL en MUAC belangrijke partijen. Daarbij werken we nauw samen met het ministerie van Financiën die aandeelhouder is van Schiphol en (AF)KLM.

Maar ook wordt samengewerkt met andere departementen, talloze andere bedrijven in de luchtvaartsector, kennisinstellingen zoals het NLR, de TU Delft en het RIVM, uitvoeringsorganisaties zoals het KNMI, RWS en RVO en maatschappelijke organisaties zoals milieu-organisaties, brancheverenigingen en bewonersgroeperingen.

Rond alle luchthavens vindt daarnaast gestructureerd overleg plaats met lokale en provinciale bestuurders.

Veel regelgeving voor de luchtvaart is van oorsprong internationaal. Met name bij de Internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO in Montreal, die vooral op het gebied van veiligheid en duurzaamheid normen vaststelt. De besluitvorming daar vereist de nodige voorbereiding met andere landen en verdere uitwerking binnen EU verband. Europees zijn EASA (luchtvaartveiligheid) en Eurocontrol (netwerkplanning luchtruim) belangrijke organisaties.

2.1 Directie Maritieme Zaken

Werkzaamheden & kerntaken

De werkzaamheden van de directie Maritieme Zaken zijn verdeeld over drie afdelingen: Zeevaart, Binnenvaart en Vaarwegen en Zeehavens. De directie richt zich op het beleid en de wetgeving voor de zeescheepvaart (zowel wereldwijd opererende Nederlandse vloot als scheepvaartverkeer op de Noordzee), met name binnen de Internationale Maritieme Organisatie in Londen en de EU. Het onafhankelijk Tuchtcollege voor de Scheepvaart is organisatorisch onderdeel van deze afdeling. Daarnaast is de directie verantwoordelijk voor het integrale goederenvervoer en logistieke beleid. De afdeling Binnenvaart en Vaarwegen richt zich op het beleid en de wetgeving voor de binnenvaart, in nauwe samenwerking met de Centrale Commissie van de Rijnvaart en de EU. Ook de aansturing van infrastructurele projecten ten behoeve van onze Nederlandse vaarwegen valt onder deze afdeling. Bij de afdeling Zeehavens staat ten slotte ons zeehavenbeleid centraal. Ook zit in deze afdeling een programma dat zich bezighoudt met het multimodale goederenvervoer, de inzet op buisleidingen als vijfde en de digitalisering van het transport als zesde modaliteit en een cluster waarbij security centraal staat.

Werkveld & stakeholders

Het internationale karakter van de directie Maritieme Zaken is een belangrijk onderdeel van de maritieme strategie. Scheepvaart is een internationale sector, en wetgeving en beleid worden dus zoveel mogelijk internationaal afgestemd. Hiermee wordt getracht een gelijk speelveld te behouden en de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart en zeehavens te bewaken.

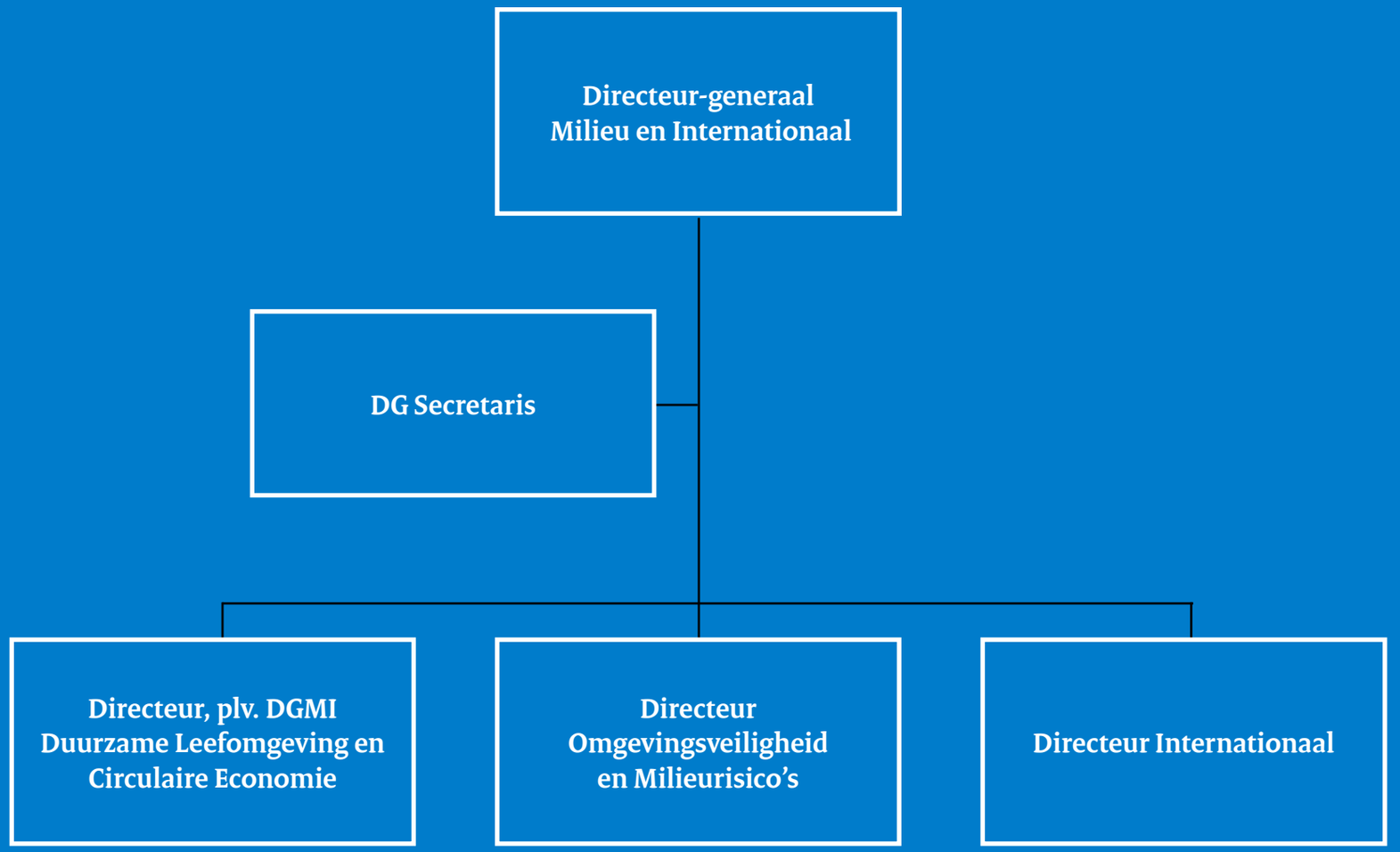
Afdeling	*Stakeholders*
Binnenvaart	CBRB (Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart), Koninklijke-BLN (Binnenvaart Logistiek Nederland) Schuttevaer, ASV (Algemeene Schippers Vereeniging), NVB (Nederlandse Vereniging van Binnenhavens), Vereniging evofenedex, EICB (Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart), Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators (VITO), Vereniging van Waterbouwers, NML (Nederland Maritiem Land), Klassenbureau's, BBZ (Vereniging van Beroepschartervaart), Waterrecreatie Nederland.
Zeevaart	KVNR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders), Nautilus (vakbond maritieme professionals), NML (cluster-organisatie Nederland Maritiem Land), Scheepsbouw Nederland (Nederland Maritieme Techniek), Vereniging van Waterbouwers, Redersvereniging voor de Zeevisserij.
Zeehavens	Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, Groningen Seaports, Zeeland Seaports, Havenschap Moerdijk, ORAM (Ondernemersvereniging Amsterdam), Deltalinqs (Havenondernemers Rotterdam), Loodswezen, Logistieke Alliantie, evofenedex, Cargonaut, Portbase.

3. Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Roald Lapperre

Organogram Milieu en Internationaal



Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Het directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) bevordert een gezonde, veilige, schone en duurzame leefomgeving. De meest in het oog springende nationale onderwerpen zijn: circulaire economie, luchtkwaliteit, geluid, statiegeld, afval, vuurwerk, stoffenbeleid, nucleaire veiligheid, asbest, basisnet, biotechnologie, het stelsel van vergunningverlening, handhaving en toezicht (VTH) en het Nationaal milieuprogramma.

DGMI coördineert bovendien de internationale component van het IenW-brede beleidswerk, inclusief werkbezoeken en economische diplomatie. Zo werkt DGMI aan de transities op het vlak van circulaire economie, slimme en duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie. Deze transities zijn sterk verweven met elkaar en ook internationaal zeer actueel. Milieu een belangrijke schakel zo niet onontbeerlijk bij het realiseren van deze transities.

Naast drie lijndirecties (zie organogram hier-boven) kent DGMI nog een aantal programma's en projecten met een directie- en/of directoraatgeneraal-overstijgend karakter: modernisering Wet milieubeheer; implementatie Omgevingswet; coördinatie opdrachtgeverschap agentschappen; Caribisch Nederland. Ook het Nationaal Milieuprogramma is zo'n overstijgend programma; het wordt hieronder apart uitgelicht.

Werkveld & stakeholders

Er is veelvuldig en intensief contact met diverse stakeholders over de beleidsterreinen van DGMI. Hierbij kan worden gedacht aan maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, bedrijfsleven, medeoverheden, provincies en gemeenten.

Een greep uit de nationale stakeholders: Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), Omgevingsdiensten, platform duurzaamheid, MVO-Nederland, Afvalfonds Verpakkingen, Milieu Centraal, Natuur en Milieu, VNO-NCW, Koninklijke Vereniging van de Nederlandse Chemische Industrie. DGMI heeft ook intensief contact op het internationale vlak met de Europese Commissie/Raad, met andere landen (binnen de EU en mondiaal) en met partijen als UN Environment Programme (UNEP), Global Centre of Adaptation (GCA) en Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE). Daarnaast spreekt DGMI met verschillende departementen over dossiers die elkaar raken, waarbij vooral met EZK, LNV, Financiën, BuZa, JenV en BZK nauwe contacten zijn.

Specifiek

Voor onderling overleg en afstemming zijn op dit moment de Bestuursraad IenW, het Stafoverleg-DGMI en afzonderlijke ‘bilateralen’ te gebruiken. In de Bestuursraad wordt gewerkt met IenW-brede portefeuilles. De portefeuilles van de directeur-generaal Milieu en Internationaal zijn: Politiek bestuurlijke sensitiviteit, Ontwikkelagenda Beleidskern en Internationaal.

3.1 Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie

Werkzaamheden & kerntaken

De directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie (DLCE) werkt met ca 110 personen aan het bevorderen van een duurzame en gezonde leefomgeving en aan de transitie naar een circulaire economie. Onze instrumenten variëren van wet- en regelgeving tot financiële prikkels, vrijwillige maar niet vrijblijvende afspraken met partijen uit de verschillende ketens en stimuleren van koplopers. Op alle onderwerpen werken we intensief samen met vele partners, zoals wetenschap, NGO's, bedrijfsleven, decentrale overheden en natuurlijk met veel andere ministeries. Daarbij houden onze onderwerpen niet op bij de grens en is ook Europese en internationale samenwerking van groot belang. Onze onderwerpen staan sterk in de belangstelling van politiek, media en maatschappij.

Ten aanzien van een duurzame leefomgeving is het uitgangspunt milieuverontreiniging bij de bron aan te pakken, nieuwe problemen te voorkomen en te streven naar een stapsgewijze verbetering van de milieukwaliteit. Zo realiseren we gezondheidswinst en voorkomen we dat Nederland op slot gaat. We doen dat bij DLCE op het terrein van lucht, geluid en geur (bij stallen).

Daarnaast neemt de directeur deel aan een aantal IenW-brede onderwerpen zoals de borging van milieu- en duurzaamheidsaspecten bij de aanleg en onderhoud van de rijksinfrastructuur, waarbij leefbaarheid een gelijkwaardige rol speelt naast bereikbaarheid.

Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Naast dat voldaan moet worden aan regelgeving gericht op het behalen van luchtkwaliteitsdoelstellingen, zetten we met het Schone Lucht Akkoord, samen met gemeenten en provincies in om in 2030 50% gezondheidswinst uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Om deze doelen te bereiken, zijn maatregelen afgesproken in alle vervuilende sectoren (landbouw, industrie, houtstook, mobiliteit, scheepvaart). DGMI is stelselverantwoordelijk voor het luchtkwaliteitsbeleid. Het treffen van inhoudelijke maatregelen ligt bij andere onderdelen van IenW en andere ministeries. Daar werken we vanzelfsprekend nauw mee samen.

Geluid is ook een belangrijke factor waar het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving. Naast (ernstige) hinder kan langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus ook leiden tot negatieve gezondheidseffecten. Met het oog op het zoveel mogelijk voorkomen van onacceptabele hinder en/of gezondheidseffecten kent Nederland al vele jaren een stelsel van normering voor activiteiten/infra en regels voor de toepassing daarvan bij ruimtelijke besluiten. Deze regels zijn thans vastgelegd in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. De geluidregels zijn recentelijk aangepast en worden ondergebracht onder de Omgevingswet (per 1/7/2022).

De bewindspersoon IenW is tevens verantwoordelijk voor de regelgeving omtrent de emissies van **geur, stikstof/ammoniak en fijnstof vanuit de stallen**. De regelgeving betreft zowel de toegestane maximale emissies als

de technische middelen die ingezet kunnen worden om bepaalde emissie-reducties te bereiken. Innovatiebeleid is een verantwoordelijkheid van de bewindspersoon LNV evenals de omvang van de veestapel. De bewindspersoon IenW is vervolgens verantwoordelijk voor het toelatingsbeleid van nieuwe technieken die volgen op de innovatie. Ook voor deze technieken wordt dan via een procedure de emissie reducerende werking bepaald. Gelet op de vereiste zorgvuldigheid is dit een lange procedure (ca 2 jaar).

Ten aanzien van de transitie naar een **circulaire economie** is het doel om in Nederland in 2030 50% minder primaire grondstoffen (mineralen, metalen en fossielen) te gebruiken en in 2050 volledig circulair te zijn - een Nederland zonder afval. Circulaire economie levert een belangrijke bijdrag aan de klimaatopgave en draagt ook bij aan leveringszekerheid en economische verdienvermogen. Om die circulaire doelen in 2030 en 2050 te halen, coördineert IenW/DLCE een rijksbreed programma met actieve betrokkenheid van BZK, EZK en LNV en een groot aantal partners vanuit het bedrijfsleven, de wetenschap, NGO's, decentrale overheden etc. De transitie is een jonge transitie. Daarom is het belangrijk om de ontwikkelingen goed te monitoren en daarvan te leren en bij te kunnen sturen. Deze monitoring wordt uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in samenwerking met een groot aantal kennisinstellingen. Mede op basis hiervan wordt jaarlijks het uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Naast de coördinerende rol brengen we vanuit DLCE/IenW ook een groot aantal onderwerpen zelf verder op het terrein van circulaire economie. Dat varieert van vrijwillige maar niet vrijblijvende afspraken met partners in de keten zoals een nationaal en Europees Plastic Pact tot (Europese) wet-en regelgeving gericht op duurzaam gebruik van grondstoffen en een zo hoogwaardige mogelijke verwerking van afval waaronder op het gebied van verpakkingen (o.a. statiegeld), wegwerpplastics en specifieke productgroepen, tot het uitvoeren van het beleidsplan op het terrein van textiel en de uitvoering van een duurzaamheidskader biomassa. Ook zijn we verantwoordelijk voor de rijksbrede coördinatie van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI).
Nederland staat in Europa bekend als koploper op het terrein van circulaire economie. Ook vanuit de EU is er versterkte aandacht voor circulaire economie. Het EU Actieplan Circulaire economie (CEAP), dat vorig jaar door de Europese Commissie in het kader van de Green Deal is gepresenteerd, bevat de aankondiging van (wetgevings-) voorstellen voor de hele levenscyclus van producten, van ontwerp en productie tot consumptie, reparatie, hergebruik, recycling en het terugbrengen van hulpbronnen in de economie.

Werkveld & stakeholders

Rijksoverheid

We werken met vrijwel alle ministeries samen. Het meest actief met EZK, BZK, LNV, maar ook met BHOS, OCW, SZW, VWS en FIN. In bijzonder zijn we voor een groot deel van de uitvoering van onze werkzaamheden opdrachtgever van RWS, RVO (eigenaar EZK), RIVM (eigenaar VWS) en de Belastingdienst (FIN). Voor toezicht en handhaving hebben wij te maken met de ILT en omgevingsdiensten.

Decentrale overheden

- Het Interprovinciaal Overleg (IPO)
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)
- Unie van Waterschappen

3. Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Kennisinstellingen

- PBL, Centraal Bureau voor de Statistiek, TNO, Centraal Planbureau
- WUR, UU, TU Delft

Internationale gremia

- Europese Unie (EU)
- World Health Organisation (WHO)
- Verenigde Naties (VN)

Bedrijfsleven

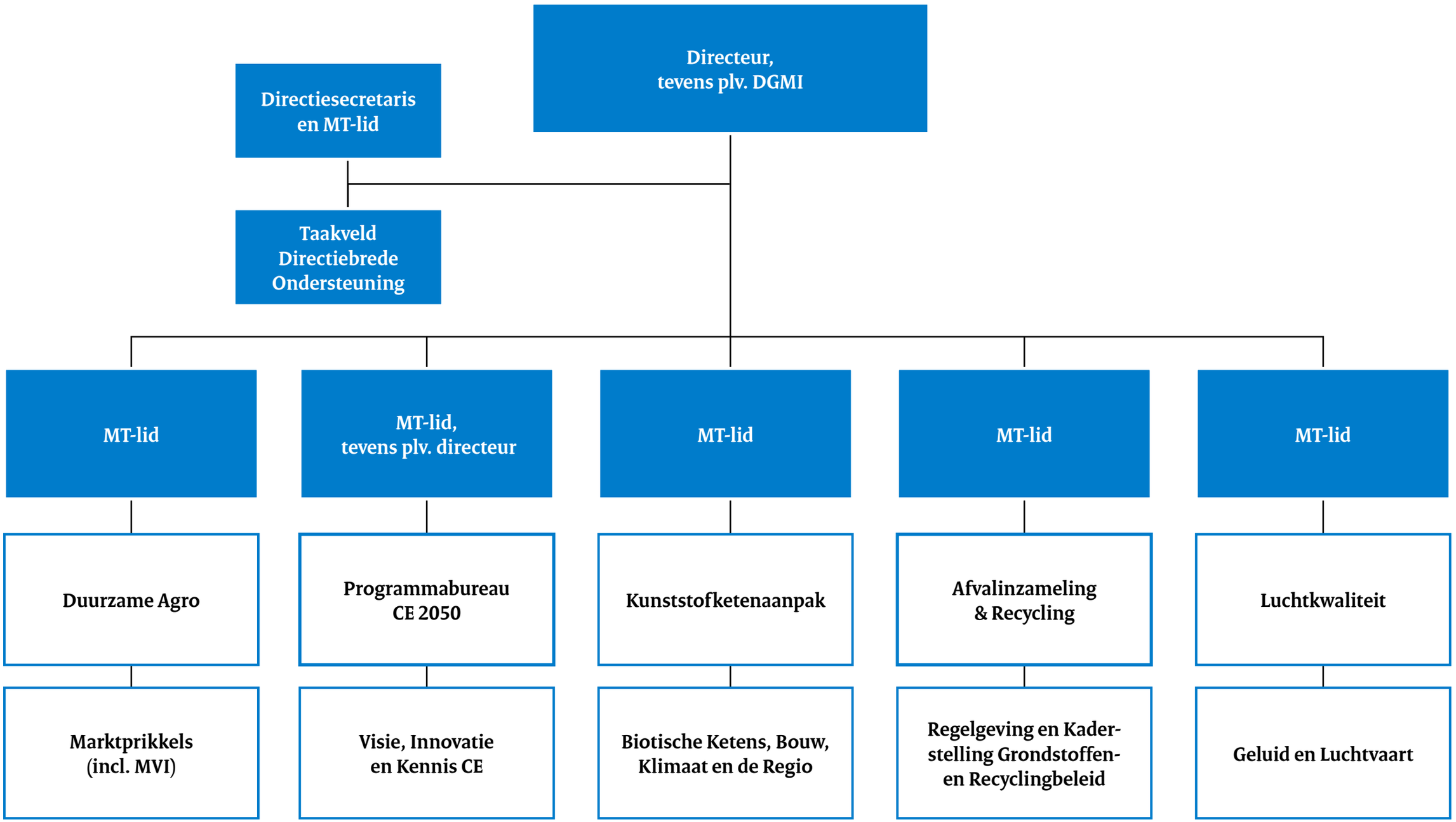
- Afvalfonds Verpakkingen
- Brancheorganisaties uit het afvalverwerkende bedrijfsleven (o.a. VA, NVRD)
- VNO-NCW en MKB-Nederland
- ABP
- Groen banken en Nederlandse Grootbanken
- Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA)
- MVO-Nederland

Maatschappelijke en wetenschappelijke organisaties:

- Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG)
- Longfonds
- Platform Duurzaamheid.nl
- Reflectiegroep Circulaire Economie (olv SER-voorzitter Mariëtte Hamer)
- Sociaal-Economische Raad (SER)
- Stichting Milieu Centraal
- Stichting Natuur en Milieu
- Vakbonden (FNV, CNV, VHP)
- Het Groene Brein
- Jonge Klimaatbeweging
- LTO (land- en tuinbouwsector)
- Nederlandse Vereniging Pluimveehouders
- Producentenorganisatie Varkenshouderij

Specifiek

Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie is georganiseerd in taakvelden. Dit is het organogram van de directie:



Onderwerpen per taakveld

Taakveld Programmabureau CE 2050

- Interdepartementale coördinatie en uitvoering Programma Nederland Circulair 2050
- Jaarlijkse Nationale Conferentie Circulaire Economie
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma
- Monitoringsprogramma

Taakveld Visie, Innovatie en Kennis CE

- Visie CE; samenhang andere transities
- Kennis en innovatie
- Gedrag en communicatie
- Onderwijs en arbeidsmarkt
- Versnellingshuis

Taakveld Duurzaam Agro

- Vermindering milieu/gezondheidsrisico's veehouderij
- Stalemissies (geurhinder, ammoniak, fijnstof) en stelsel stalbeoordeling
- Toekomst systeem stalbeoordeling

Taakveld Marktprikkels

- Maatschappelijk Verantwoord Inkopen en circulair inkopen
- Fiscaal beleid milieubelastingen (waaronder afvalstoffenbelasting en CO_2-heffing)
- Marktinstrumenten zoals Regeling MIA/VAMIL en Green Deals
- Financiering, zoals Regeling Groenprojecten en beleid ter bevordering van Financieringsmogelijkheden Circulaire Economie
- Transparantie, waaronder milieuprijzen en regels voor niet-financiële informatie, normalisatie en standaardisatie

3. Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

Taakveld Afvalinzameling en recycling
- Transitieagenda consumptiegoederen
- Producentenverantwoordelijkheid
- Verpakkingen incl. statiegeld
- EU Richtlijn wegwerpplastics, zwerfafval
- Afvalscheiding en verminderen restafval
- Stimuleren hoogwaardige recycling, Afvalpreventie, hergebruik en reparatie/deeleconomie
- EU-productbeleid
- Afvalbeheer Caribisch Nederland

Taakveld Regelgeving en Kaderstelling Grondstoffen- en Recyclingbeleid
- Coördinatie EU Actieplan Circulaire Economie
- (Europese) regelgevende afvalkaders op internationaal en nationaal niveau
- Landelijk afvalbeheerplan en opvolger: Circulair Materialenplan
- Beleidsmatige coördinatie Modernisering Wet Milieubeheer/CE-wet
- Zeer zorgwekkende stoffen
- Ontwikkelen afbouwpad verbranden en visie storten in CE

Taakveld Kunstofketenaanpak
- Transitieagenda kunststoffen
- Strategie sluiten plastic- en textielketen
- Circulair textiel
- Microplastics
- Bioplastics en toepassing recyclaat

Taakveld Biotische Ketens, Bouw, Klimaat en de Regio
- Transitieagenda bouw (GWW)
- Verbinding CE en Klimaat
- Duurzaamheidskader en Uitvoeringsagenda biogrondstoffen
- CE in de regio
- CE en biotische reststromen

Taakveld Geluid en Luchtvaart
- Regelgeving geluid incl. saneringsregeling verkeerslawaai en trillingen/spoor
- Bevoegd gezag MER-procedures luchtvaart
- Uitwerking advies van de World Health Organisation (WHO) over geluid

Taakveld Leefomgeving
- Schone Lucht Akkoord (SLA)
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
- Internationaal luchtkwaliteitsbeleid (waaronder implementatie EU-wet- en regelgeving)
- Monitoring luchtkwaliteit
- Industriële Emissies
- Houtstook

Verduurzaming IenW

In opdracht van de secretaris-generaal werkt heel IenW volgens het IenW-kompas aan het verduurzamen van het eigen handelen: wat we doen, doen we duurzaam, comply or explain. De dg's zijn verantwoordelijk voor de inhoudelijke strategie: dgLM voor klimaatneutrale en circulaire bedrijfsvoering (inclusief Rijksrederij, wagenpark, verlichting, reizen etc); dgMO voor klimaatneutrale en circulaire infraprojecten; en dgWB voor benutting van IenW-areaal voor meervoudig ruimtegebruik (klimaat-adaptatie, duurzame energie en biodiversiteit). FIB zorgt voor monitoring (CO2-Prestatieladder) en verslaglegging (duurzaamheidsverslag) en groeit in 2022 toe naar een coördinerende en verbindende rol in 2023.

3.2 Directie Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Werkzaamheden & kerntaken

De directie Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (O&M) maakt beleid dat de basis legt voor een gezonde en veilige leefomgeving, met als centrale opgave 'Het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving, die door de inwoners van Nederland ook als zodanig wordt ervaren'. Enerzijds in een regisserende rol door (integraal) norm- en kaderstellend beleid te voeren voor omgevingsveiligheid en milieurisico's. En anderzijds in een stimulerende rol door onder meer het in beeld (laten) brengen van risicosituaties en risico's als gevolg van nieuwe technologieën, het stimuleren van het aanpakken daarvan en het verbeteren van de veiligheidsprestatie van risicobedrijven.

O&M streeft naar het voorkómen van milieurisico's en gevaren. Er is bij veel onderwerpen nog sprake van een situatie waarin het beleid gericht is op het saneren en beheersen van milieurisico's en gevaren, maar de maatschappelijke transitie naar 'veilig aan de voorkant' is ingezet en kent zijn beslag in het Nationaal Milieubeleidskader (NMK) dat de opmaat vormt naar het Nationaal Milieu Programma dat onder het nieuwe kabinet wordt opgesteld. Onze overtuiging is dat dit niet alleen leidt tot betere oplossingen, maar ook voor meer draagvlak. O&M heeft voor haar werk zicht op de trends en ontwikkelingen in het milieu-veiligheidsdomein, benut daarbij het opgebouwde netwerk van betrokken partijen, en agendeert en acteert daar waar dat nodig is.

O&M ontwikkelt en implementeert daartoe beleid op het gebied van:

- Het stelsel van vergunningverlening, handhaving en toezicht (VTH);
- Gevaarlijke stoffen in risicovolle bedrijven en hun omgeving;
- Vervoer van gevaarlijke stoffen via weg, water, spoor en buisleidingen;
- Gevaarlijke stoffen en nieuwe risico's (waaronder chemische stoffen, zeer gevaarlijke stoffen, PFAS, nanodeeltjes, genetisch gemodificeerde organismen en asbest);
- Biotechnologie;
- Biociden en gewasbeschermingsmiddelen (buiten de landbouw);
- Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming;
- Uitvoering van internationaal milieubeleid (milieu effect rapportage (mer) en verdrag Aarhus)

Werkveld & stakeholders

O&M opereert in een dynamische omgeving. De directie zoekt in nationaal en internationaal verband voortdurend naar de beste weg tussen alle belangen die er zijn bij het ontwikkelen, vaststellen en uitvoeren van het beleid voor een veilige en gezonde samenleving.

O&M ontwikkelt het beleid met vele stakeholders, zoals maatschappelijke organisaties, NGO's en bedrijfssectoren. Bij veel onderwerpen van de directie zijn technisch-wetenschappelijke kennis en data van groot belang voor beleidsontwikkeling. Hiervoor is een goede en efficiënte samenwerking kennisinstituten als het RIVM essentieel. Dit geldt ook voor een goede relatie met relevante adviesorganen, zoals de Gezondheidsraad, de Commissie Genetische Modificatie (COGEM), als ook met toezichts- en uitvoeringsorganen als de ILT en Rijkswaterstaat en ZBO's zoals Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) en het College

voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (CTGB). Vanzelfsprekend wordt daarbij veel samengewerkt met de andere overheden en collega-departementen.

Drie keer per jaar vindt het interbestuurlijk koepeloverleg BOb (Bestuurlijk overleg Omgevingsberaad) plaats.

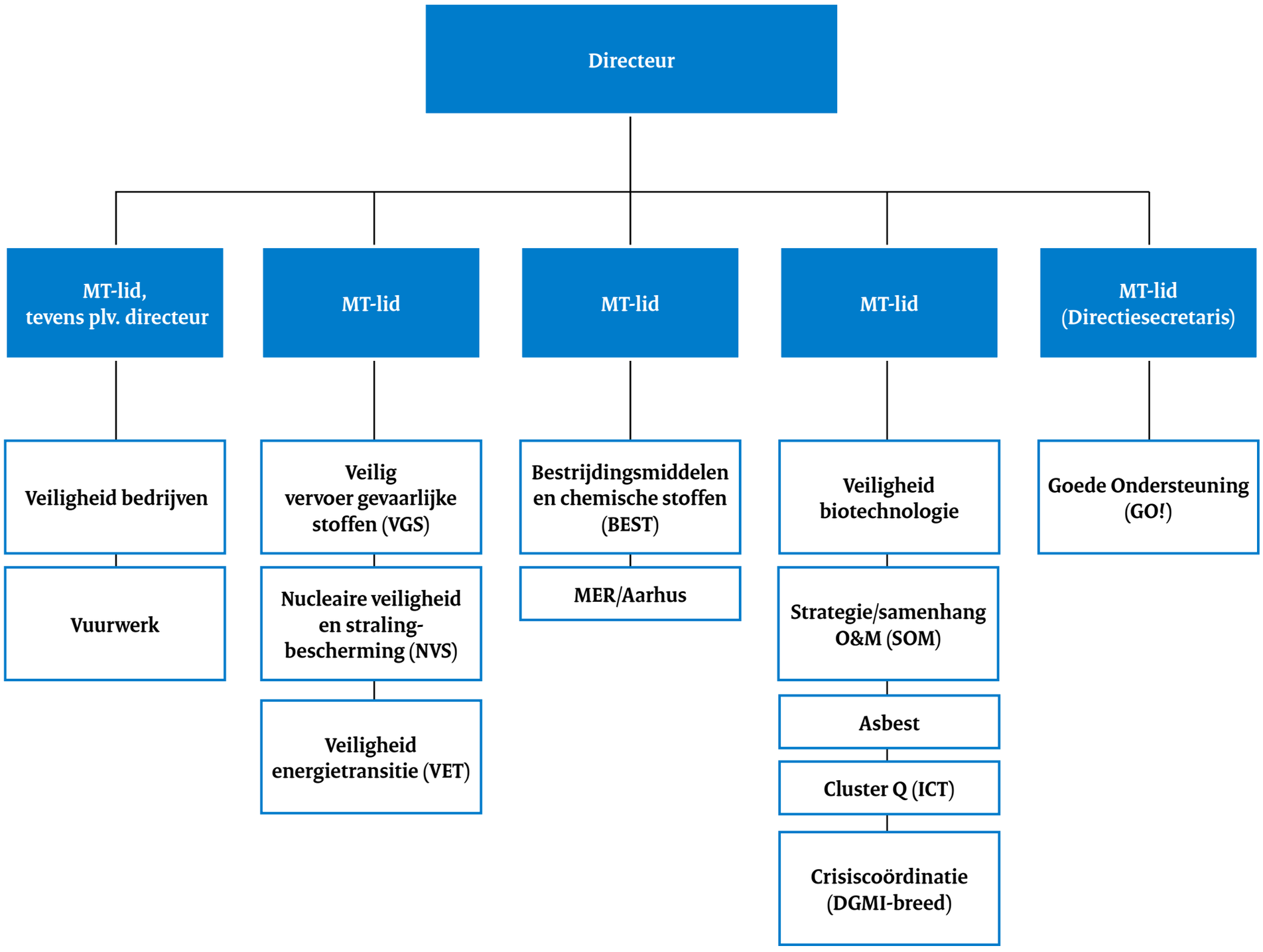
Specifiek

Om invulling te geven aan de opgave waar O&M voor staat, wordt gewerkt in diverse inhoudelijke taakvelden. Er zijn taakvelden die een robuustere plek in de directie innemen en er zijn taakvelden die met de actualiteit mee bewegen. Tevens wordt er dwarsdoorsnijdend (binnen het DG) gewerkt aan vraagstukken met een ICT-component en is er een team van crisiscoördinatoren. Zie organogram van de huidige O&M-organisatie op de volgende pagina.

Samenwerking van DGMI met ondersteuning vanuit RIVM, RVO en RWS (opdrachtgever/opdrachtnemer)

Bij veel beleidsinhoudelijke onderwerpen zijn technisch-wetenschappelijke kennis en data van groot belang. Hiervoor is een goede en efficiënte samenwerking met experts bij kennisinstituten als het RIVM essentieel. Zodoende wordt beleid ontwikkeld op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten. Voor de implementatie van beleid, bijvoorbeeld het opzetten en uitvoeren van subsidieregelingen, wordt RVO ingeschakeld. Met RIVM en RVO heeft IenW een opdrachtgever-opdrachtnemer relatie. Dat geldt niet alleen voor DGMI maar ook voor de andere directoraten-generaal: ook op de beleidsterreinen van bijvoorbeeld water en bodem en van duurzame mobiliteit. Omdat het zwaartepunt binnen IenW bij DGMI ligt, worden de jaaropdrachten gecoördineerd richting opdrachtnemers RIVM (IenW-brede jaaropdracht € 34 mln), RVO (IenW-brede jaaropdracht € 21 mln). Naast de inzet van RIVM en RVO is voor DGMI ook de samenwerking met RWS als uitvoerende dienst voor heel IenW van belang. Ook hier is sprake van een opdrachtgever/opdrachtnemer relatie, waarbij via de sturingslijn Beleids Ondersteunend Advies met een budget van € 26 mln (2021) voor 128,5 fte capaciteit bij RWS beschikbaar is voor DGMI-taken. Bij de coördinatie van de jaaropdrachten wordt de DGMI ondersteund door een klein Coördinatie Team Opdrachtgeverschap (CTO), bestaande uit inzet vanuit de drie directies en aangestuurd door de directeur Omgevingsveiligheid en Milieurisico's.

Organogram O&M-organisatie



3.3 Directie Internationaal

Werkzaamheden & kerntaken

IenW staat voor een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland. Om dat te kunnen bereiken, is het cruciaal om ook de grensoverschrijdende, Europese en mondiale dimensie van onze beleidsdomeinen te betrekken. Bij transport en milieu is de verwevenheid tussen nationale en internationale doelstellingen groot. Door als IenW internationaal te agenderen en opereren, kunnen we onze nationale doelstellingen behalen.

De transitieopgaven waarvoor IenW de komende jaren aan de lat staat, zijn bij uitstek internationaal. De vraag op welk niveau, op welke instrumenten en in welke coalities het best kan worden ingezet, is afhankelijk van het vraagstuk, de ambitie op het dossier, de dominante spelers, de beïnvloedingsmogelijkheden door Nederland en het draagvlak voor die inzet. Tegelijkertijd heeft de COVID-19-crisis eens te meer laten zien dat onverwachte ontwikkelingen mondiaal directe gevolgen hebben voor Nederland en IenW. IenW is daarbij bij uitstek in staat om invulling te geven aan het adagium building back better via de ingezette transities. Daarbij op onze beurt bijdragend aan de in september 2015 vastgestelde 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling (sustainable development goals, SDGs) waar alle landen, inclusief Nederland, zich aan hebben verbonden. Ook de ontwikkelingen in en rondom Europa, variërend van de Europese Green Deal tot de nieuwe relatie met het Verenigd Koninkrijk, vereisen gericht en afgewogen inzet op internationale activiteiten ten behoeve van het Nederlandse beleid.

Specifiek

Een sterke inzet op economische diplomatie

DI is binnen IenW primair verantwoordelijk voor het bijdragen aan en het vergroten van het verdienvermogen van de IenW-sectoren in het buitenland. DI coördineert deze inzet en trekt hierin samen op met de verschillende beleidsonderdelen van IenW en met BZ, EZK en RVO. Dit vindt onder andere plaats via de voorbereiding, uitvoering en follow-up van economische missies. Daarnaast kennen we een sterke aanpak voor duurzame economische diplomatie, waarin maatschappelijke en economische doelstellingen gecombineerd worden. DI werkt hierbij met een selectie prioriteitslanden om de impact te vergroten, zowel vanuit het oogpunt van verdienvermogen als impact van de transities.

De directie Internationaal

1 Zet zich in om alle IenW-onderdelen (Bestuurskern en uitvoeringsorganisaties) te ondersteunen in hun **internationale activiteiten, zodat deze de nationale doelstellingen optimaal ondersteunen en versterken**. Dit doet de directie door goede onderlinge afstemming te organiseren en het onderhouden van en optimaal toegang verstrekken aan het beschikbare internationale netwerk.

2 Richt zich daarbij op een **professioneel en slagvaardig internationaal IenW**, op alle niveaus.

3 Signaleert wat internationaal relevant is voor de IenW-domeinen en faciliteert de informatiestroom van buiten naar binnen. Zorgt dat IenW-thema´s waar mogelijk met elkaar verbonden worden.

4 Voert de regie op **domein overstijgende thema's** met een zware internationale dimensie. Hieronder vallen de voorbereiding van de Europese Milieu- en Transportraad, satellietnavigatie, innovatie en internationale financiering. Ook economische diplomatie en bijbehorende missies worden opgepakt door de directie.

Werkveld & stakeholders

De directie Internationaal (DI) onderhoudt een (generiek) internationaal netwerk waar IenW-breed gebruik van kan worden gemaakt. Dit netwerk is vaak aanvullend aan de internationale netwerken die de andere IenW-onderdelen zelf onderhouden en die zich vaak op specifieke thema´s richten. Vanuit de directie Internationaal is er direct contact met de verschillende ambassades, al dan niet met een eigen IenW-attachee, zoals in Brussel, Berlijn, Peking en Washington (planning: per medio 2021 komen daar Londen en Parijs bij). De Permanente Vertegenwoordiging bij de EU (PV EU) heeft een IenW-afdeling die tevens onderdeel van de directie is. Verder wordt er nauw samengewerkt in multilaterale organisaties zoals de EU, de OESO en de VN. Bij een aantal organisaties zoals de EU (meer in het bijzonder de Europese Commissie) zijn IenW'ers gedetacheerd. De directie zet zich in om IenW-collega's op internationaal-strategische plekken te detacheren.
Ook wordt er veel samengewerkt in coalities of partnerschappen, zoals de Holland Circulair Hotspot. Daarnaast werkt DI actief aan en met internationale coalities, zoals de Transport Decarbonization Alliance (TDA), het Platform for Accelerating the Circular Economy (PACE) en het Global Center on Adaptation (GCA). Al deze coalities dienen ter ondersteuning van de nationale doelstellingen, zoals klimaatadaptatie, circulaire economie en duurzame mobiliteit.

3. Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

In de **internationale (reis)agenda** staan adviezen over hoe om te gaan met internationale bijeenkomsten, conferenties, bezoeken en uw bilaterale gesprekken. De internationale agenda wordt twee a drie keer per jaar aan de bewindspersonen voorgelegd en in lijn gebracht met uw internationale prioriteiten. Vele conferenties en bijeenkomsten zullen in verband met COVID-19 in virtuele vorm plaatsvinden. Mogelijk komt hier verandering in richting of na de zomer van 2021.

De directie Internationaal ondersteunt bij al deze internationale evenementen en zorgt voor een IenW-brede coördinatie van de dossiers. De **International Support Desk (ISD)** werkt aan de logistieke ondersteuning van (virtuele) internationale bijeenkomsten van zowel de bewindspersonen als de hoog ambtelijke top van IenW.

DI coördineert de inzet op het meerjarig financieel kader van de EU (MFK) en daarmee ook de Recovery and Resilience Facility (RRF). Onder aanvoering van DI en in samenwerking met FIB is een longlist met plannen opgesteld waaruit het nieuwe Kabinet kan kiezen ten behoeve van het nationale herstelplan. Daarnaast is DI verantwoordelijk voor Europese financieringsprogramma's zoals de Connecting Europe Facility (CEF) en Interreg.

Europese Unie: Milieuraad en Transportraad

IenW draagt de verantwoordelijkheid voor twee Europese ministerraden: de Transportraad en de Milieuraad. De Milieuraad behandelt ook dossiers van EZK en LNV (resp. klimaat en biodiversiteit). Jaarlijks vinden voor beide raadsformaties in principe vier Raden plaats (in Brussel of Luxemburg) en twee informele Raden. De informele Raden vinden plaats in het land van het Voorzitterschap van de Raad van de EU. De agenda's van de Raden worden bepaald door de wetgevingsagenda van de EU gecombineerd met de onderwerpen waar het Voorzitterschap de prioriteiten op heeft gelegd. Voor beide Raden zal de Green Deal de agenda's de komende jaren domineren. Voor de Milieuraad o.a. via onderwerpen als het emissiehandelssysteem (ETS), circulaire economie en stoffenbeleid (o.a. hormoonverstorende stoffen). Bij de Transportraden komt een veelvoud aan wetgevingsvoorstellen op de verschillende modaliteiten (maritiem, binnenvaart, luchtvaart, spoor en wegvervoer) langs. De precieze agenda wordt doorgaans twee weken voorafgaand aan de Raad definitief vastgesteld, wat regelmatig laat is t.o.v. de (parlementaire) voorbereidingsprocessen. Ook verzorgt DI de inbreng, kwaliteit en afstemming voor de interdeparte-mentale EU-processen. Zo coördineert DI alle IenWinstructies voor het Comité van Permanente Vertegenwoordigers (COREPER) en verzorgt DI de inzet in de (ambtelijke) voorportalen van de Ministerraad (BNC, CoCo, HCEU, REA).

Effectieve strategische agendering voor de IenW-transities

Tegen de achtergrond van een veranderend internationaal speelveld ontwikkelt de directie samen met de relevante beleidsdirecties de meest effectieve internationale inzet. De directie Internationaal is gericht op het optimaal ondersteunen van de IenW-onderdelen in hun internationale wagendering van de IenW-transities, wordt ingezet op het vergroten van de internationale impact van IenW en de transities. Hierbij valt te denken aan actieve ondersteuning bij Europese onderhandelingen, het mondiaal agenderen van de transities (bijv. klimaatadaptatie via de Climate Adaptation Summit van januari 2021) of het ondersteunen van beleidsdirecties bij de internationalisering van de IenW-sectoren.

3. Directoraat-generaal Milieu en Internationaal

De directie Internationaal bestaat uit drie taakvelden.

Taakveld Europese Unie: ondersteunt de bewindspersonen, ambtelijke top en beleidsdirecties bij de inzet in de EU en alle Europese ontwikkelingen en het dossier Ruimtedata;

Taakveld bilateraal: ondersteunt de bewindspersonen, ambtelijke top en beleidsdirecties bij alle inzet m.b.t. bilaterale landen, internationale reizen en handelsmissies;

Taakveld mondiaal: ondersteunt de bewindspersonen, ambtelijke top en beleidsdirecties met de inzet in mondiale fora, zoals de VN of de OESO.

Belangrijke instrumenten voor de internationale functie van IenW

- De directie Internationaal verzorgt de wekelijkse Ministerraadadvisering over internationale onderwerpen op de agenda van de MR.
- U ontvangt daarnaast adviezen van DI over uw deelname aan - in inzet voor - de verschillende internationale onderraden, zoals de Raad Europese Aangelegenheden (REA) en de Raad Defensie en Internationale Aangelegenheden (RDIA).
- De directie ondersteunt u in de Europese Milieuraad en Transportraad en bij internationale (virtuele) evenementen/werkbezoeken/missies. Hierbij wordt gezorgd voor IenW-brede coördinatie van de dossiers.
- U ontvangt alle adviezen over uw deelname aan internationale bijeenkomsten, bezoeken en gesprekken van DI.

3.4 Nationaal Milieuprogramma

Werkzaamheden & kerntaken

In januari 2021 is binnen DGMI gestart met de opzet van het Nationaal Milieuprogramma (NMP), als uitwerking van het Nationaal Milieubeleidskader (NMK) 'Een schone taak'- dat in november 2020 aan de Tweede Kamer is gepresenteerd en op 22 februari 2021 in zijn definitieve versie is gepubliceerd. Dit NMK zet nieuw kabinetsbeleid neer, met vier bouwstenen voor succesvol milieubeleid: (1) voorkomen van milieuschade, (2) beheersing van risico's op afwenteling en (3) voortdurende verbetering van de milieukwaliteit door aanpak van bestaande problemen en (4) verbinding en samenwerking, want het milieubeleid is er voor iedereen, maar is ook van iedereen.

Het NMP zal voor heel IenW een concrete invulling geven aan de visie die in het NMK is uitgezet, in de vorm van initiatieven en concrete (beleids)acties. De opdracht van het NMP-team is het opstellen van een Nationaal Milieuprogramma (NMP) onder de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De afgelopen periode is in projectteam verband het ➔ Nationaal Milieubeleidskader opgesteld.

Doel

In Nederland zijn in de afgelopen decennia flinke stappen gezet in het milieubeleid en hebben we successen geboekt. Tegelijkertijd worden we nog steeds geconfronteerd met hardnekkige problemen en dienen ook nieuwe problemen zich aan. Daarom is het nu tijd voor concrete verdere stappen in milieubeleid. Dit om uiteindelijk te bereiken dat in 2050 de leefomgeving veilig, schoon en gezond is, waarbij de gezondheids- en milieurisico's verwaarloosbaar zijn. Om dit in de NOVI rijksbreed gestelde doel te bereiken, wordt concreet beleid uitgezet. Dit gebeurt door IenW in het NMP, dat naar verwachting ein het najaar 2023 gepubliceerd wordt en daarmee de start van een NOVI-beleidscyclus op milieugebied is. Het NMP is een 'koersboek', het schetst een haalbaar en concreet pad naar het behalen van eerder gestelde normen en doelen. Door de verbindingen te zoeken tussen beleidsterreinen en ondersteuning te bieden waar nodig, wordt het NMP meer dan de 'som der delen'.

Resultaat

Eind 2021 wordt er een houtskoolschets opgezet voor het NMP. Deze zal op hoofdlijnen weergeven welke onderwerpen een plaats krijgen in het NMP en hoe het NMP bij gaat dragen aan het halen van de doelen voor 2030 en 2050 op deze onderwerpen. Op basis van deze houtskoolschets kunt u aan het begin van uw ambtsperiode concreet richting geven aan het NMP. In 2022 wordt deze in een participatief proces verder ingevuld en uitgewerkt tot een NMP. Het voornemen is om het NMP in het najaar van 2023 aan te bieden aan de Tweede Kamer. Uiteindelijk zorgen de acties uit het NMP voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving.

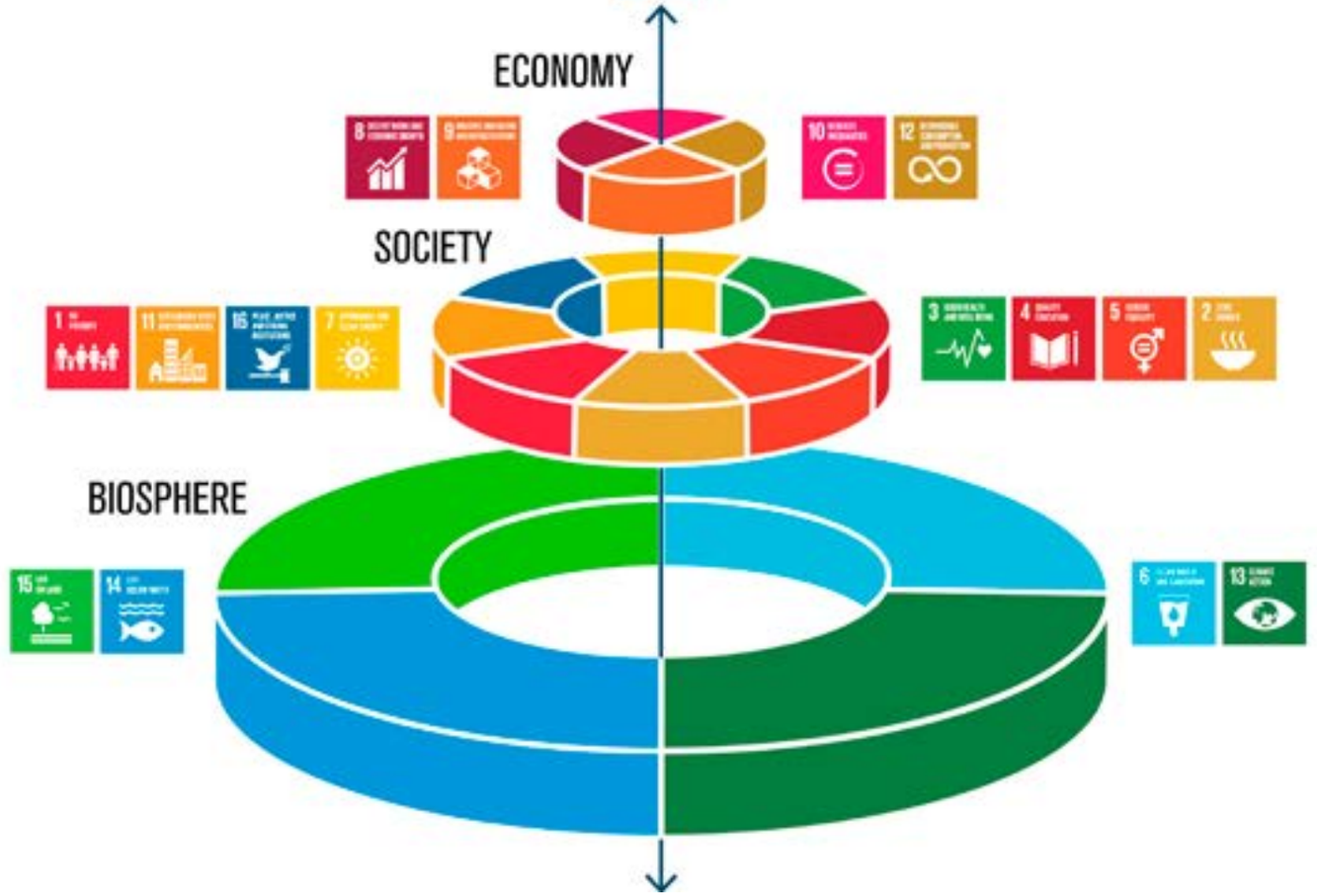
Het verschijnen van het NMP is dan ook niet het eindstation, maar eerder een eerste stap in een beleidscyclus zoals die gepresenteerd is in de NOVI. Het NMP bevat daarom ook een beschrijving hoe de (beleids)acties hierin vervolgens worden gemonitord en, indien nodig, bijgestuurd. Hierdoor start op het milieugebied een cyclus van beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling.

Werkveld & stakeholders

De scope van het NMP betreft het milieubeleid van heel IenW. Dit betekent dat niet alleen de beleidsonderwerpen van DGMI eronder vallen, maar ook de milieu-gerelateerde beleidsonderwerpen van DGLM, DGWB en DGMo. Door deze brede scope zijn ook de uitvoeringsorganisaties van IenW, de ILT en Rijkswaterstaat, betrokken. Effectief milieubeleid raakt ook het beleid van andere departementen, zoals LNV en EZK en heeft daardoor een interdepartementaal karakter. Het NMP kan ook niet los gezien worden van de doelen en ambities die in internationale kaders zijn afgesproken en vastgelegd. Daarbij moet gedacht worden aan de SDG's, andere milieu-gerelateerde doelen van de VN, de EU Green Deal en het 8ste Environment Action Programme van de EU.

Participatie

Samen met de Directie Participatie stelt het team van het NMP een participatiestrategie op. Deze strategie omvat de samenwerking met stakeholders in de samenleving. Hieronder vallen onder andere medeoverheden, uitvoeringsorganisaties (RWS, ILT, Omgevingsdiensten), het bedrijfsleven, NGO's, belangenorganisaties, wetenschap en burgers. Het is van belang om deze partijen al van meet af aan goed te betrekken bij het NMP. Zo is er nog meer 'beweegruimte' voor input en creëren we meteen draagvlak. Tijdens het opstellen van de houtskoolschets bepalen we de kaders voor participatie met de belangrijkste stakeholders. Na de start van het invullen van de houtskoolschets kunnen de stakeholders participeren binnen deze vastgestelde kaders. Ook is het NMP gestart met een uitgebreid jongerenparticipatietraject onder



het motto ‘voor jongeren, door jongeren’. Inmiddels is hiervoor door de jongeren een Jongerenmilieuraad (JMR) opgezet.

Specifiek

- Het NMP wordt in het najaar van 2023 opgeleverd.
- Aan het begin van de bewindsperiode van het nieuwe kabinet, wordt de desbetreffende bewindspersoon gevraagd om op basis van een houtskoolschets richting te geven aan het NMP.
- Het NMP-team opereert IenW-breed en zoekt sterke interdepartementale verbindingen.
- Het NMP wordt met participatie van de samenleving opgesteld.

De verwachte inwerkingtreding van de Omgevingswet (Ow) op 1-7-2022 en nieuwe beleidsopgaven, noodzakelijk onderhoud aan het instrumentarium, betere aansluiting van de wet op EU-regelgeving en knelpunten in de praktijk zijn aanleiding om een verkenning uitvoeren naar modernisering van de Wet Milieubeheer (Wm). Vertrekpunt voor de verkenning is de Wm zoals die zal luiden na inwerkingtreding van de Ow. De Wm zal dan nog enkele hoofdstukken bevatten, waarvan de belangrijkste gaan over circulaire economie, afval, chemische stoffen en producten.

4. Directoraat-generaal Mobiliteit

Directeur-generaal Mobiliteit

Kees van der Burg

Directoraat-generaal Mobiliteit

Het directoraat-generaal Mobiliteit (DGMo) heeft als doel om de netwerkkwaliteit van spoorwegen alsmede het wegennet verder te ontwikkelen evenals het veilige en duurzame gebruik daarvan door reizigers en de transportsector te waarborgen. Daarmee wordt bijgedragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland binnen de condities van leefbaarheid en veiligheid. Dit doet DGMo op een integrale manier, van modaliteit naar mobiliteit.

De hoofdopgaven zijn het op een integrale manier versterken van mainports en achterland-verbindingen, versterken van nationale infra-structuur en stedelijke bereikbaarheid, verduur-zaming van mobiliteit, blijvende sterke aandacht voor veiligheid, faciliteren van deur-tot-deur-vervoer, en Nederland in de top in ‘smart mobility’.

De organisatie van het directoraat ziet er als volgt uit:

- Directie Wegen en Verkeersveiligheid;
- Directie Openbaar Vervoer en Spoor;
- Programmadirectie Duurzame Mobiliteit;
- Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden;
- Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing.

Tevens kent DGMo een Unit Strategie, een Unit Innovatie en een Stafafdeling DGMo.

Werkveld & stakeholders

Er is veelvuldig en intensief contact met diverse stakeholders op de beleidsterreinen van DGMo. Hierbij kan worden gedacht aan organisaties en medeoverheden zoals ANWB, SWOV, Rover, NS, ProRail, provincies, gemeenten, IPO, VNG, Fietsersbond, Mobiliteitsalliantie, NOVB, Bouwend Nederland, nationaal/regionaal bedrijfsleven, etc. In Europees en internationaal verband bestaat het werkveld uit onder andere Europese Commissie en Europese Raad, maar ook de Benelux.
Uiteraard wordt ook met verschillende departementen gesproken over de gezamenlijke belangen op de te onderscheiden beleidsdossiers, waarbij vooral met EZK, FIN, JenV en BZK nauwe contacten zijn.

Specifiek

Ten behoeve van onderling overleg en afstemming zijn op dit moment de Bestuursraad IenW, Stafoverleg Minister-DGMo, Stafoverleg Staatssecretaris-DGMo en afzonderlijke ‘bilateralen’ te gebruiken.

Caribisch deel van het Koninkrijk

In de Bestuursraad wordt gewerkt met IenW-brede portefeuilles, waarbij de directeur-generaal Mobiliteit de portefeuille Caribisch deel van het Koninkrijk is toebedeeld. Uit hoofde van deze taak houdt de directeur-generaal zicht op de voortgang en realisatie van de beleidsinspanningen door de verschillende IenW-organisatieonderdelen en rapporteert hij daarover. Voorts is hij namens IenW het aanspreekpunt voor alle aangelegenheden rondom de Caribische regio, en vertegenwoordigt hij IenW in nationaal, interdepartementaal en internationaal verband. De taakverdeling binnen de Bestuursraad laat onverlet dat de organisatieonderdelen verantwoordelijk zijn voor de taken op de eigen beleidsterreinen.

4.1 Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Werkzaamheden & kerntaken

De directie Wegen en Verkeersveiligheid (WV) werkt aan het meest slimme, veilige en duurzame mobiliteitssysteem van Nederland. De directie WV heeft de ambitie om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Zij houdt zich bezig met de aanleg en het gebruik van de wegeninfrastructuur, de voertuigen op de weg en het gedrag van de weggebruikers. Dit gebeurt steeds meer in samenspraak met bestuurlijke partners en maatschappelijke partijen, daarbij rekening houdend met vele belangen, zoals de kosten, duurzaamheid, de leefomgeving en het maatschappelijke draagvlak.

De directie Wegen en Verkeersveiligheid bestaat uit:

- Afdeling Programmering Rijkswegen
- Afdeling Wegverkeersbeleid
- Afdeling Verkeersveiligheid
- Afdeling Smart Mobility

De afdeling **Programmering Rijkswegen** werkt als bevoegd gezag en opdrachtgever aan brede bereikbaarheidsprogramma's, het aanlegprogramma en de instandhouding van het hoofdwegennetwerk (beheer en onderhoud en vervanging en renovatie). De afdeling werkt aan de bereikbaarheid van Nederland door een hoofdwegennet (A- en rijks N-wegen) te ontwikkelen dat bijdraagt aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Dit wegennet moet bovendien verkeersveilig zijn en rekening houden met IenW-doelen op het gebied duurzaamheid, circulariteit en klimaatadaptatie. In de bereikbaarheidsprogramma's wordt interbestuurlijk gewerkt; investeringsbeslissingen voor wegen worden gemaakt in de context van de bredere bereikbaarheidsopgaven (ook OV en spoor) en in samenhang met bredere gebiedsopgaven (MIRT).
De kern van het werkveld van de afdeling speelt rond het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennetwerk (HWN). Daar waar volgens de normen van het ministerie van IenW en het afsprakenkader met de Tweede Kamer knelpunten op het hoofdwegennet ontstaan, zoeken wij naar een oplossing. Daarnaast worden met Rijkswaterstaat afspraken voorbereid over de prestaties en de kosten van het beheer en de instandhouding van de infrastructuur (SLA) en over het programma Vervanging en Renovatie.

De afdeling **Wegverkeersbeleid** houdt zich bezig met de randvoorwaarden voor aanleg en het huidig gebruik van het hoofdwegennet en kijkt naar de toekomstige ontwikkeling van het wegverkeer, met inachtneming van de IenW-opgaven bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De afdeling is zowel verantwoordelijk voor de beleidsmatige kant van personenverkeer als van goederenvervoer over de weg. Dit gebeurt in nauwe samenwerking en verbinding met andere onderdelen van het ministerie, met de ministeries van EZK, SZW, LNV en Financiën en met uitvoerende organisaties als RWS, ILT en RDW. En ook met IPO, de G4 en met belangenorganisaties als de ANWB, TLN, vakbonden, Bouwend Nederland en MKB-infra.

Dat vertaalt dat zich in de volgende werkzaamheden en beleidsverantwoordelijkheden:

- Werken aan de basis voor besluitvorming over infrastructuur, via bijvoorbeeld kennis en modellen (filecijfers, NMCA en de visie Toekomstperspectief automobiliteit).
- Wegbeprijzing, verkeersmanagement en snelhedenbeleid.
- Veiligheid op het hoofdwegennet. Denk aan veilige bermen, rijbaanscheidingen, veilige op- en afritten, tunnelveiligheid en verlichting.
- Vermindering van stikstof, lucht en geluid (stillere banden, geluidschermen).
- Duurzamer reisgedrag via bijv. deelautobeleid, normering werkgerelateerd verkeer en het Low Car Diet.
- Beleid voor goederenvervoer: truckparkings en verzorgingsplaatsen, rij- en rusttijden, tachograaf, maten- en gewichten van voertuigen, digitalisering van wegvervoer, modal shift, verstekelingenproblematiek, fraude, vraagstukken over arbeidsvoorwaarden en de afhandeling van de Brexit.
- Volgen van internationale ontwikkelingen en verzorgen van de Nederlandse inbreng op en implementatie van EU-regelgeving en internationale afspraken voor wegverkeer (zoals Eurovignetrichtlijn, Mobiliteitspakket, EETS, RISM, Militaire Mobiliteit).

De afdeling **Verkeersveiligheid** werkt aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid op de weg, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur. De laatste jaren is de daling van het aantal verkeersdoden gestagneerd en er komen nieuwe uitdagingen op ons af. Denk aan nieuw soortige voertuigen, toenemend gebruik van drugs in het verkeer en toenemend aantal kwetsbare verkeersdeelnemers door de vergrijzing. Doel van de afdeling verkeersveiligheid is het realiseren van een trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers, met als ultieme doel 0 verkeersslachtoffers in 2050. Daarvoor heeft de afdeling als belangrijkste agenda het Strategisch Plan Verkeersveiligheid dat met medeoverheden wordt uitgevoerd en een Landelijk Actieplan dat nationaal wordt uitgevoerd. Bij de afdeling rust ook de verantwoordelijkheid voor het voertuigbeleid en het beleid ten aanzien van rijvaardigheid (wanneer kan je rijden?), rijgeschiktheid (wanneer mag je rijden?) en gedragsbeïnvloeding.

Een transformatie waarbij gebruiker, transportmiddel en infrastructuur steeds meer met elkaar verbonden zijn. Deze transitie benoemen we als **Smart Mobility**. De mogelijkheden om met behulp van informatie- en communicatietechnologieën grote hoeveelheden gegevens real-time te verzamelen, te verwerken en te presenteren, nemen bijna dagelijks toe. Sensoren spelen een steeds grotere rol in onze waarneming en robotisering heeft een groeiende impact op vele facetten van de samenleving, waaronder ons verkeers- en vervoerssysteem. Dit biedt nieuwe mogelijkheden voor het bereiken van maatschappelijk effect. Zo heeft Smart Mobility de afgelopen jaren bewezen positief bij te dragen aan een veilig, vlot en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem. De interesse van zowel publiek als privaat in Smart Mobility toepassingen, onderschrijft de potentie die in deze ontwikkeling wordt gezien. Tegelijkertijd betekent de ontwikkeling van Smart Mobility dat veilig gebruik, privacy, cybersecurity en marktontwikkeling ook steeds meer bewustzijn en aandacht vragen van overheden.

Het gebruik en inbedden van Smart Mobility is een ingewikkelde opgave. Om de verdere ontwikkeling van Smart Mobility in goede banen te kunnen leiden, werken we in vier actielijnen aan concrete resultaten: digitaal op orde; toelatingssysteem geautomatiseerde voertuigen; impact met partners; en toekomstbestendige infrastructuur & beheer. Binnen deze lijn wordt gewerkt aan een nieuw toelatingssysteem voor voertuigen met veel software en sensoren en de digitalisering van verkeersmanagement.

De (praktische) kennis en ervaring die we de afgelopen jaren hebben opgedaan geven beter inzicht in ontwikkelingen die op ons afkomen en verder kunnen verankeren in de praktijk. Smart Mobility toepassingen hebben sinds 2018 door kunnen groeien via verschillende pilots, programma's en trajecten naar grootschalig gebruik, in meerdere doelgroepen en modaliteiten. Samen met medeoverheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties verbinden we onze inspanningen en invloed op internationaal, nationaal en regionaal niveau. Zo verleggen we de aandacht van losstaande proeven naar de inbedding in staande beleids- en uitvoeringsprocessen en het gestructureerd coördineren en beheren van Smart Mobility gerelateerde activiteiten. Daarmee hebben we meer impact en gaan we efficiënter om met publieke middelen.
Smart Mobility is een beweging dwars door modaliteiten heen. De afdeling Smart Mobility richt zich daarbij hoofdzakelijk op de modaliteit wegen, en daarbinnen op personenvervoer. Dit levert soms spanning op met wat de buitenwereld van ons vraagt, omdat Smart Mobility als integrale beweging wordt gezien.

Werkveld & stakeholders

De directie Wegen en Verkeersveiligheid werkt nauw samen met o.a. decentrale overheden (regio, provincie, gemeente), maatschappelijke organisaties (ANWB, SWOV) en uitvoeringsinstanties (ILT, Rijkswaterstaat, CBR, IBKI, NIWO en de RDW). Ook met het bedrijfsleven wordt samengewerkt, zoals in het verder brengen van innovaties in het verkeer, w.o. TLN, EVOFENEDEX, RAI-vereniging, BOVAG, en de automotive industrie.

Beleidsprioriteiten

De komende jaren gaat, naast de reguliere taken die bij de afzonderlijke afdelingen staan vermeld, bijzondere aandacht uit naar de volgende beleidsprioriteiten:

- Duurzaamheid: De directie is op verschillende onderdelen, waarbij de focus op CO_2 ligt, betrokken bij het onderwerp duurzaamheid. Duurzaamheid maakt integraal onderdeel uit van het werk binnen die directie. Voorbeelden zijn duurzaamheid meenemen in MIRT-projecten en gedragsbeïnvloeding om verduurzaming van mobiliteit te bereiken.
- Tol: De wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is in 2016 in werking getreden. Tussen 2021 en 2023 is openstelling van beide wegen voorzien. Op dat moment moet ook een tolsysteem operationeel zijn. Met beoogde realisatiepartners is gestart met het voorbereiden van de realisatie hiervan.

- Landelijk actieplan verkeersveiligheid: De basis voor de maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) dat IenW in 2018 heeft opgesteld, samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid en medeoverheden en in overleg met maatschappelijke partijen. Inzet is een risicogestuurde aanpak op basis van risicoanalyses. Afgesproken is dat de medeoverheden deze aanpak uitwerken in uitvoeringsplannen. Deze dienen eind 2021 gereed te zijn. De acties van het Rijk zijn opgenomen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP). Het huidige LAP loopt eind 2021 af. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw LAP 2022-2025. In 2019 is besloten om vanuit het Rijk tot 2030 € 500 mln. beschikbaar te stellen voor verkeersveiligheidsmaatregelen van medeoverheden (de investeringsimpuls verkeersveiligheid). € 50 mln. van de investeringsimpuls verkeersveiligheid is gereserveerd voor innovatieve maatregelen. De komende periode worden de volgende tranche en de inzet op innovatie vormgegeven.

Veiligheid en toelating lichte elektrische voertuigen:

- Op 16 oktober 2019 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid een rapport uitgebracht 'Veilig toelaten tot de weg'. In dit rapport doet de OVV aanbevelingen over de randvoorwaarden voor een veilige toelating tot de weg van licht elektrische voertuigen. Er verschijnen steeds nieuwe vormen van licht elektrische voertuigen op de weg. Dat vraagt om een toekomstbestendig kader met oog voor de effecten op de verkeersveiligheid. Daarom wordt gewerkt aan een nieuw nationaal toelatingskader voor licht elektrische voertuigen.
- Stelseloptimalisatie medische rijgeschiktheid: vanuit de afdeling Verkeersveiligheid streven we in lijn met het SPV naar nul verkeersslachtoffers. Een risicogestuurde aanpak kan hieraan bijdragen. Voor het stelsel medische rijgeschiktheid zijn in het SWOV-rapport van oktober 2020 alternatieven genoemd die aan het risicogestuurde karakter kunnen bijdragen. Om de effectiviteit/haalbaarheid te toetsen van deze alternatieven is in 2021 nog wel een aanvullende stap noodzakelijk om tot concrete varianten te komen. Vervolgens zal in 2021 onderzocht moeten worden of er draagvlak is voor de varianten door middel van een brede consultatie. In 2022 wordt de Kamer bericht over mogelijke optimalisaties van het stelsel medische rijgeschiktheid.

- Mobility Package: op 1 juni 2017 heeft de Europese Commissie het Mobility Package gepresenteerd. Dit betreft een set voorstellen om de Europese regelgeving op het gebied van wegvervoer aan te passen. De voorstellen hebben betrekking op drie onderwerpen: sociale condities, de interne markt en wegbeprijzing. Mobility Package I: Op 1 juni 2017 heeft de Europese Commissie het Mobility Package gepresenteerd. Dit betreft een set voorstellen om de Europese regelgeving op het gebied van wegvervoer aan te passen. De voorstellen hebben betrekking op drie onderwerpen: sociale condities, de interne markt en wegbeprijzing. Ten aanzien van de meeste voorstellen is momenteel implementatiewetgeving in voorbereiding, over de Eurovignetrichtlijn (wegbeprijzing) wordt nog onderhandeld door het Europees Parlement en de Raad.

- Smart Mobility: naast de reguliere taken van de afdeling, ligt bijzondere focus op de volgende onderwerpen:
  - Toelatingssysteem: met de intrede van de automatisering van (delen van) de rijtaak, knelt het huidige (internationale) toelatingssysteem. Belangrijk is daarbij te kijken naar de driehoek mens-techniek-omgeving. Bijvoorbeeld de beoordeling van de interactie tussen voertuig en menselijke bestuurder (die de komende jaren nog een groot deel van de rijtaak uitvoert). Maar het gaat ook om rijgedrag van het geautomatiseerde voertuig in relatie tot andere voertuigen en bijvoorbeeld kwetsbare verkeersdeelnemers.
  - Digitalisering verkeersmanagement: om kansen te benutten moeten randvoorwaarden en eisen t.a.v. beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van mobiliteitsdata worden geborgd. Om risico's te mitigeren zullen t.a.v. de verschillende mobiliteitssystemen digitale veiligheidseisen (privacy, security, digitale infra) moeten worden gedefinieerd.
  - Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata: een punt waar data over wegverkeer (Nationaal Dataportaal Wegverkeer; NDW) en multimodale reisinformatie (DOVA) samenkomt en vindbaar en toegankelijk is voor alle partijen.
  - Afspraken met serviceproviders: we werken aan een framework voor afspraken met serviceproviders voor verkeersveiligheidstoepassingen.

- Aanpak bereikbaarheid: projecten, programma's, NMCA: het voorbereiden van de besluitvorming over investeringen in het wegenprogramma is een belangrijke taak van de directie. In de afgelopen kabinetsperiode zijn tracébesluiten genomen voor een aantal belangrijke versterkingen van

het hoofdwegennet, zoals de A24 Blankenburgverbinding, de ViA15 bij Arnhem, de A16 Rotterdam en de Ring Utrecht. De komende kabinetsperiode wordt samen met de regionale overheden verder gebouwd aan de betere bereikbaarheid van o.a. de Metropoolregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Goederencorridor Oost. Het gaat hierbij niet alleen over bereikbaarheid over de weg; steeds wordt breed gekeken naar de beste bereikbaarheidsoplossingen, gericht op innovaties op het gebied van Smart Mobility en aansluitend bij andere opgaven waar IenW en partners voor staan zoals klimaat, duurzaamheid en slimme verstedelijking.
In april 2021 heeft IenW een nieuwe versie van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uitgebracht. Eens in de vier jaar wordt hiermee in beeld gebracht hoe de mobiliteit zich gaat ontwikkelen. De NMCA laat zien welke opgaves daaruit voortkomen voor de periode tot 2040. Dit is een belangrijke onderlegger voor de prioriteitsstelling bij de investeringsbeslissingen uit het Infrastructuurfonds.

- Instandhouding hoofdwegennet: Naast het omvangrijke wegenaanleg-programma vragen beheer en onderhoud en vervanging en renovatie van het HWN in toenemende mate aandacht van beleid. Veel weginfrastructuur is in de jaren 50 gebouwd en verouderd en wordt steeds intensiever gebruikt. Daarnaast worden aanvullende eisen gesteld op het gebied van geluid, verduurzaming, cyber security etc. De instandhoudingsbehoefte is structureel groter dan de beschikbare middelen. Beleid is (samen met RWS en de eigenaar) bezig om de sturing en beheersing van de instandhouding te verbeteren en oplossingen te zoeken voor het tekort aan middelen.

4.2 Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Werkzaamheden & kerntaken

De directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS) zorgt ervoor dat reizigers gebruik kunnen maken van een optimaal ov-netwerk, dat steeds meer goederen per spoor vervoerd kunnen worden en dat de hoofdspoorweginfrastructuur voldoende capaciteit heeft, betrouwbaar en veilig is. De directie is systeemverantwoordelijk voor het gehele openbaar vervoer (trein, metro, bus, tram, taxi en waddenveren) in Nederland. Dit doen we in nauwe samenwerking met al onze partners. De ambities zijn vastgelegd in de Lange Termijn Spooragenda en het Toekomstbeeld OV, waaraan de directie samen met haar partners uitvoering geeft. Verder hebben we specifieke afspraken met ProRail over het beheer van het spoorwegnet van Nederland en met NS over het gebruik van het (grootste deel van) dit railnet.

De werkzaamheden van OVS zijn verdeeld over vijf afdelingen:

- Rijksinfrastructuur
- Veiligheid en Goederen
- Aansturing NS en ProRail
- Beleid en Omgeving
- OV en Stations
- Programma Publiekrechtelijke Omvorming ProRail

De formatie van de gehele directie is ruim 100 fte.

De directie Openbaar Vervoer en Spoor draagt vanuit het spoor en OV bij aan slimme, schone en veilige mobiliteit. Zowel in Nederland als over de grens. Hierbij gaat het steeds om de gehele keten aangezien het OV alleen een aantrekkelijke vervoersoptie is als er een soepele reis van deur-tot-deur is. De wereld buiten het openbaar vervoer verandert snel en ingrijpend, juist ook in mobiliteit en in ICT-toepassingen voor mobiliteit.

Werkveld en kerntaken:

- Stelselverantwoordelijk: OVS is stelselverantwoordelijk voor de sector als geheel (marktordening, wetgeving, regie voeren) en specifiek verantwoordelijk voor alle infrastructuurprojecten op spoorgebied, de aansturing van NS en ProRail (concessies), de instandhouding van het spoor, goederenvervoer en nog vele andere (internationale) dossiers.
- Ambities: de ambities zijn vastgelegd in de Lange Termijn Spooragenda en het Toekomstbeeld OV, waaraan de directie samen met haar partners uitvoering geeft. Dit mondt uit in diverse projecten en programma's op het gebied van o.a. (spoor)veiligheid, de toekomst van het spoornetwerk in Nederland, de OV-chipkaart en nog vele andere (internationale) dossiers.
- Samenwerking: ambities kunnen alleen gerealiseerd worden in goede samenwerking. Dit doen we met al onze partners: met vervoerders, ProRail als infrabeheerder, de provincies én vervoerregio's als medeopdrachtgevers in het OV. Daarnaast zijn onder meer de reizigersorganisatie Rover, het KNV

als koepelorganisatie voor onder meer taxi en goederenvervoer belangrijke partners. Deze partners komen we tegen o.a. aan de OV en spoortafels, in de BO MIRT's en het NOVB.
- Belangrijke stakeholders: o.a. NS, ProRail, FMN, OVNL, Rover en RailGood.

Werkzaamheden

Rijksinfrastructuur

- De afdeling is verantwoordelijk voor het investeringsbeleid spoor en voor de verandering en vernieuwing van het Nederlandse hoofdrailnet. Rijksinfrastructuur vervult de opdrachtgeversrol richting ProRail voor (grote) infrastructuurprojecten die door het Rijk zijn geïnitieerd. Daarnaast geeft de afdeling invulling aan beleidsvorming en de (deels wettelijke) taken op het gebied van omgevingsaspecten zoals geluid, trillingen, luchtkwaliteit, stikstof en duurzaamheid in het algemeen rond spoorwegen. Het cluster adviseert de (politieke) leiding hierover en voert overleg met de omgeving en stakeholders, zoals ProRail, NS etc.
- Programma's PHS en ERTMS: de programma's ERTMS en Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vormen de basis van de investeringen in het spoor. Beide bevinden zich in de realisatiefase. ERTMS zorgt voor een veiliger spoor, én biedt ook potentiële voordelen op het gebied van betrouwbaarheid, snelheid, capaciteit en grensoverschrijdend treinverkeer. PHS heeft als uitgangspunt de infrastructuur optimaal te benutten en zo met minder dan 1% uitbreiding van het spoorwegnet een toename van het aantal treinen met circa 15% op het Nederlandse spoorwegnet mogelijk te maken.

Veiligheid en goederen

- De afdeling Veiligheid & Goederen werkt aan de nationale en internationale randvoorwaarden voor veilig spoorverkeer (met reizigers en goederen) en een concurrerend en duurzaam vervoer van goederen gericht op modal shift van weg naar spoor.
- Spoorveiligheid: zo wordt uitvoering gegeven aan de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Enkele beleidsprioriteiten zijn het realiseren van veiligere overwegen, (cyber)security, interoperabiliteit en verminderen van het aantal STS-passages.
- Internationaal: vanuit OVS wordt het Europese en internationale beleid gecoördineerd voor spoorwegen. Het betreft dan o.a. EU-beleid, regelgeving en financiering van o.a. infrastructuur, interoperabiliteit, veiligheid, innovatie en personen- en goederenvervoer.
- Wetgeving: er wordt gewerkt aan de herziening van de Spoorwegwet en de implementatie van het 4e spoorpakket (wetgevingsvoorstellen o.a. m.b.t. Europese marktordening op het spoor).
- Spoorgoederenvervoer: OVS werkt mee aan een goederenvervoervisie en er wordt subsidie verstrekt om de operatie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren, met name bij de omleidingen in verband met het 3e spoor in Duitsland. In 2018 is met sectorpartijen de algemene ambitie om te werken aan een aantrekkelijk, concurrerend spoorgoederenvervoer, concreet vertaald in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer. OVS werkt met de sectorpartijen aan de uitvoering hiervan.

Aansturing NS en ProRail

- De afdeling geeft invulling aan de aansturing van ProRail en NS via de concessies en via de financiële bijdrage aan ProRail.
- Daarnaast wordt gewerkt aan prestatieverbeteringen op de HSL en wordt erop toegezien dat ingroei van het alternatieve aanbod van NS voor vervoer over de HSL conform gemaakte afspraken verloopt.
- Het project nieuwe vervoerconcessie is verantwoordelijk voor het concessieverleningstraject van de onderhands te gunnen HRN-concessie aan NS (2025 en verder).

Beleid en omgeving

- De afdeling voert regie op de OV- en spoortafels en het OVS-deel van het MIRT, maakt beleid op het gebied van stedelijk OV en de toekomstige ontwikkeling van het (inter)nationale spoor, heeft een kennisfunctie en levert vanuit daar input voor bijvoorbeeld de NOVI.
- Toekomstbeeld OV: In februari 2019 zijn gezamenlijk met de decentrale overheden en OV-partijen de contouren en doelen van het Toekomstbeeld OV neergezet. Na grondig onderzoek door ProRail en vervoerders is hier nu een Ontwikkelagenda aan gekoppeld die de keuzes inzichtelijk maakt en een perspectief biedt richting 2040.
  - In gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's in de metropoolregio's van Amsterdam, Utrecht en Rotterdam-Den Haag wordt samen met BZK en EZK en de regionale overheden invulling gegeven aan opgaven in het gebied rond wonen, werken en bereikbaarheid. Met name de benodigde extra woningen richting 2030 en 2040 vragen om slimme oplossingen op het gebied van bereikbaarheid. OV kan die ruimte efficiënt en duurzaam invullen.
  - Op het gebied van internationaal personenvervoer wordt gewerkt aan concrete verbeteringen zoals het tot stand brengen van een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf en het versnellen van de verbinding naar Berlijn.

OV en Stations

- De afdeling OV en Stations houdt zich in de volle breedte bezig met de organisatie en kwaliteit van het hele OV in Nederland. Denk daarbij aan concessie-overstijgende onderwerpen als OV betalen en data, toegankelijkheid en sociale veiligheid. Ook de onderwerpen taxi en stations horen bij het streven naar een optimale deur-tot-deurreis. We doen dit niet alleen, maar trekken samen op met de decentrale overheden, vervoerders en andere stakeholders.
- Verder is de afdeling ook verantwoordelijk voor de financiële steunverlening – en het op weg helpen met de transitie – van de OV-bedrijven die hard geraakt zijn door corona.
- Marktordening: het kabinet heeft in 2020 een besluit genomen over de marktordening op het spoor. Belangrijkste onderdeel hiervan is het voornemen om de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet onderhands aan NS te gunnen uiterlijk 2023. Verder zetten we in op een toekomstbestendige marktordening op het spoor door te werken aan bijvoorbeeld een afwegingskader voor de toekomstige decentralisatie van treindiensten, het opstellen van een stationsagenda samen met NS en ProRail, en door het uitvoeren van een marktverkenning naar de internationale verbindingen die mogelijk op basis van open toegang vanaf 2025 aangeboden zullen worden.

Programma Publiekrechtelijke Omvorming ProRail

- Het programma werkt aan de omvorming van ProRail BV tot publiek-

rechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid (ZBO). De omvorming heeft tot doel de organisatie van ProRail vorm te geven op een wijze die past bij de publieke taken die ProRail uitvoert, de aansturing te vereenvoudigen en de publieke verantwoording over de wettelijke taken en de besteding van publiek geld (jaarlijks ruim € 2 miljard) te versterken. De afronding van de omvorming van ProRail tot ZBO is randvoorwaardelijk voor het borgen van de publieke belangen en het aangaan van de toekomstige opgaven van het vitale spoorproces.

- IenW en ProRail voeren het programma gezamenlijk uit. Naast het wet- en regelgevingstraject wordt met een multidisciplinair team (OVS, HBJZ en FIB) ook gewerkt aan implementatie in de organisatie, procedures en producten van de betrokken organisatieonderdelen.

Werkveld & stakeholders

Voor de genoemde samenwerking vinden meerdere overleggen plaats waarbij de bewindspersoon een rol heeft, waaronder:

- Bestuurlijk Tripartiete overleg tussen IenW, NS en ProRail: (vz. DG/ bewindspersoon IenW) dit overleg vindt 4 keer per jaar plaats, waarvan 2 keer in aanwezigheid van de bewindspersoon IenW. Het concessiebeheer van NS en ProRail staat hierin centraal.
- Nationaal OV Beraad (NOVB): (vz. bewindspersoon IenW) vier keer per jaar overleggen overheden, vervoerders en consumentenorganisaties die het gezamenlijk belang van de OV-reiziger, de vervoerders en de concessieverleners dienen.
- Landelijke OV en Spoortafel: (vz. bewindspersoon IenW) elk half jaar vindt er een bijeenkomst plaats tussen opdrachtgevende overheden, vervoerders, de goederenvervoersector, ProRail en consumentenorganisaties met als doel de samenwerking te bevorderen en verbeteringen te realiseren in de deur-tot-deur-reis.
- Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT): jaarlijks vindt er in het najaar besluitvormend overleg plaats tussen IenW, EZK en decentrale overheden waarbij per MIRT-gebied de lopende projecten, de Gebiedsagenda en de daaruit voortkomende strategische discussies centraal staan.

Andere grote overleggen:

- Spoorgoederentafel: (vz. Steven Lak) drie a vier keer per jaar overleggen IenW, verladers, spoorvervoerders, terminals, havens, spoorinfrastructuurbedrijven, ProRail over de toekomst van het transport over het spoor.
- Landelijke Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov): (vz. Paulus Jansen) Meerdere malen per jaar overleggen consumenten-organisaties met IenW, NS en ProRail over de belangen van de treinreiziger. Voor verdere informatie ➔ www.locov.nl.

4.3 Programmadirectie Duurzame Mobiliteit (DuMo)

Werkzaamheden & kerntaken

De programmadirectie Duurzame Mobiliteit geeft een impuls aan het verduurzamen van mobiliteit. Het hoofddoel is het invullen van de in het Regeerakkoord en Klimaatakkoord afgesproken reductie van de CO_2-uitstoot in de mobiliteitssector. Dit in verbinding met economische belangen, leefbaarheid, stedelijke ontwikkeling, duurzame mobiliteit en de gezondheid van burgers. De taken zijn verdeeld over de programma's: elektrisch vervoer, verduurzaming van personenmobiliteit, verduurzaming van logistiek en duurzame energiedragers. Aanvullend en randvoorwaardelijk zijn o.a. activiteiten rondom verkeersemissies, bronbeleid, internationaal (inclusief Green Deal Europese Commissie), kennis en innovatie, financieringsstrategie en de regionale aanpak.

Ons verkeer en vervoer is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de CO_2-emissies en voor de uitstoot van luchtvervuilende stoffen als stikstof en fijnstof. Om de klimaatverandering tegen te gaan en de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren, moet het verkeer en vervoer schoner worden en bestaande vormen van duurzaam vervoer minimaal bestendigd blijven. Met het Klimaatakkoord in 2019 heeft de Rijksoverheid samen met medeoverheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties een belangrijke stap gezet om de Nederlandse CO_2-uitstoot in 2030 met ten minste 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Conform de Klimaatwet wordt het klimaatbeleid iedere twee jaar tegen het licht gehouden en iedere vijf jaar herijkt. Uit de KEV2020 volgt nog een aanvullende opgave om het doel van 49% CO_2-reductie in 2030 te kunnen halen. In de Klimaatnota 2020 heeft het kabinet dan ook aangekondigd in 2021 een herijking van het Klimaatakkoord na te streven. Tegelijkertijd is in de Europese Raad afgesproken om de CO_2-reductiedoelstelling aan te scherpen naar 55% om deze EU-breed meer in lijn te brengen met het Parijsakkoord. Vertaling daarvan naar Nederland betekent ook een additionele opgave voor de mobiliteitssector.

Werkveld & stakeholders

Het werkveld is groot en de stakeholders zijn legio. In het Uitvoeringsoverleg en in subtafels komen verschillende stakeholders bij elkaar. De programmadirectie Duurzame Mobiliteit heeft niet limitatief de volgende stakeholders: grote werkgevers (VNO, Shell, Unilever), MKB, energieproducenten en -leveranciers (Tennet, Stedin, Eneco, Vattenfall, Gasunie, Shell, BP), personenvervoerders (NS), goederenvervoerders (TLN), producenten en importeurs (RAI, BOVAG, VDL, DAF, Ebusco, autoimporteurs), officiële reizigersorganisaties (Rover, ANWB), leasebedrijven en mobiliteitsdiensten (ING, Athlon), RWS, RVO, decentrale overheden (VNG, IPO), SER, EZK, BZK, Financiën, Duurzame Top 100, De Groene 11 (Stichting Natuur en Milieu, Milieudefensie), Platforms en Green Deals (FET, NWP, Biobrandstoffen), Duurzame Mainports (Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam), Topsectoren, Kennisinstellingen (KiM, TNO, ECN, CE Delft, PBL, CPB, SWOV), innovatieclusters (Automotive Helmond, Green Village, Energy Valley), VN (Klimaatakkoord /COP), WEF, EU (DG MOVE, DG Environment), informele EU-werkgroep Zero emissie mobiliteit, Zero emisson vehicles alliance (ZEV), Fietsersbond, Tour de Force.

Specifiek

We stimuleren de ontwikkeling van zero-emissie voertuigen, zoals batterij-elektrisch of waterstof, voor zowel personen- als voor goederenvervoer. Waar elektrificering op korte of middellange termijn nog niet mogelijk is, bijvoorbeeld in de lucht- en zeescheepvaart, bevorderen we het gebruik van duurzame biobrandstoffen. We ondersteunen de private sector bij de aanleg van de benodigde tank- en laadinfrastructuur. We ondersteunen decentrale overheden bij de aanleg van fietsinfrastructuur. We faciliteren en stimuleren duurzaam mobiliteitsgedrag, actieve mobiliteit, slimme logistieke oplossingen en het gebruik van duurzame vervoermiddelen.

4. Directoraat-generaal Mobiliteit

WGA	EV	VPM	VIL	DEM	Unit Algemeen Beleid
• Normerende regeling werkgebonden mobiliteit • Faciliteren en informeren werkgevers • Koplopersbeleid	• Fiscale/financiële stimulering • Nationale Agenda • Laadinfrastructuur • Flankerende maatregelen • Eigen wagenpark • Waterstof • Parkeertarieven	• Agenda fiets (o.a. Nationaal Toekomst-beeld Fiets) • Agenda lopen	• Goederenvervoeragenda, ZE-zone, BAZEB, BAZED, Milieuzones • Stadslogistiek (bouwlogistiek) • Binnenvaart • Stimuleringsprogramma zware voertuigen • Verduurzaming bouw-logistiek en GWW	• Biobrandstoffen • Brandstofvisie • Duurzaamheidskader • Red 2 Implementatie • SDE ++ • Waterstof • FQD • Batterijenstrategie • AFID	**Algemeen voertuigbeleid** (CO_2, NOx luchtkwaliteit, normering techniek, brom/snor handhaving) **Verbindende thema's** • Internationaal (strategie/ organisatie/verbinding/ uitrol/overzicht) • Financieringsstrategie, uitrol en overzicht (incl. DKTI) • Kennis en innovatie; uitrol en overzicht
OVERKOEPELENDE / VERBINDENDE THEMA'S (Financiering, Kennis en innovatie, Internationaal)					
COMMUNICATIE (dwarsdoorsnijdend)					

De programmadirectie DuMo werkt op drie manieren:

- *Netwerkend:* we brengen partijen samen en jagen vernieuwing aan, bijvoorbeeld door met werkgevers in gesprek te gaan over het verminderen van de CO_2-uitstoot van werkgerelateerd verkeer;
- *Ondersteunend:* we stellen subsidies beschikbaar, bijvoorbeeld aan bedrijven voor het ontwikkelen van waterstofvrachtwagens of aan consumenten voor de aanschaf van een nieuwe of tweedehands elektrische auto en aan decentrale overheden voor cofinanciering van fietsinfrastructuur (stationsstallingen en doorfietsroutes);
- *Sturend:* we zetten partijen met wetgeving op het juiste spoor, bijvoorbeeld door brandstofleveranciers te verplichten om elk jaar meer hernieuwbare brandstoffen te leveren.

4.4 Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden

Werkzaamheden & kerntaken

De programmadirectie Mobiliteit en Gebieden (M&G) is opgericht om een samenhangende gebiedsgerichte, programmatische benadering van mobiliteitsvraagstukken tot stand te brengen. De maatschappelijke uitdagingen zijn complex. We staan voor grote transities op het gebied van klimaat en energie, die samenleving en het vervoersysteem ingrijpend kunnen veranderen, zoals de grote woningbouwopgave in relatie tot bereikbaarheid.

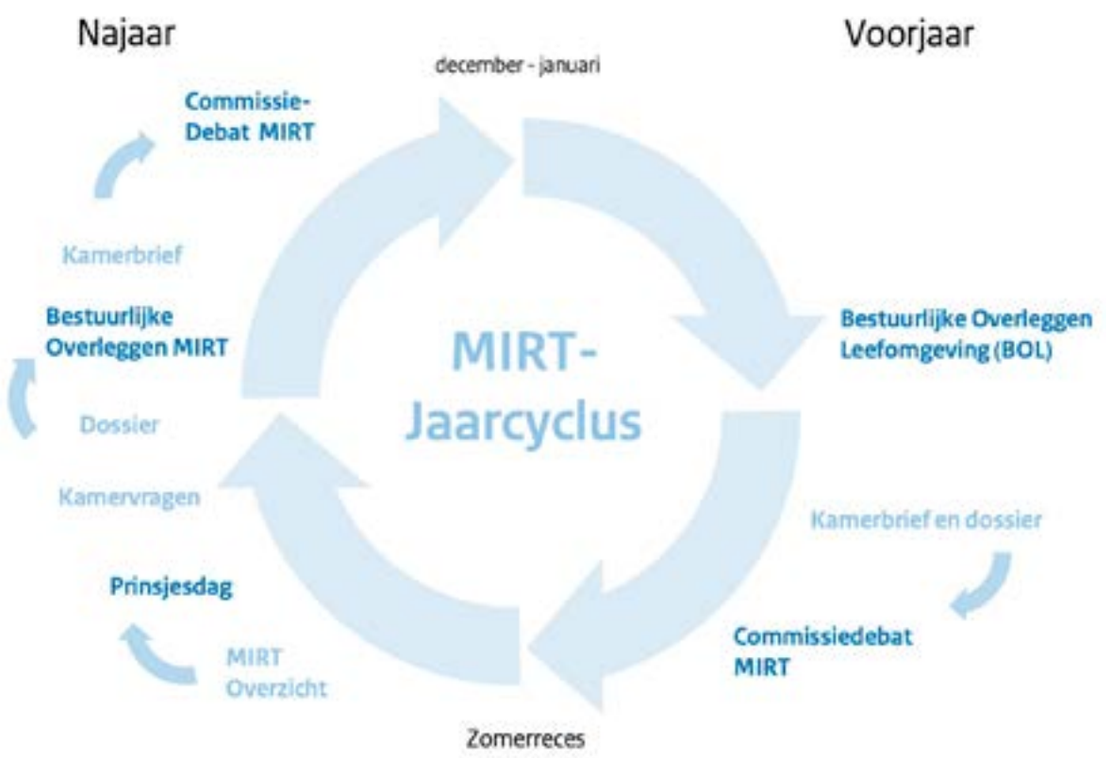
Sectorale oplossingen (alleen) werken niet meer. Er wordt integraal en in samenhang naar oplossingen gezocht. De werkwijze van de directie Mobiliteit en Gebieden is gericht op het adequaat inspelen op dit soort thema's en al werkende weg vormgeven van integrale en samenhangende werkwijze van opgaven, ambities met toekomstgerichte keuzes en oplossingsrichtingen.

De directie Mobiliteit en Gebieden draagt in alle werkzaamheden bij aan een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staan en de impact op de leefomgeving minimaal is.

Dit doen we o.a. door:

- Opgavegericht in de vijf MIRT-gebieden aan de slag te gaan en te zorgen voor (besluitvorming over) een integrale mobiliteitsaanpak inclusief stedelijke bereikbaarheid. Hierbij samenwerking tot stand te brengen binnen IenW en de regio's met zowel publieke als private partijen. De directie Mobiliteit en Gebieden is bestuurlijk aanspreekpunt voor de regio's.
- Regie te voeren op het jaarlijkse MIRT proces, te weten coördinatie van de BO's MIRT inclusief MIRT-brief, AO-MIRT, MIRT-overzicht i.s.m. de beleidsdirecties van DGMo, DGLM, DGWB (water), RWS en het beheer van de MIRT spelregels.
- Het in rechtstreekse opdracht van de betreffende directeuren goed (laten) voorbereiden van de bereikbaarheidsprogramma's, MIRT-onderzoeken, MIRT-verkenningen in de vijf MIRT-gebieden.
- Samen met de andere directies en regio's te komen tot een ander MIRT, verbonden aan o.a. het Mobiliteitsfonds, met een bredere, modaliteits-overstijgende afweging en oog voor alternatieve bekostiging. Dat betekent dat we een rol willen spelen bij het eenduidig agenderen en sturen op samenhang in de samenwerking tussen de directies alsmede een consistente aanpak en werkwijze. Als voorbeeld: via de uitwerking van de mobiliteitsopgave per landsdeel brengen we integraal in beeld wat we op mobiliteitsgebied willen met elkaar.
- De programmatische aanpak 'Veilig, Slim en duurzame mobiliteit', te coördineren. Daarin projecten te initiëren en te regisseren op de uitvoering van projecten. De verantwoordelijkheid te nemen in de aansturing van projecten in Smart Mobility en goederenvervoer/logistiek. Te verbinden en coördineren op thema's als werkgeversaanpak, parkeren, fiets, elektrificatie. Met monitoring en evaluatie de afspraken en outcome te ondersteunen.

4. Directoraat-generaal Mobiliteit



De directie is verantwoordelijk voor het goed uitvoeren van de bereikbaarheidsprogramma's en de integrale mobiliteitsaanpak in de 5 MIRT-gebieden en is systeemverantwoordelijk voor het MIRT, inclusief waterprojecten. Binnen deze directie is oog voor de samenhang, de samenwerking en het afstemmen van investeringen in het ruimtelijk fysieke domein. Binnen deze directie hebben ook stadslogistiek en goederenvervoer en de projecten uit de Smart Mobility-agenda een plek.

De directie werkt in een dynamische omgeving. Er wordt veel in teams gewerkt die afhankelijk van het dossier en de benodigde competenties samengesteld worden. Hierbij worden mensen betrokken uit verschillende afdelingen. Het werk vraagt flexibiliteit, initiatief en een bereidheid om stevig en energiek in te zetten op je dossiers.

De programmadirectie bestaat uit de volgende afdelingen/eenheden:

- Afdeling MIRT en regiocoördinatie;
- Afdeling Projectenpool;
- Thematean Veilig, Slim, Duurzaam.

Werkzaamheden & kerntaken

De hoofdtaken van de programmadirectie Mobiliteit en Gebieden zijn:

1. Zorgen voor gebiedsgerichte samenhangende/integrale beleids- en strategieontwikkeling (> 10 jaar);
2. Vertalen beleid- en strategieontwikkeling naar gebiedsgerichte agenda's en korte termijn maatregelen;
3. Ontwikkelen en beschikbaar stellen relevante inhoudelijke kennis/ expertise en vaardigheden om onder meer uitvoering te geven punt 1 en 2;
4. Monitoring en Evaluatie.

In overzicht op de volgende pagina is per hoofdtaak aangegeven welke taken hieronder worden verricht.

4. Directoraat-generaal Mobiliteit

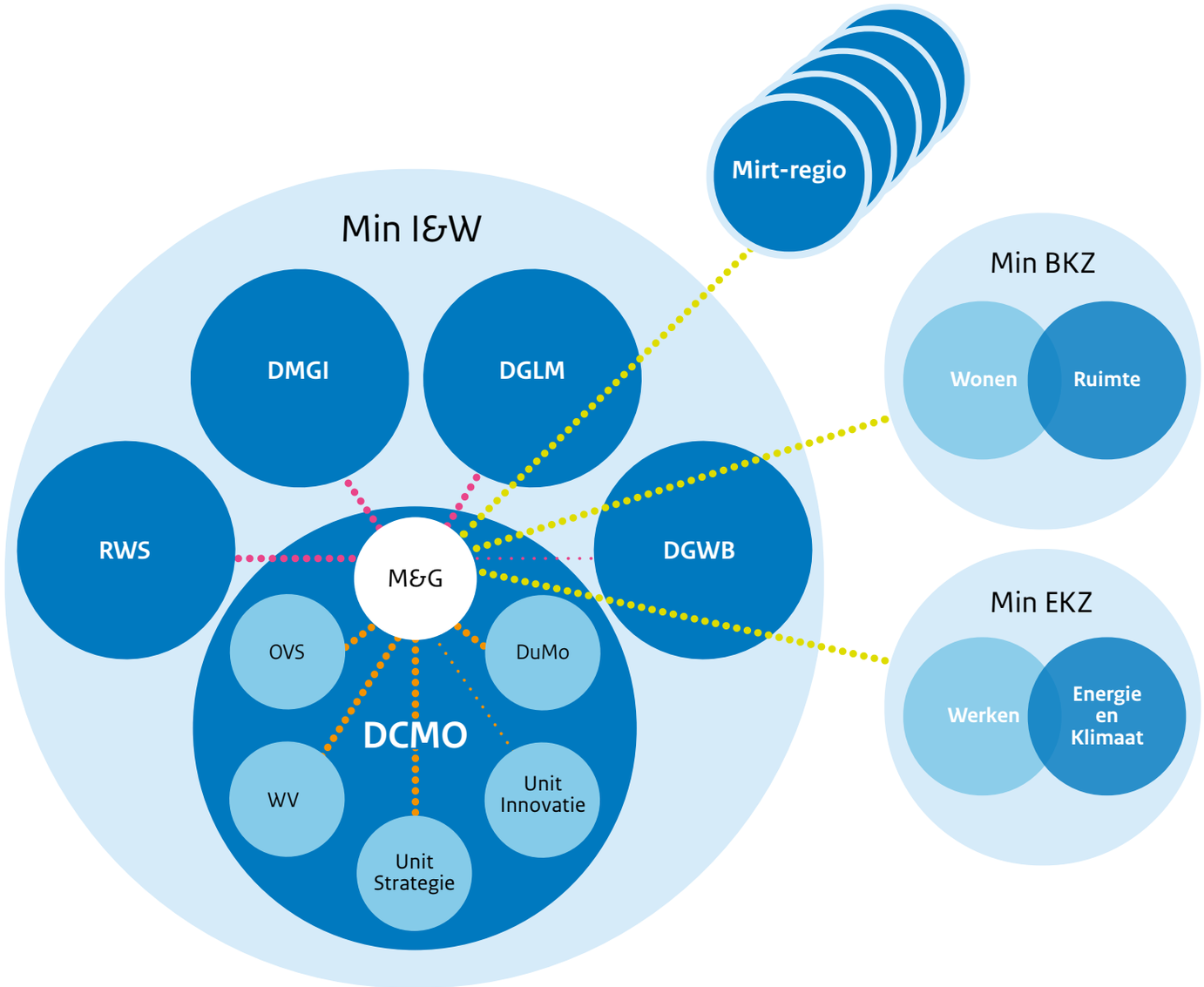
Hoofdtaak	Taken	Product
1. Zorgen voor gebiedsgerichte samenhangende/integrale beleids- en strategieontwikkeling (> 10 jaar)		
Zorgdragen voor samen-werking in vijf MIRT regio's	• Zorgen voor (besluitvorming over) integrale aanpak t.a.v. wonen, werken en (duurzame) mobiliteit • Samenwerking binnen IenW en tussen IenW en de regio's tot stand brengen • Bestuurlijk en ambtelijk aanspreekpunt zijn voor regio's	
Regisseren jaarlijks MIRT-proces	• Coördineren en voorbereiden BO MIRT • Voorbereiden bestuurlijke overleggen en BO MIRT concept besluitteksten • Zorgdragen voor MIRT-brief • Voorbereiden AO-MIRT en NO-MIRT • Opstellen MIRT-overzicht	• MIRT-brief • MIRT-overzicht
Voorbereiden en begeleiden inzet Mobiliteitsfonds	• Voorbereiden integrale afweging van en besluitvorming over inzet van middelen uit het Mobiliteitsfonds • Coördinatie financiële MF voorstellen	Voorstellen en besluiten in kader van Mobiliteitsfonds
Gebiedsgerichte (integrale) strategieontwikkeling en organiseren gebiedsgerichte samenwerking	• Gebiedsgerichte uitwerking schets mobiliteit 2040 • Managen van gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's in opdracht van DGMo en DGLM en zorgen voor langjarige gebiedsgerichte (integrale)bereikbaarheid strategieën. • Uitvoeren MIRT-onderzoeken en -verkenningen voor DGMo en DGLM en zorgdragen voor en voorbereiden van integrale en samenhangende afweging van en besluitvorming over onderzoeken en verkenningen • Verbinden relevante opgaven en agenderen op/bij de juiste tafels/partners • Optreden als verkenner in de regio's	• Producten vanuit gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's • Resultaten MIRT onderzoeken en verkenningen • Gebiedsgerichte uitwerking schets mobiliteit 2040
Inbreng relevante kennisexpertise en vaardigheden t.b.v. voorstaande taken	• Benutten en inbrengen expertise en vaardigheden (project en programmamanagement, integraal en gebiedsgericht werken, adaptieve aanpak, afwegings-methodieken, alternatieve aanpak etc.) • Benutten en inbrengen relevante inhoudelijke expertise en succesvolle aanpakken (o.a. smart mobility, duurzame mobiliteit, werkgevers en logistieke aanpakken) • Verbinden met kennis/expertise andere directies/DG's	• Methodieken en tools • Specifieke kennis en expertise
2. Vertalen beleid- en strategieontwikkeling naar gebiedsgerichte agenda's en korte termijn maatregelen		
Vertalen beleid• en strategieontwikkeling naar gezamenlijke agenda's en uitvoeringsprogramma's (middellange termijn 5-10 jaar)	• Vertalen van lange termijn strategieontwikkeling naar (de ontwikkeling van) gebiedsgerichte integrale ontwikkel- en uitvoeringsagenda's inclusief gezamenlijke (Rijk-regio) realisatie/uitvoeringsafspraken • Coördineren en bewaken van totstandkoming en uitvoering van deze agenda's en uitvoeringsafspraken, bijvoorbeeld in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's • Maken afspraken mede-overheden over klimaat neutrale en circulaire infra • Coördineren afspraken met regio, opstellen kaders en randvoorwaarden voor afspraken middellange en korte termijn • Zorgen dat middelen efficiënt worden ingezet	• Structurele aanpak met een programmatisch karakter voor gecoördineerde inzet op thema's rond (slimme en duurzame) mobiliteit • Regionale afspraken over pakketten van maatregelen met een duidelijke samenhang met concrete doelstellingen per regio
Zorgen voor adequate maatregelpakketten en afspraken veilige, duurzame en slimme mobiliteit voor de korte termijn (0-3 jaar)	• Initiëren en regisseren projecten van op korte termijn realiseerbare oplossingen • Coördineren Korte Termijn Aanpak • Verbinden en coördineren thema's smart mobility, werkgeversaanpak, parkeren, fiets, elektrificatie, veiligheid, logistiek, minder hinder	• Regionale afspraken over in te zetten maatregelen veilig, slim duurzaam voor de korte termijn • Inzet KTA middelen
Uitvoering geven aan gemaakte BO MIRT afspraken	Uitvoeren van MIRT Onderzoeken, Verkenningen en Gebiedsprogramma's en voorbereiden van besluitvorming in opdracht van DGMo en DGLM	Uitkomsten MIRT onderzoeken verkenningen en producten in kader van gebiedsprogramma's
Inbreng relevante kennis, expertise en vaardigheden t.b.v. 2	• Benutten en inbrengen expertise en vaardigheden (project en programmamanagement, integraal en gebiedsgericht werken, adaptieve aanpak, afwegingsmethodieken, alternatieve aanpak etc.) • Benutten en inbrengen relevante inhoudelijke expertise en succesvolle aanpakken in deze gebiedsgerichte ontwikkel- en uitvoeringsagenda's (o.a. smart mobility, duurzame mobiliteit, werkgevers en logistieke aanpakken) • Verbinden met kennis en expertise andere directies en DG's	• Methodieken en tools • Specifieke kennis en expertise

4. Directoraat-generaal Mobiliteit

Hoofdtaak	Taken	Product
3. Ontwikkelen en beschikbaar stellen relevante inhoudelijke kennis/expertise en vaardigheden voor onder meer uitvoering hoofdtaken 1 en 2		
Programma- , proces- en projectmanagement	• Beschikbaar stellen en leveren capaciteit programma-, proces en projectmanagement en projectsecretariaat aan onderzoeken, verkenningen en gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's voor IenW • Delen en ontwikkelen van kennis en kunde op gebied van project-, proces- en programmamanagement	
Smart Mobility en data	Werken en bijdragen aan verstedelijking, klimaat en informatiesamenleving door: • Het ontwikkelen van en doen van projecten over slim verkeer, talking traffic, smart cities, logistiek en hubs • Zorgen voor en organiseren van data- analyses en verder digitaliseren van overheden • Zorgen voor level playingfield en toegankelijkheid (bv bij logistiek en hubs / platforms) • Stimuleren nieuwe diensten en zorgen dat handhaving efficiënt en effectief is	
Verduurzaming	• Verduurzamen MIRT • Verduurzamen GWW sector d.m.v. Uitvoeringsagenda Klimaatneutrale en circulaire infraprojecten	
(Doorontwikkeling) integraal en gebiedsgericht werken	• Ontwikkelen eenduidige methodieken en werkwijzen integraal werken en gebiedsgericht werken, inclusief integrale gebiedsontwikkeling • Bijdragen aan de ontwikkeling van generieke thema's en borgen van goede koppelingen met de lange termijn strategie ontwikkeling en middellange termijn ontwikkeling/realisatie: NOVI, IBO-ruimte, Woningbouwimpuls BZK, Omgevingswet, Woonfonds, energietransitie,etc. • Ontwikkelen afwegingsmethodiek, werkwijze en samenwerking mobiliteitsfonds • Bestuurlijke samenwerking / regionale samenwerking • Bekostiging en financiering / alternatieve bekostiging • Prijsbeleid • Adaptief programmeren • Ruimteportefeuille	Bijdragen aan: • NOVI • Omgevingswet • Prijsbeleid • Eenduidige methodiek voor integrale gebiedsontwikkeling • Groeifonds • Woningbouwimpuls BZK
Doorontwikkeling MIRT	• Beheer, doorontwikkeling en herziening MIRT spelregels • Leerplatform MIRT	• Leerplatform MIRT • Herziening MIRT-spelregels
4. Monitoring en evaluatie		
Monitoring en evaluatie	• Monitoren effecten mobiliteitsmaatregelen en infrastructurele ingrepen • Monitoren en evalueren van (uitvoerings) afspraken middellange en korte termijn	

Werkveld & stakeholders

Mobiliteit en Gebieden werkt intensief samen anderen. Vooral met directies als OVS, WV, DuMo, Unit Strategie en enkele directies van DGLM en BZK samen. Daarnaast heeft M&G ook nauwe contacten met andere onderdelen zoals RWS, DGWB, DGMI en EZ. Naast de rijksonderdelen werkt M&G intensief samen met regiopartners in de vijf MIRT regio's.



4.5 Programmadirectie Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing

Werkzaamheden & kerntaken

De Programmadirectie Vrachtwagenheffing (VWH) en Tijdelijke Tolheffing (TTH) werkt aan de invoering van twee verschillende vormen van tolheffing:

1. Kilometerheffing voor vrachtverkeer;
2. Tolheffing voor alle verkeer op twee - nog te realiseren - snelwegtrajecten: de Blankenburg-verbinding en de ViA15.

Programma Vrachtwagenheffing

Het Programma Vrachtwagenheffing werkt aan de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer, vergelijkbaar met onze buurlanden. Het voornemen om een vrachtwagenheffing in te voeren komt voort uit het regeerakkoord van kabinet Rutte III. Het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is op 14 september jl. ingediend bij de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft op 16 november jl. haar verslag over het wetsvoorstel uitgebracht. De inzet is de beantwoording in januari 2022 aan de Tweede Kamer te doen toekomen. Met de invoering van vrachtwagenheffing gaat al het binnen- en buitenlands vrachtverkeer betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen. Om betalen per gereden kilometer mogelijk te maken, zullen vaste belastingen plaatsmaken voor een variabele heffing. Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaat de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens omlaag en vervalt het Eurovignet in Nederland. De netto-opbrengst uit de vrachtwagenheffing zal in overleg met de vervoerssector worden ingezet voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector (de ‘terugsluis’). De Minister van IenW heeft op 15 september een bestuursovereenkomst gesloten met de vervoerspartijen, waarin de inspraak van de vervoerspartijen - in aanvulling op de borging in het wetsvoorstel - bij het uitwerken van de terugsluis wordt geborgd. Voor de invoering van deze vrachtwagenheffing en het terugsluizen van de netto-opbrengst naar de vervoerssector is het Programma Vrachtwagenheffing ingericht. De werkzaamheden voor het programma zijn ondergebracht in drie projecten en twee stafafdelingen:

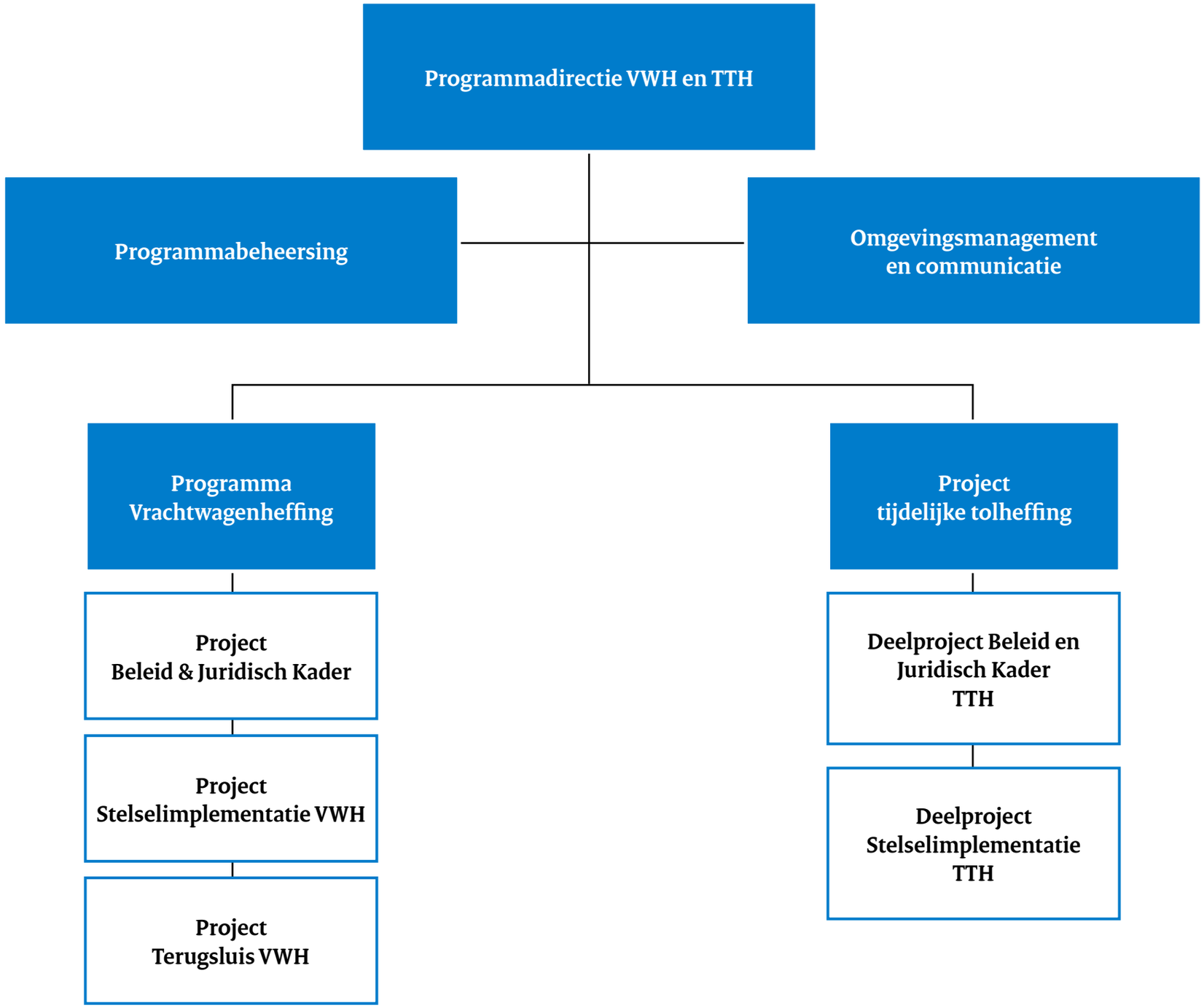
1. *Project Beleid en Juridisch Kader VWH,* verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en regelgeving voor de vrachtwagenheffing, waaronder het wetsvoorstel vrachtwagenheffing;
2. *Project Stelselimplementatie VWH,* vverantwoordelijk voor de (technische en organisatorische) implementatie van de vrachtwagenheffing. Dat gaat o.a. over boordapparatuur in vrachtwagens en de inrichting van de handhaving;
3. *Project Terugsluis VWH* onderzoekt welke maatregelen zinvol zijn voor het innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector, en zorgt dat de uitvoering hiervan wordt voorbereid;
4. *Team Programmabeheersing* richt zich op de financiën, planning en andere te beheersen aspecten van het programma;
5. *Team Omgevingsmanagement en Communicatie* buigt zich over de relaties met de verschillende stakeholders en over de interne en externe communicatie m.b.t. de vrachtwagenheffing.

De beoogde uitvoeringsorganisaties van de vrachtwagenheffing zijn, zoals het er nu uitziet: RDW (inning van de heffing en toezicht), Rijkswaterstaat (wegbeheer), ILT (handhaving langs de weg), CJIB (incasso van boetes) en RVO (uitvoering van terugsluismaatregelen). Daarnaast zal er worden samengewerkt met marktpartijen en toldienstaanbieders.

Project Tijdelijke Tolheffing

Tijdelijke Tolheffing richt zich - zoals de naam al zegt - op de invoering van tolheffing. Deze tol zal worden geheven voor het gebruik van twee nog aan te leggen wegtrajecten. De keuze voor tolheffing heeft het budget voor deze projecten sluitend gemaakt, waarmee besluitvorming en uitvoering van de projecten kon starten. Het gaat om de Blankenburgverbinding die de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio gaat verbeteren. Deze weg wordt naar verwachting eind 2024 opgeleverd. De planning van de realisatie van het tolsysteem houdt daar rekening mee. En verder gaat het om de ViA15, die de bereikbaarheid en regionale doorstroming rondom Arnhem bevordert. Over het Tracébesluit van de ViA15 heeft de Raad van State begin 2021 gevraagd om een nadere toelichting van de minister. De thans nog vigerende planning is dat deze nieuwe wegverbinding in 2025 gereed is voor gebruik. Op basis van de uitspraak van de Raad van State zal het effect op de planning van de Via15 en in het verlengde daarvan de invoering van het tolsysteem worden bepaald. Vanaf de openstelling zal er voor het gebruik van deze wegtrajecten tol worden geheven om de infrastructuurprojecten te bekostigen. De tol blijft op beide trajecten bestaan zolang als nodig is voor het ophalen van de tolopgave van de € 656 miljoen - naar verwachting zal dit circe 25 jaar gaan duren. Op deze manier betalen alle gebruikers van deze wegen mee aan de financiering van de aanleg ervan.

Organogram Directieteam Programma Vrachtwagenheffing



Werkveld & stakeholders

Belangrijke keuzes voor het programma Vrachtwagenheffing worden besproken met verschillende interne en externe stakeholders waaronder vertegenwoordigers van de vervoerssector (evofenedex, TLN en VERN), met belanghebbenden zoals wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) en organisaties die zich richten op verkeersveiligheid en milieu (Stichting Natuur en Milieu). Ook met andere belangenorganisaties wordt overlegd voor het verder brengen van innovaties en verduurzaming van de vervoerssector, waaronder de NVDE, RAI-vereniging, BOVAG, Bouwend Nederland. Daarnaast wordt er intensief contact onderhouden met Europese toldienstaanbieders, de zogeheten EETS-aanbieders.
Enkele van deze stakeholders hebben ook belang bij het project tijdelijke tolheffing. Bij dat project is uiteraard ook de samenwerking en afstemming met de twee wegenbouwprojecten van groot belang.

4.6 Directie Innovatie en Strategie voor Mobiliteit

Deze unit is in oprichting.

Werkzaamheden & kerntaken

In het voorjaar 2021 is besloten om een nieuwe directie op te richten genaamd ISM: Innovatie en Strategie voor Mobiliteit. De directie zal zowel werken binnen DGMO als DGLM, de bestaande afdeling Strategie en Innovatie van DGLM en DGMO worden hierin onder gebracht. Daarbij is tevens besloten bij de nieuwe directie een aantal taken onder te brengen die verband houden met het Mobiliteitsfonds en werkzaamheden die verband houden met monitoring en evaluatie (M&E). Met het samenbrengen van deze taken en werkzaamheden ontstaan synergievoordelen en neemt de slagkracht van beide DG's toe.

De werkwijze van de directie zal zich kenmerken als 'samen met en samen voor' de andere directies binnen DGMO en DGLM (en daarbuiten). Met de gekozen werkwijze blijven we in staat adequaat, projectmatig, in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en politieke keuzes.

De directie ISM zal bestaan uit de volgende afdelingen:

- Afdeling Strategie
- Afdeling Innovatie
- Afdeling Monitoring en Evaluatie

Afdeling Strategie

Werkzaamheden & kerntaken

De Afdeling Strategie (Unit Strategie) vervult binnen DGMo en DGLM een voortrekkersrol in de DG brede ontwikkeling van bereikbaarheidsbeleid voor de (middel)lange termijn. Dit betekent dat we verder denken dan de huidige kabinetsperiode en beleidsdoelen van de afzonderlijke dienstonderdelen van DGMo en DGLM. We geven inhoud aan een integraal en multimodaal bereikbaarheidsbeleid. En kijken daarbij naar het mobiliteitssysteem in zijn geheel, in relatie tot de omgeving (o.a. woningbouw, leefbaarheid), met oog voor de transitieopgaven. Daarbij sluiten we aan op de actuele ontwikkelingen en beleidsopgaven en leggen koppelingen met uitdagingen en kansen binnen de afzonderlijke modaliteiten. De afdeling werkt nauw samen met de centrale ASA-directie en de collega-strategie-onderdelen bij DGMI, DGWB, RWS en ILT. En haalt signalen op bij en werkt samen met externe stakeholders zoals de mobiliteitsalliantie, de koepels, kennisinstellingen.

Dit vertaalt zich in de volgende kerntaken:

1. Inhoud geven aan, aanjagen van een integraal en multimodaal mobiliteitsbeleid;
2. Verbinding tussen korte en lange termijn;
3. Signaleren nieuwe ontwikkelingen en vertalen van de betekenis daarvan;
4. Adviseren over strategische vraagstukken;
5. Adviseren over investeringsbeleid (fondsen).

De speerpunten voor 2022 zijn:

- Agenderen: opstellen nieuwe Mobiliteitsvisie; verkennen en doorwerken nieuwe thema's (o.a. hubs, mobiliteit voor iedereen, stedelijke bereikbaarheid, brede welvaart);
- Nationaal Groeifonds: coördineren inbreng DGMO/LM voor ronde 3; verder uitwerken strategisch perspectief
- Afronding Mobiliteitsfonds: vervanging Besluit Infrastructuurfonds door nieuwe regeling die specifieke uitkeringen voor grote regionale projecten mogelijk maakt; doorvertaling van de beoogde werkwijze (integraal afweegproces) in de organisatie.
- Kennisagenda: vanuit de strategische kennisagenda sturen op programmering kennisinstituten, vertalen kennis naar beleid
- Verkenningen en onderzoeken: secretariaat IBO publieke investeringen; MKBA werkgroep; ODIN stuurgroep; stuurgroep verkeer- en vervoermodellen; doorontwikkeling IMA
- Relatiemanagement: mobiliteitsalliantie, kennisinstellingen, VNO-NCW, koepels

Dit doet de afdeling door te agenderen, richting te geven, het bijeen brengen van mensen en het bevorderen integraal en multimodaal mobiliteitsbeleid, zonder verantwoordelijkheden van anderen over te nemen. US haalt deskundigheid van buiten naar binnen op het brede terrein van mobiliteitsbeleid en zoeken hiertoe actief verbinding met 'het veld'. Bij de huidige beleidsdoelen adviseert US vanuit integrale blik op mobiliteitsbeleid. US adviseert DG's gevraagd en ongevraagd vanuit strategisch perspectief: inhoudelijk, beleidsmatig-financieel en op processen. Verder doet US ook 'hands on' werk en onverwachte klussen die passen binnen de organisatiedoelen.

Werkveld & stakeholders

- IPO, VNG, G5
- Kennisinstituten op diverse onderwerpen, o.a.:
- NWO, TO2, universiteiten
- CPB: daarbinnen Kennisafdeling voor Infrastructuur en Ruimtelijke Economie (KIRE)
- Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)
- Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur (RLI)
- College van Rijksadviseurs over ruimtelijke kwaliteit (CRa)
- Platform 31
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
- Mobiliteitsalliantie
- Departementen BZK, EZK, OCW, FIN

Afdeling Innovatie

Werkzaamheden & kerntaken

Zonder innovatie loopt ons mobiliteitssysteem verder vast. Daarom is het cruciaal dat we de bestaande netwerken optimaal benutten én op zoek gaan naar nieuwe oplossingen. Daarbij focust de afdeling vooral op sector overstijgende innovaties. Tot voor kort waren dat bijvoorbeeld Mobility as a Service (MaaS) en drones, die na een verkennings- en verdiepingsfase zijn overgedragen aan beleidsdirecties. Momenteel spelen zaken als optimalisatie vanuit mobiliteitsdata van het overkoepelende mobiliteitssysteem via o.a. gedragsmaatregelen, maar ook zaken als avatars, brede welvaart-indicatoren, deelmobiliteit, elektrisch vliegen, hyperloop, modal shift en Electronic Road Systems. Dit is het werkterrein van de afdeling Innovatie in Mobiliteit. Door ons te richten op het verkennen en inbrengen van vernieuwingen in mobiliteit, werken we mee aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Samen grenzen doorbreken

Baanbrekende innovaties liggen vaak op het raakvlak tussen verschillende technologieën en modaliteiten. De afdeling Innovatie in Mobiliteit helpt de grenzen tussen modaliteiten te doorbreken, meer te denken vanuit één geïntegreerd mobiliteitssysteem in relatie tot ruimtegebruik/stedelijke ontwikkeling en innovatie op de agenda te krijgen bij alle IenW-collega's (de innovatiekracht van het gehele ministerie op het gebied van mobiliteit te vergroten). Ons doel is kennis, hulp en energie te bieden. We halen actief de buitenwereld binnen, want zo ontstaan de beste ideeën. We stellen hiervoor graag ons kennisnetwerk beschikbaar. We hebben een open blik, zijn nieuwsgierig en stellen veel vragen. Uiteindelijk zijn we altijd gericht op kansen om met innovatie een antwoord vinden op complexe opgaven in de mobiliteit. Daarbij wordt steeds over sectoren en beleidsdoelen heen geredeneerd en schuwen wij ook sociale innovatie niet. Ook wijzelf moeten veranderen en ons aanpassen aan de complexere beleidsopgave. Immers, naast een groeiopgave staan ook benutting van infrastructuur en voertuigen maar ook betaalbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid steeds meer centraal. Dat vereist meer integraal denken over modaliteiten en thema's heen. Data en een open blik zijn daarbij onontbeerlijk. De mobiliteitstransitie vraagt om een zelfbewuste overheid die scherp de collectieve en publieke waarden bewaakt en keuzen maakt.

Werkveld & stakeholders

Een systeem vernieuwen gaat niet alleen, dat doe je samen, met bedrijven (zowel gevestigd als startup's), maatschappelijke organisaties en kennis-instellingen over sectoren heen en in nieuwe samenwerkingsverbanden. Daarom werkt de afdeling al in vroeg stadium samen met uiteenlopende partijen: DGMo, RWS, DGLM, ILT, EZK, JenV, BZK, decentrale overheden, (nieuwe) marktspelers, Autoriteit Consument en Markt, Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, European Space Authority, European Union Agency for Railways, RDW, Connekt, Automotive Campus, TLN, Havenbedrijf Rotterdam, Topsector Logistiek, Hardt Hyperloop, Schiphol, ProRail, NS, KLM, Hogeschool Utrecht, TU Delft, TU Eindhoven, TNO, et cetera.

Specifiek

De afdeling werkt voor DGMo en DGLM. De afdeling verkent innovaties, onderzoekt welke kansrijk zijn en houdt ze – op basis van een afwegings-kader – kritisch tegen het licht. Als we niet opletten kunnen innovaties ook ongewenste effecten hebben, zoals nog meer verkeer of uitstoot. Met marktpartijen proberen we nieuwe manieren van samenwerken en financiering uit. Samen met onze collega's beoordelen we of deze

innovaties bijdragen aan wat we allemaal willen: veilig, zorgeloos en schoon vervoer voor alle mensen en goederen in ons land.

De afdeling werkt hierbij in nauwe samenwerking met de lijnorganisatie. Steeds staat daarbij de vraag centraal: kan de afdeling hier van betekenis zijn. In de kern focust de afdeling altijd op de volgende elementen (innovatie funnel) op innovaties:

- *Horizon 3:* Verkennen: waaronder ook signaleren
- *Horizon 2:* Verdiepen: conceptontwikkeling en prototyping
- *Horizon 1:* Verspreiden: valideren en opschalen van veelbelovende innovaties

Horizon 3 legt de focus op ontwikkelingen die nog ver weg lijken en pas op een termijn tussen 4 á 10 jaar mogelijk relevant worden. Via innovatiescans onderzoeken we met beleidsdirecties de mogelijkheden. In horizon 2 is het vizier gericht op de middellange termijn terwijl in horizon 1 wordt gewerkt aan oplossingen die op de korte termijn al een bijdrage moeten bieden aan de mobiliteitsdoelen.

Innovatieklimaat en sociale innovaties

Naast technologische innovaties richt de afdeling zich ook op het stimuleren van het innovatieklimaat. We hebben daarom minstens zoveel aandacht voor de belemmeringen waar partijen tegenaanlopen bij het innoveren van onze mobiliteit. Daarnaast kunnen niet technische ontwikkelingen een grote bijdrage leveren aan de doelen: sociale innovaties, ‘anders denken, organiseren en doen’. Zo ontlast meer thuiswerken de spits en helpt het bij de reductie van CO2. Data gedreven gedragsonderwerpen die we met MaaS en data gedreven werken al eerder in het vizier hadden maar die door de ervaring met corona een impuls hebben gekregen.

Afdeling Mobiliteitsfonds

Werkzaamheden & kerntaken

Voor de werkstroom Mobilteitsfonds (MF) wordt een nieuwe afdeling ingericht. De afdeling krijgt onder meer tot taak het beheer te voeren over de generieke investeringsruimte van het MF en het directeurenoverleg MF te ondersteunen bij de allocatie van middelen uit het MF. Dit door handvatten en kaders te ontwikkelen en het bestaande (financiële) instrumentarium te verbeteren. De afdeling gaat actief mogelijkheden onderzoeken om externe / alternatieve financiering voor de mobiliteitsopgaven te vinden.

Kerntaken

Intern I&W: FEZ, ASA, UDAC

Extern: Min van Financiën. Ministerie van BZK, vervoersregio's, Gemeenten en Provincies, planbureaus, onderzoeksinstellingen, adviesbureaus.

Nader te bepalen: werkstroom datagedreven beleid en M&E

ISM zal tenslotte een rol krijgen op gebied van stimuleren van data-gedreven beleid en de versterking van de monitor- en evaluatiefunctie binnen DGMo en DGLM. Wat hieronder valt en hoe de samenwerking met andere onderdelen binnen en buiten DGMO en DGLM eruit komt te zien, wordt op dit moment nog uitgewerkt. De huidige werkzaamheden op het gebied van monitoring en evaluatie (M&E), zoals die binnen de directie M&G waren ondergebracht, gaan in ieder geval over naar ISM en zullen hierbij worden betrokken.

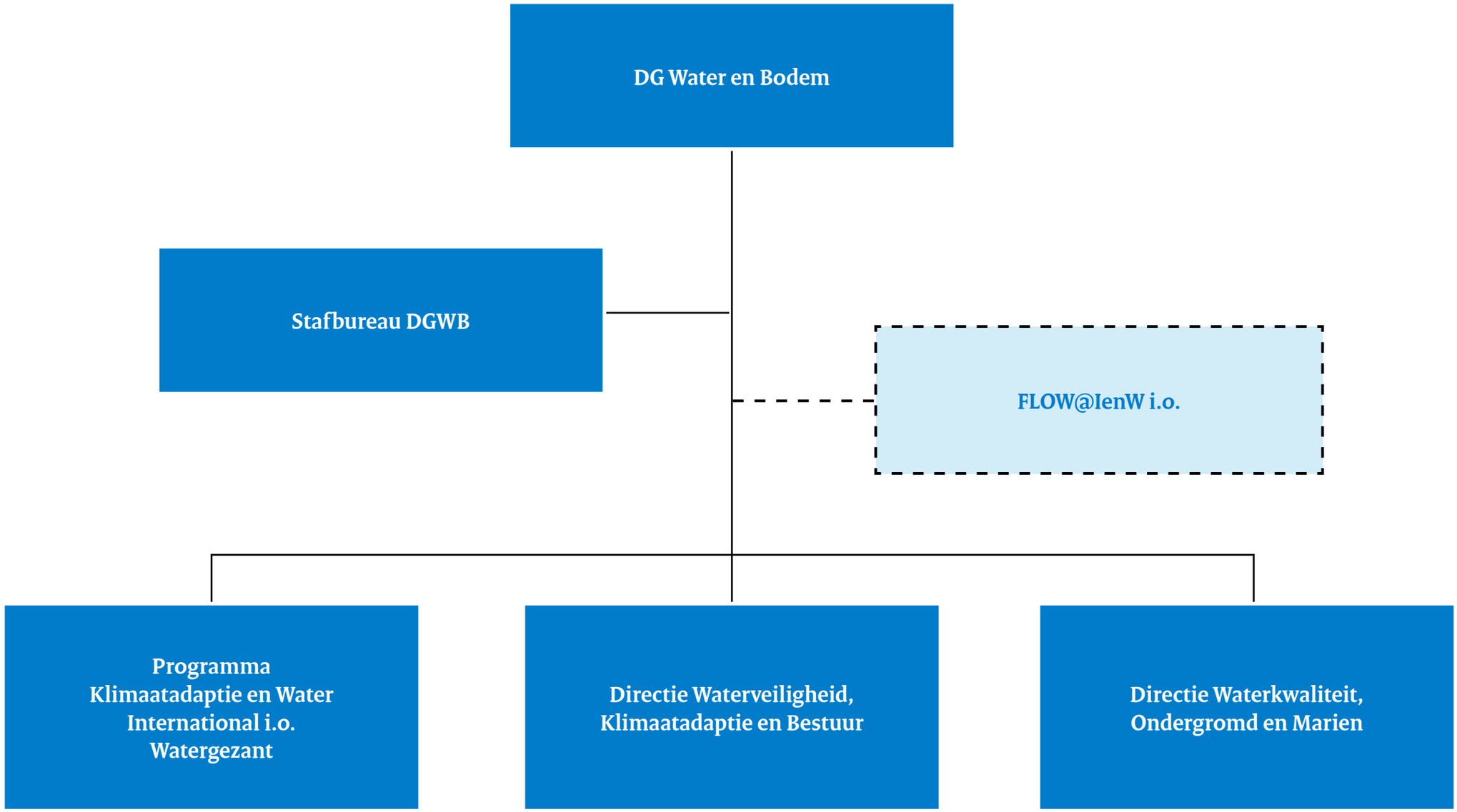
Begin 2022 zal er meer duidelijkheid zijn over de kerntaken en organisatie rond deze werkstroom.

5. Directeur-generaal Water en Bodem

Directeur-generaal

Jaap Slootmaker

Organogram Directoraat-generaal Water en Bodem



Directoraat-generaal Water en Bodem

Het directoraat-generaal Water en Bodem (DGWB) zorgt samen met anderen voor de bescherming van Nederland tegen hoogwater, voor een verantwoord (mede-)gebruik en ruimtelijke ordening van de zee en voor een duurzaam en veilig gebruik van het water-bodemsysteem dat bestand is tegen wateroverlast en droogte en blijvend kan voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats. We geven richting en invulling aan klimaatadaptatie door de (internationale) klimaatopgaven te vertalen naar uitvoerbaar en toekomstbestendig beleid als sturend fundament voor de inrichting van de fysieke leefomgeving. Zo dragen we bij aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland.

De hoofdopgaven van DGWB zijn klimaat-adaptatie, integraal riviermanagement, zeespiegelstijging, waterketen, waterkwaliteit, waterbeschikbaarheid (inclusief droogte), bodemkwaliteit en de grote wateren.

De organisatie van het directoraat ziet er als volgt uit:

- Directie Waterveiligheid, Klimaatadaptatie en Bestuur;
- Directie Waterkwaliteit, Ondergrond en Marien;
- Programma Klimaatadaptatie en Water Internationaal i.o.;
- Unit FLOW@IenW;
- Stafbureau DG Wateren Bodem.

Naast de twee lijndirecties is bij DGWB het programma Klimaatadaptatie en Water Internationaal (KAWI) in oprichting met een sterk directoraat-generaal-overstijgend karakter en wordt er gewerkt aan DG-overstijgende takenpakketten zoals aan de fysieke leefomgeving (Ruimte), de voor-bereiding en implementatie van de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie met de unit FLOW@IenW in oprichting en aan Cybersecurity.

Werkveld & stakeholders

Er is veelvuldig en intensief contact met diverse stakeholders op de beleidsterreinen van DGWB. Hierbij kan worden gedacht aan organisaties en medeoverheden zoals de waterschappen en hoogheemraadschappen, de Unie van Waterschappen, VEWIN, de drinkwaterbedrijven, provincies, het IPO, gemeenten, de VNG, Deltares, het College van Rijksadviseurs, het Kadaster, het nationaal –en regionaal bedrijfsleven, etc. Ook is intensief contact met de Deltacommissaris. In Europees en internationaal verband bestaat het werkveld uit onder andere de Europese Commissie en Raad en de Internationale Riviercommissies etc.
Uiteraard wordt ook met verschillende departemen¬ten gesproken over de gezamenlijke belangen op de te onderscheiden beleidsdossiers, waarbij vooral met LNV, BZK, EZK en BZ nauwe contacten zijn.

Specifiek

Ten behoeve van onderling overleg en afstemming zijn op dit moment de Bestuursraad, de DGWB stafoverleggen met minister en staatssecretaris en de afzonderlijke ‘bilateralen’ te gebruiken. In de Bestuursraad wordt gewerkt met IenW-brede portefeuilles waarbij aan de directeur-generaal Water en Bodem de eerdergenoemde onderwerpen fysieke leefomgeving (Ruimte), de Omgevingswet en NOVI en Cybersecurity zijn toebedeeld. Commissie/Raad, Internationale Riviercommissie etc.

Uiteraard wordt ook met verschillende departementen gesproken over de gezamenlijke belangen op de te onderscheiden beleidsdossiers, waarbij vooral met LNV, BZK, EZ en BuZa. nauwe contacten zijn.

5.1 Directie Waterveiligheid, Klimaatadaptatie en Bestuur

Werkzaamheden & kerntaken

Een veilige delta, een toekomstbestendig watersysteem en een klimaatbestendig Nederland – daar staat de Directie Waterveiligheid, Klimaatadaptatie en Bestuur (WKB) voor.

Niet alleen ontwikkelen we het Nederlands waterveiligheidsbeleid en zien toe op de implementatie daarvan, we zetten daarbij ook in op een toekomstbestendig watersysteem dat bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving. Bovendien kijken we hoe we Nederland minder kwetsbaar kunnen maken voor de gevolgen van overstroming, hittestress, droogte of wateroverlast: we werken aan klimaatadaptatie.
WKB is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op deze thema's alsmede voor de aansturing van uitvoeringsprogramma's van Rijkswaterstaat, opdrachtgever van diverse MIRT-projecten, de financiën in het waterdomein vanuit het Deltafonds en de coördinatie van het Deltaprogramma.
In deze context richten we ons ook op de doeltreffendheid van het bestuur, de instrumentatie en de besluitvorming van het waterbeheer.
Daarnaast werken we aan een integrale benadering van de grote rivieren, gebiedsgericht aan de Grote Wateren IJsselmeergebied en de Zuidwestelijke Delta én stimuleren we kennis en innovatie.
Dit alles doen we samen met onze partners, effectief georganiseerd. Haalbaar, betaalbaar en toonaangevend. Met burgers die bewust leven met ons water.

Bij de directie WKB werken ruim 80 mensen samen aan deze opgaven verspreid over drie afdelingen.

Waterveiligheid (WV)

De afdeling Waterveiligheid ontwikkelt het waterveiligheidsbeleid voor Nederland en draagt zorg voor de implementatie ervan. De afdeling bestaat uit vier clusters:

- *Cluster Langetermijnbeleid waterveiligheid en kust*
  Dit cluster richt zich op langetermijnvraagstukken waaronder de vraag wat er gaat gebeuren als de zeespiegel echt sneller gaat stijgen.
- *Cluster Kennis, instrumenten en programmering*
  Hier wordt gewerkt aan het (wettelijk) instrumentarium voor het beoordelen en ontwerpen van de keringen, kennisontwikkeling en -verspreiding over toepassing en de programmering van de beoordeling. Tevens zit hier het coördinerend opdrachtgeverschap van IenW voor het KNMI.
- *Cluster Rivieren*
  Het cluster is verantwoordelijk voor het ontwikkelen van het programma Integraal Riviermanagement waarin systeemkeuzes worden gemaakt en verschillende maatschappelijke doelen in samenhang worden uitgevoerd. Verder wordt specifiek beleid ontwikkeld voor onze rivieren en kennis-programma's daarvoor. Ook zit hier het opdrachtgeverschap voor diverse

HWBP/MIRT-projecten aan de rivieren.

- *Cluster Data en cybersecurity*
  In de informatievoorziening liggen volop kansen, maar ook bedreigingen. Dit cluster kijkt naar de kansen op het gebied van data, maar werkt ook aan de organisatie van de cybersecurity in de watersector.

Klimaatadaptatie en Bestuur (KB)

De afdeling Klimaatadaptatie en Bestuur doet precies dát: werken aan klimaatadaptatie en aan bestuurlijke vraagstukken in het waterbeheer. De afdeling is ook als zodanig in twee clusters georganiseerd:

- *Cluster Klimaatadaptatie*
  Klimaatadaptatie is een brede opgave voor vele overheden en sectoren in Nederland. Doelen en aanpak zijn onder meer vastgelegd in het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) en de Nationale Adaptatie Strategie (NAS).
  Daar IenW het coördinerend departement is, zet dit cluster zich in om klimaatadaptatie te agenderen, te stimuleren en te faciliteren. Onder andere via kennisontwikkeling en –deling, monitoring, uitvoeringspilots, financiën en samenwerkingsafspraken.
- *Cluster Bestuur en Ruimte*
  De taken van dit cluster zijn DGWB-breed en richten zich onder meer op de bestuurlijke organisatie van de waterschappen, het juridisch instrumentarium, waaronder de Waterwet en de Waterschapswet, als ook en de inbedding van water in de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Regie en Innovatie (RI)

Bij de Afdeling Regie en Innovatie (RI) zijn enkele DGWB-brede taken belegd zoals de programmering van het Deltafonds en de programmeerfunctie Kennis en Innovatie. Daarnaast behoren de ZuidWestelijke Delta, Drechtsteden en IJsselmeergebied tot het werkveld van de afdeling.
De Afdeling RI kent drie clusters:

- *Cluster Regie op uitvoering en financiën*
  Dit cluster is verantwoordelijk voor onder meer de begroting Deltafonds (programmering/investeringsbeleid/beoordeling en inpassing claims en tegenvallers RWS en de beleidsbegroting (HXII)). Tevens vervult het cluster de opdrachtgeversrol namens DGWB van ‘instandhouding’ (Beheer en Onderhoud en Vervanging en Renovatie).
  Ook het opdrachtgeverschap richting RWS van onder meer uitvoerings-programma’s en projecten zoals Afsluitdijk, het HWBP, programma Rijkskeringen, KRW is bij dit cluster belegd.
  Verder zijn een aantal overkoepelende dossiers zoals duurzaamheid bij dit cluster vanuit belegd.
- *Cluster Grote Wateren (ZW Delta, Drechtsteden, IJsselmeer)*
  Naast de sturing op de PAGW-projecten op de betreffende grote wateren, werkt dit cluster onder meer aan de gebiedsagenda ZW Delta, het project Getij Grevelingen en de activiteiten in het kader van de Agenda IJsselmeergebied, waaronder het verder brengen van een samenhangende aanpak van de wateropgaven en grote ruimtelijke transities in het IJsselmeergebied.
- *Cluster Kennis en Innovatie*

Dit cluster zet zich in voor kennis- en innovatie- ontwikkeling en samenwerking hierin met onder andere de Topsector Water en Maritiem (TSWM).
Daarbij werkt dit cluster ook aan de duurzaamheidsstrategie DGWB en is coördinerend op de areaalstrategie IenW.

Werkveld & stakeholders

- Departementen: EZK, BZK, LNV, VWS, FIN.
- Andere overheden: UvW, IPO, VNG, waterschappen, provincies, gemeenten
- Bedrijven, ZBO's en maatschappelijke organisaties zoals VNO-NCW.
- Diverse kennisinstellingen, zoals TNO, Deltares, Marin.
- Intern IenW is samenwerking met een groot aantal organisatieonderdelen. Uitschieters: RWS (diverse diensten), directie Maritiem (DGLM), directie Duurzaamheid (DGMI), Watergezant, RWS, ILT.

Overlegstructuren die onder andere worden gebruikt, zijn: Stuurgroep Water; Regionale Bestuurlijke Overleggen; Commissies Waterschappen/Unie van Waterschappen.

5.2 Directie Waterkwaliteit, Ondergrond en Marien

Werkzaamheden & kerntaken

De directie Waterkwaliteit, Ondergrond en Marien (WOM) stimuleert een duurzaam gebruik van water, bodem en ondergrond in Nederland. Voldoende schoon en gezond water in onze rivieren, meren en zeeën is belangrijk voor Nederland. Zo is een goede en voldoende waterkwaliteit van belang voor de natuur en recreatie in Nederland, voor de bereiding van drinkwater en voor economische sectoren zoals de landbouw, scheepvaart en industrie. Een goede bodemkwaliteit en het gebruik van de ondergrond vormen de basis voor de natuur, landbouw en onze energievoorziening. Verder levert de Noordzee een grote bijdrage aan onze energievoorziening, voedsel, delfstoffen en scheepvaart. Maar de watervoorziening, ecologische kwaliteit van de grote wateren, rivieren en Noordzee, de kwaliteit van de bodem en het gebruik van de ondergrond staan onder druk. Door de toenemende droogte dreigen er watertekorten, door de zeespiegelstijging treedt er verzilting op, door overbevissing, plastic soep en verzuring wordt de duurzame ecologie van de Noordzee en de oceanen bedreigd en de opkomst van gebruik van nieuwe stoffen en medicijnresten vraagt om een nieuwe aanpak om grondwater, oppervlaktewater, drinkwater en bodem te beschermen. Bij de directie WOM werken ruim 90 mensen aan deze opgaven verspreid over drie afdelingen.

Waterkwaliteit- en kwantiteit (WKK)

De afdeling WKK zet zich in voor de beschikbaarheid van voldoende en schoon (drink)water. De afdeling WKK draagt bij aan het op orde houden van een duurzaam watersysteem tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Vraagstukken zoals waterkwaliteit in relatie tot ecologie en natuur, drinkwater en gezondheid, medicijnresten, voldoende zoetwater ook in tijden van droogte en agrarisch watergebruik staan hierbij centraal.

- *Team Water, Natuur en Landbouw*
  Kaderrichtlijn Water icm Stroomgebiedbeheerplannen; Programmatische Aanpak Grote Wateren; Natuur; Landbouwopgave (mest en gewas-beschermingsmiddelen), Deltaplan Agrarisch Waterbeheer.
- *Team Zoetwater*
  Uitvoering maatregelen fase 1 en 2 deltaplan Zoetwater; Nationale Watersysteemanalyse; Droogte.
- *Team Chemische waterkwaliteit*
  Opkomende stoffen in water; Doorwerking EFSA opinie; Keten-aanpak Medicijnresten; PFAS waterprogramma; Normstelling chemische stoffen; Zwemwater.
- *Team Waterketen*
  Drinkwater; Legionella; Lood in Drinkwater; Afvalwater/Drinkwater Caribisch Nederland; Financiering investeringen drinkwaterbedrijven (WACC).

Bodem, Ondergrond (BO)

De afdeling Bodem, Ondergrond en Wadden werkt aan een duurzaam en efficiënt beheer en gebruik van bodem en ondergrond en het behoud

van de kwaliteit van het bodemsysteem, zowel de diepe ondergrond, het grondwater als de bovenste bodemlaag. Het doel is vraagstukken op te pakken op het gebied van bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, duurzaam bodembeheer in de landbouw, kabels en leidingen en bodemenergie in relatie met de maatschappelijke opgaven als energietransitie en klimaatadaptatie. Voor de Wadden en EemsDollard draagt de afdeling BOW bij aan de gebiedsagenda's, waarin de ambitie centraal staat om in 2050 een toekomstig bestendig en robuuste natuur en waterkwaliteit te realiseren.

- *Team Bodemkwaliteit*
  Visie op bodemkwaliteit; Kwalibo; diepe plassen; Granuliet; Omgevingswet; Bodemsanering.
- *Team Opkomende Stoffen*
  Definitief Handelingskader PFAS; Methodiek opkomende Stoffen; PFAS in Bouwstoffen; INEV's.
- *Team Grondwater, kennis en internationaal*
  Studiegroep Grondwater; Grondwaterkwaliteit en -kwantiteit; Bodemdaling; Datakoers; kennisprogramma's.

Marien Noordzee en Wadden

De afdeling MNW bestaat uit twee teams.Het team Marien en Noordzee werkt aan duurzaam gebruik van de mariene wateren, met steeds wisselende verantwoordelijkheden voor de Noordzee, via de Noordatlantische Oceaan tot de wereldwijde oceanen. Het team Wadden concentreert zich op de agenda rond het Waddengebied en beheerautoriteit Waddenzee; Eems Dollard.

- *Team Marien*
  Noordzeeakkoord; Programma Noordzee '22-'27; KRM Mariene Strategie; OSPAR-verdrag; The Ocean Cleanup.
- *Team Wadden*
  Agenda voor het Waddengebied ; beheerautoriteit Waddenzee; Eems Dollard.

Werkveld & stakeholders

- Departementen: EZK, BZK, LNV, BZ, VWS.
- Andere overheden: UvW, IPO, VNG, waterschappen, provincies, gemeenten, Caribisch Nederland
- Bedrijven, ZBO's, maatschappelijke organisaties: drinkwaterbedrijven, VNO-NCW, Stichting Bodembeheer, Prorail, LTO.
- Diverse kennisinstellingen, zoals RIVM, TNO, Deltares, KNMI.
- Intern IenW is samenwerking met een groot aantal organisatieonderdelen.

Uitschieters: Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie (DGMI), Directie Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (DGMI), Directie Internationaal (DGMI), Watergezant, RWS, ILT.

Overlegstructuren die onder andere worden gebruikt, zijn: Stuurgroep Water; Regionale Bestuurlijke Overleggen; Commissies Waterschappen/Unie van Waterschappen; Bestuurlijk Overleg Bodem; Directeurenoverleg Wadden; Noordzee-Overleg; Interdepartementaal Directeuren Overleg; Noordzee (IDON); Stuurgroepen Internationaal Watercluster.

Specifiek

Voor een betere samenhang tussen de dossiers en een evenwichtigere verdeling van werkdruk is de directie organisatorisch in beweging. Mogelijk vinden op korte termijn verschuivingen plaats.

5.3 Watergezant en Klimaatadaptatie en Water Internationaal

Werkzaamheden & kerntaken

De Watergezant is aangesteld door IenW en werkt als boegbeeld voor Rijksbrede inzet op klimaatadaptatie en Watermanagement in de wereld. In zijn rol als thematisch ambassadeur versterkt de WG de Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA); de internationale positie van Nederland op het gebied van water, in multilateraal en bilateraal verband, en het internationaal vermarkten van de Nederlandse kennis en kunde (topsector water).

De Watergezant heeft twee hoofdtaken: waterdiplomatie (multilateraal en bilateraal) en economische diplomatie. Het wereldwijd verbeteren van het waterbewustzijn versterkt de duurzame ontwikkeling en klimaataanpak. De WG versterkt bestaande en initieert nieuwe coalities voor concrete aanpakken wereldwijd, gericht op de prioriteiten van de NIWA. De WG initieert met zijn Nederlandse en internationale partners programma's die het behalen van de NIWA-doelen kunnen versterken en versnellen. Voorbeeld is het Water as Leverage-programma.

Met het programma Klimaatadaptatie en Water Internationaal (KAWI) zorgt IenW dat er een samenhangende aanpak is voor internationale klimaatadaptatie, met een stevige verankering in de IenW domeinen die hiervoor van belang zijn: water, infrastructuur, nature based solutions en klimaatdata.

Boegbeeld

Als boegbeeld van de watersector zorgt de WG voor goede relaties met buitenlandse overheden, kennisinstellingen, koepels, coördinerende en vertegenwoordigende gremia, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Hij zorgt voor verbindingen met de andere relevante topsectoren (energie, landbouw, creatieve industrie). Hij werkt nauw samen met de Nederlandse ambassades, consulaten en Permanente Vertegenwoordigingen en onderhoudt rechtstreeks contact met bi- en multilaterale spelers als de Wereldbank, de Verenigde Naties, OESO en EU. Hij neemt deel aan internationale waterbijeenkomsten, zo nodig ter vervanging van de ministers.

- *Economische diplomatie:* Topsector Water, Ecoshape, Delta Alliance, Water as Leverage
- *Multilaterale samenwerking:* UN Water Conference 2023; Global Commission on Adaptation; Water Action Track; Valuing Water.
- *Bilaterale samenwerking:* NIWA, Delta Landen, Delta Coalitie, Partners for Water; Blue Deal.

Werkveld & stakeholders

- Departementen: IenW, BZ (departement en ambassades en consulaten), EZK, LNV, BZK, AZ.
- Andere overheden: Unie van Waterschappen, VNG International.
- Internationaal: Verenigde Naties, UN Water, UNDP, UNEP, UNDRR, HLPW,

HELP, UNESCO IHE, IGRAC, WRI, WB, ADB, AIIB, GCF, CAF, GEF, OESO, EU, SIWI, WMO.
- Bedrijven topsector water (deltatechnologie en watertechnologie), maatschappelijke organisaties, drinkwaterbedrijven.
- Diverse kennisinstellingen (TUD, UU, WUR, UT, KWR, IHE), PBL, Deltares, KNMI.
- Intern IenW draagt het programma KAWI de zorg voor een samenhangende aanpak voor 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.

Specifiek

Op basis van de evaluatie van de tweede termijn (maart 2018 - maart 2021) van de WG heeft IenW in maart 2021 besloten de termijn van de WG te verlengen met een derde termijn. Nadere invulling van de opdracht voor de WG in deze nieuwe termijn vindt op dit moment plaats en zal binnen IenW worden meegenomen in de bredere IenW klimaatadaptatie aanpak, waarin de internationale wateraanpak, implementatie van de WAT en ook het werk van de WG worden meegenomen. IenW zorgt voor de invulling van de opdracht voor afstemming met de andere departementen (NIWA: BuZa, EZK en LNV) en specifiek met BuZa v.w.b. de VN 2023 Water Conferentie.

6. Rijkswaterstaat

Directeur-generaal

Michèle Blom

Rijkswaterstaat

‘Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We beheren en ontwikkelen de rijkswegen, -vaarwegen en –wateren en zetten in op een duurzame leefomgeving. Samen met anderen werken we aan een land dat beschermd is tegen overstromingen. Waar voldoende groen is, en voldoende en schoon water. En waar je vlot en veilig van A naar B kunt. Samen werken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Achtergrond & Werkzaamheden

Rijkswaterstaat is de grootste uitvoerings-organisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is opgericht op 24 mei 1798 bij de vaststelling van het ‘Plan tot beheersing van den Waterstaat der Bataafse Republiek’. Op 1 januari 2006 is de organisatie RWS ingesteld als baten-lastendienst. De omzet in 2020 was 5,3 miljard euro. Er werken circa 9250 medewerkers bij RWS.

We werken aan aanleg, beheer en onderhoud én vervanging en renovatie van de drie netwerken (Hoofdwegennet, Hoofdvaarwegennet en Hoofdwatersysteem). Vanuit RWS worden vergunningen verleend en diensten geleverd aan burgers en bedrijven om goed gebruik te kunnen maken van de drie netwerken. Met zijn kennis en expertise treedt RWS op als adviseur ten aanzien van het te voeren beleid en worden tot slot taken uitgevoerd op gebied van milieu, natuur en leefomgeving.

Rijkswaterstaat is een grote vastgoedhoudende dienst (gronden, waterbodems en gebouwen) en is de grootste natuurbeheerder in de rijkswateren.

Hoofdvaarwegen

Hoofdwegen

Hoofdwatersysteem

Organisatie

De organisatie van RWS heeft een hoofdstructuur die bestaat uit:

- Het *bestuur*, ondersteund door een bestuursstaf, geeft richting aan de organisatie, bepaalt daarmee doelen op langere termijn en de vertaling daarvan in jaarlijkse prestaties. Naast de DG, de p(DG) en CFO bestaat het bestuur uit 2 tot 4 algemeen bestuursleden, afgevaardigd uit de Groepsraad*.
- Zeven *regionale onderdelen* verspreid over Nederland. Deze onderdelen treden op als intern opdrachtgever van RWS en zijn gefocust op de eindgebruikers en de bestuurlijke partners zoals provincies en gemeentes.
- Zeven *landelijke organisatieonderdelen* met meer specialistische kennis over bijvoorbeeld projectmanagement en ondersteuningskracht.

* De Groepsraad is samengesteld uit de (p)DG, CFO en alle HID'en. Zij inspireren, helpen en verrijken ten behoeve van besluitvorming in het bestuur. Een HID is een hoofdingenieur-directeur en geeft leiding aan een regionaal- of landelijk dienstonderdeel.

Ontwikkelingen

- *Focuspunten:* RWS ontwikkelt zich op dit moment via vijf inhoudelijke focuspunten en één randvoorwaardelijk focuspunt. De focuspunten zijn:
  - *Assetmanagement 2.0:* Draait om het assetmanagement van I&W op de RWS-netwerken teneinde gesteld te staan voor de enorme opgave om de verouderende en intensiever gebruikte infrastructuur de komende decennia in stand te houden, rekening houdend met de ontwikkelingen op het gebied van onder andere klimaat, duurzaamheid en ICT.
  - *Duurzaamheid en Leefomgeving:* Gaat over het werken aan een schone, groene en prettige leefomgeving, óók voor de volgende generaties. Specifiek richt RWS zich op: duurzame gebiedsontwikkeling, energieneutraal, klimaatneutraal en circulair. Recent is besloten ook goed te kijken naar de (ruimtelijke) implicaties van de koppeling met andere typen infrastructuur en de rol van RWS in de ruimtelijke ontwikkeling.
  - *Data en Informatievoorziening:* Rijkswaterstaat wordt steeds meer een 'datagedreven' organisatie. Informatievoorziening (IV) helpt ons in ons werk; zowel op kantoor als in ons primaire proces. Niet alleen bij aanleg, beheer en onderhoud van (rijks)wegen en -wateren, maar ook bij bruggen, sluizen en tunnels.
  - *Smart Mobility:* Om te voorkomen dat Nederland verder dichtslibt en omdat meer asfalt niet altijd de oplossing is, omarmen wij nieuwe technologieën. Samen met andere wegbeheerders, marktpartijen en kennisinstellingen verzilveren we kansen om innovaties duurzaam toe te passen. Zo zijn we met Smart Mobility samen slim op weg.
  - *Klimaatadaptatie (nieuwe ontwikkeling):* De effecten van klimaatverandering worden steeds meer merkbaar. Ook de effecten op onze eigen netwerken worden steeds duidelijker. Om die reden introduceren we een nieuwe focuspunt klimaatadaptatie. RWS gaat de komende jaren onderzoeken wat er nodig is om hier op langetermijn gesteld voor te staan.
  - *Opgavegericht Samenwerken (randvoorwaardelijk):* We hebben als RWS meer werk te doen dan ooit. In beheer en onderhoud, vervanging, renovatie. Tegelijkertijd moeten we ons vernieuwen: het werk moet slimmer en duurzamer. De kennis en het vakmanschap hebben we in huis. Maar om al het werk ook echt te dóén, moet onze slagvaardigheid omhoog. Anders samenwerken, met meer oog en respect voor elkaars rol, is daarvoor de sleutel. En altijd als één RWS voor de opgave buiten.

- *Expeditie RWS2050:* RWS wil ook snel en flexibel inspelen op de maatschappelijke vraagstukken van de toekomst. Want hoe ziet ons land er in 2050 uit? En wat betekent dit voor het werk van RWS? Expeditie RWS2050 zoekt naar de antwoorden op deze vragen. Door eigen medewerkers én de wereld buiten RWS bij de expeditie te betrekken, ontstaat een rijk beeld van wat de maatschappij in de toekomst van ons zou kunnen verwachten. De Expeditie RWS2050 is in juni van dit jaar opgeleverd en heeft geleid tot de aanscherping van bovenstaande focuspunten.

Aandachtspunten

- *Capaciteit:* De capaciteit bij RWS knelt. De opgave groeit (verjongen, vernieuwen verduurzamen) en de productieopgave van de toekomst vraagt om nieuwe kennis en vaardigheden. Daarnaast is er na 2025 onvoldoende financiering om voldoende personeel in huis te houden en halen. RWS kan dan minder uitvoeren.
- *Budget voor uitvoering kerntaken (met name instandhouding):* Voor goede uitvoering is tijd en geld nodig. RWS merkt dagelijks de gevolgen van de bezuinigingen bij het uitvoeren van de kerntaken zoals het beheren en onderhouden van de bestaande infrastructuur terwijl tegelijkertijd de opgave blijft groeien. Het uitgesteld onderhoud is inmiddels opgelopen tot 1,2 mld (stand eind 2020).
- *Kansen voor innovaties*: Innovatie is nodig om Nederland op een duurzame en betaalbare manier leefbaar, bereikbaar en veilig te houden. RWS geeft ruim baan aan innovaties op de weg, het water, op het gebied van ruimte en duurzaamheid en informatievoorziening. RWS werkt hiervoor nauw samen met bedrijven, kennisinstellingen en andere overheden.

De inzet van RWS op deze aandachtspunten worden nader toegelicht in het overdrachtsdossier.

7. Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing

Het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DCC-IenW) speelt een centrale rol bij het ondersteunen en coördineren van calamiteiten, crises en rampen op het gebied van infrastructuur, milieu, klimaat en water. We leggen de verbinding tussen partijen, zodat een crisis vlot kan worden aangepakt.

Werkzaamheden

Het ministerie van IenW geldt als het meest crisisrijke departement. Vliegtuigcrashes, grootschalige industriële ongevallen, uitval nutsvoorzieningen, droogte, drinkwatertekorten, overstromingen, verkeersinfarcten, extreem weer, spooronge-vallen, nucleaire incidenten en terroristische aanslagen; vrijwel elke (dreigende) inbreuk op de veiligheidsketen kan het ministerie raken. De Bestuursraad heeft daarom crisisbeheersing ondergebracht in een IenW-brede portefeuille. De directeur-generaal Rijkswaterstaat is portefeuillehouder. De uitvoering is belegd bij het crisiscentrum van IenW: het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het DCC-IenW.

Het DCC-IenW is het departementaal coördinatiecentrum voor crisisbeheersing en het knooppunt van en voor de informatievoorziening bij crises of de dreiging daarvan op de beleidsterreinen van het ministerie. Het DCC kan voor elk type crisis binnen één of meer beleidsterreinen van het ministerie ingezet worden. Het werk van het DCC-IenW is hoofdzakelijk gericht op Nederland en aangrenzende landen. Er wordt echter ook geanticipeerd op crises in Caribisch Nederland en de autonome landen binnen het Koninkrijk. Het DCC is verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van deze departementale crisisbeheersingsorganisatie en de aansluiting daarop van de diensten die onderdeel zijn van (de hoofdstructuur van) het ministerie.

Het DCC heeft binnen dit netwerk een unieke informatiepositie en verzamelt dag en nacht (24/7) bij zijn partners signalen over incidenten, ongevallen, calamiteiten en crises. Om binnenkomende informatie te kunnen begrijpen organiseert het DCC deskundigheid bij nationale kennisinstituten, die 24/7 paraat staan om informatie van betekenis te voorzien en eventuele risico's te duiden. Ook wordt de bestuurlijke omgeving en operationele context in kaart gebracht, waarbinnen de gevolgen van deze gebeurtenissen worden bestreden. Het DCC-IenW zorgt er op deze manier voor dat de aard, omvang en ernst van de signalen worden beoordeeld, gevalideerd, geduid en ingeschat op bestuurlijk-politieke relevantie. Zo nodig wordt de informatie doorgezet binnen het ministerie en worden de bewindspersonen en ambtelijke top continu van gevalideerde informatie wordt voorzien over (dreigende) gebeurtenissen die het IenW-domein direct of indirect raken.

Crisismanagement is netwerkmanagement

Het DCC-IenW werkt vanuit de basisopvatting dat crisisbeheersing netwerkmanagement is. Het onderhoudt daartoe niet alleen relaties met diensten die onderdeel zijn van het ministerie, maar ook met zogenaamde ketenpartners en regionale, departementale, nationale, overzeese en internationale crisispartners. Het DCC is de verbindende schakel tussen beleidskern, inspectie, Rijkswaterstaat, HBJZ, de directie Communicatie en de uitvoeringsorganisaties van IenW, die verantwoordelijk zijn voor het in stand houden van vitale en cruciale processen. Het DCC-IenW is de spin in het web binnen dit netwerk van crisispartners, dat invulling geeft aan crisisbeheersing binnen het IenW-domein.

Crisiscentrum op de Rijnstraat

Het DCC-IenW beheert het crisiscentrum van het departement. Vanuit dit centrum acteert het piketteam van het DCC en wordt ook de opleiding, training en oefening van de IenW-brede crisisorganisatie verzorgd. In het geval van een crisis wordt hier de opgeschaalde crisisorganisatie van het departement gefaciliteerd. Binnen deze crisisorganisatie vindt de coördinatie en besluitvorming plaats over het geheel van maatregelen, communicatie en voorzieningen die het ministerie kan treffen om een crisis het hoofd te bieden.

Professionalisering van de crisisorganisatie: opleiden, trainen en oefenen (OTO)

Het DCC-IenW coördineert het opleidings-, trainings-, en oefenprogramma van de departementale crisisorganisatie. Uitgangspunt is dat iedere functionaris die deel kan uit maken van de crisisorganisatie IenW vanuit dezelfde basiskennis over de werking van de crisisorganisatie kan handelen. Opleiden gebeurt op hybride wijze door een mix van digitale leervormen zoals e-learning, webinars en fysieke klassikale momenten aan te bieden. Het trainingsaanbod is gericht op de ontwikkeling van de persoonsgebonden crisisrol en de hierbij behorende competenties zoals de crisisbesluitvormingsmethodiek en scenariodenken. Door regelmatig in teamverband met de crisispartners aan de hand van (fictieve) crisisscenario's te oefenen blijven de ontwikkelde vaardigheden getraind en op niveau. DCC beheert en coördineert het OTO-programma waardoor iedere medewerker (van IenW en zijn ketenpartners) die een rol speelt binnen de crisisorganisatie zich professioneel kan ontwikkelen om ten tijde van een incident adequaat en effectief te kunnen op treden.

Stakeholders

Het DCC-IenW is onderdeel van de nationale crisisorganisatie die de crisisorganisaties (DCC-en) van de verschillende departementen verbindt. De minister van Justitie is verantwoordelijk voor de coördinatie van deze nationale crisisstructuur, die is gebaseerd op het instellingsbesluit Ministeriële Commissie Crisisbeheersing. Deze coördinatie is belegd bij de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV). Via de NCTV wordt ook de verbinding gelegd met de regionale crisisstructuur.

Deze structuur is belegd bij de veiligheidsregio's en is gebaseerd op de Wet veiligheidsregio's. Lokale of regionale situaties, ongevallen, incidenten of calamiteiten worden in de meeste gevallen opgevangen door de op dat niveau opererende overheden, zoals de gemeente, de veiligheidsregio en het waterschap. Dit geldt ook voor organisaties met specifieke belangen, zoals Schiphol, ProRail, Rijkswaterstaat of drinkwaterbedrijven. Afhankelijk van de aard en de reikwijdte van deze gebeurtenissen kunnen belangen waarvoor het ministerie verantwoordelijk is geraakt worden.

Specifiek

Op grond van de Kernenergiewet is de minister van IenW verantwoordelijk voor de gecoördineerde voorbereiding en gecoördineerde bestrijding door het Rijk en de Veiligheidsregio's van de effecten van stralingsincidenten. Deze coördinerende verantwoordelijkheid heeft betrekking op de besluitvorming over stralingsgerelateerde crisismaatregelen, de crisis-communicatie daarover en de uitvoering daarvan. Het beheer van de nationale crisisorganisatie bij stralingsincidenten is belegd bij het DCC.

Het DCC is systeemverantwoordelijk voor het Crisis Expert Team milieu en drinkwater (CET-md). Bij complexe incidenten in Nederland op het gebied van milieu en drinkwater werken nationale kennisinstituten samen, die gespecialiseerde kennis en deskundigheid in huis hebben over gevaarlijke stoffen en hun effecten op de volksgezondheid, het milieu, de landbouw en de voedselketen. De netwerkstructuur van het CET-md bundelt die specifieke deskundigheid in één advies. Tegenstrijdige adviezen worden hierdoor voorkomen. Dankzij de snelle en samenhangende advisering kunnen de juiste maatregelen worden genomen ter bescherming van mens en milieu. Het Rijk, de veiligheidsregio's, gemeenten en drinkwaterbedrijven kunnen een beroep doen op de kennis en expertise van het CET-md, 24 uur per dag en 7 dagen per week.

Het DCC is opdrachtgever voor de Milieu Ongevallen Dienst (MOD) van het Rijksinstituut Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Die dienst kan bij een incident met chemische of biologische stoffen gealarmeerd worden. De MOD ondersteunt de brandweer en lokale hulpverleners door het maken van risicoschattingen van de effecten op de gezondheid en het milieu. Dit wordt gedaan door het meten van gevaarlijke stoffen in lucht, bodem en water en het doen van verspreidingsberekeningen. De MOD beschikt over geavanceerde meetapparatuur waarmee ter plekke metingen kunnen worden gedaan. Ook is een team van deskundigen beschikbaar op het gebied van monstername, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie. De expertise van de MOD is 24 uur per dag beschikbaar. Ten behoeve van de responsorganisatie bij een (dreigende) crisis beheert het RIVM het meetwagenpark van de MOD en het Mobiele Chemisch-Biologisch Laboratorium.

Het DCC-IenW is het eerste aanspreekpunt voor IenW (single point of contact) voor bijstandsverzoeken om operationele ondersteuning bij incidenten, calamiteiten en crises in binnen- en buitenland te verlenen. Dit betreft bijvoorbeeld verzoeken aan Defensie om militaire ondersteuning in het openbaar belang. Hieronder vallen ook het op verzoek verlenen van nationale noodhulp, inclusief noodhulp in Caribisch Nederland en de autonome landen binnen het Koninkrijk en internationale noodhulpverzoeken afkomstig van de EU en de UN of internationale noodhulpverzoeken om responscapaciteiten bij stralingsongevallen.

8. Inspectie Leefomgeving en Transport

Inspecteur-generaal

Jan van den Bos

Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In die rol zet de ILT zich dagelijks in voor een duurzame en veilige leefomgeving, veilig transport en het vertrouwen in de woningcorporaties.

Het aandachtsgebied van de ILT omvat ongeveer 150 onderwerpen waaronder geluidsoverlast in de luchtvaart, vaartijden in de binnenvaart, taxivergunningen, woningcorporaties, vervoer van gevaarlijke stoffen, afval, genetisch gemodificeerde organismen en energielabels van woningen.

Werkzaamheden & kerntaken

Het werk van de ILT is veelomvattend en vaak complex. Dat betekent dat de ILT niet alles kan doen en kiezen noodzakelijk is. De ILT zet de schaarse capaciteit en middelen daarom vooral dáár in waar de grootste risico's optreden en waar toezicht en handhaving de meeste schade aan de samenleving kan voorkomen. Dit doet de ILT onafhankelijk van beleid en uitvoeringsorganisaties en gericht, op basis van verzamelde informatie en kennis van de grootste risico's. In haar ILT-brede risicoanalyse (IBRA) onderbouwt de ILT jaarlijks waar deze risico's kunnen optreden en waar het effect van de inzet van de ILT het grootst kan zijn.

De rol van de inspectie is breder dan alleen handhaven op naleving van de wet. Een inspecteur of vergunningverlener ziet nieuwe ontwikkelingen en onbekende risico's vaak als eerste. Zij zijn ook de ogen en oren van de bewindspersonen en de buitenwereld. De ILT geeft signalen af en deelt haar bevindingen actief met politiek en maatschappij.

Veel bedrijven en organisaties komen met de ILT in aanraking. Naast de uitvoering van toezicht verleent de ILT vergunningen en certificaten. Ze geeft informatie en voorlichting over wet- en regelgeving. Haar inlichtingen- en opsporingsdienst levert adequate opsporing

in geval van misdrijven die schade aan mens en maatschappij kunnen veroorzaken, zoals ernstige bodemvervuiling, gevaarlijke stoffen en fraude bij woningcorporaties. Ook doet de ILT onderzoek naar incidenten en ongevallen.

De ILT opereert in een maatschappelijk speelveld dat voortdurend in beweging is. De ILT wil maatschappelijk effect realiseren, haar omgeving betrekken en vanuit een stevige basis flexibel inspelen op maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. De ILT publiceert daarom een Meerjarenplan.

➔ Lees ons Meerjarenplan ILT 2022-2026

In het Meerjarenplan staat hoe de ILT de grootste maatschappelijke risico's aanpakt. Welke dat zijn, bepaalt de inspectie jaarlijks met behulp van de ILT-brede risicoanalyse. Vervolgens bekijken analisten en inspecteurs welke mogelijkheden er zijn om een risico te verminderen. Het totaal aan interventies, in combinatie met een inschatting van de benodigde mensen en middelen, staat beschreven in een programma.

De ILT kiest ervoor een deel van haar capaciteit specifiek op programma's in te zetten. Enkele voorbeelden:

- het programma Bodem waarin wordt gewerkt aan het voorkomen van verspreiding van verontreinigende stoffen, onjuiste verwerking en toepassing van grond en bouwstoffen en aantasting van de kwaliteit van drinkwatervoorraden;
- het programma Juiste verwerking afvalstoffen dat wil bevorderen dat afvalstoffen op een juiste manier worden verwerkt en schade voor mens en milieu wordt voorkomen of beperkt;
- het programma Slim en veilig goederenvervoer over de weg waar de ILT de ongewenste gevolgen wil beperken van het niet naleven van regels door transportbedrijven die daar economisch voordeel van hebben; gevolgen als onveiligheid op de wegen, schade aan het wegennet en verstoring van het marktevenwicht.

De ILT zet de komende jaren in op een sterkere informatiepositie en beter informatiegestuurd werken. In de ➔ Datakoers ILT 2022-2026 staan de ambities van de ILT op dat vlak.

Werkveld & stakeholders

De ILT zet zich in voor een veilige en duurzame leefomgeving, een veilig en duurzaam transport en vertrouwen in woningcorporaties. De ILT werkt vooral voor taken onder verantwoordelijkheid van de bewindspersonen van IenW. Hiernaast voert de ILT ook diverse taken uit onder verantwoordelijkheid van bewindspersonen van andere ministeries. De grootste taak buiten IenW betreft de Autoriteit woningcorporaties (Aw). De Aw voert het integraal risicogericht toezicht op woningcorporaties uit, zoals opgedragen in de Woningwet, onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
De ILT werkt waar nodig samen met andere Rijksinspecties. Ook heeft de ILT te maken met omgevingsdiensten in het VTH-stelsel (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving) waar het toezicht op leefomgeving en milieu betreft. In al haar werk heeft de ILT te maken met een grote variatie aan onderwerpen en daarmee aan stakeholders. Van treinwagons met gevaarlijke stoffen tot drones, elektronisch afval, scheepvaart, cybersecurity, energielabels, legionella, taxi's, vuurwerk. Benieuwd naar de bijzondere verhalen?

➔ Lees ons Jaarverslag ILT 2020

Specifiek

De ILT als organisatie

Eind 2019 heeft de ILT een reorganisatie afgerond. Met de nieuwe organisatiestructuur is de ILT beter ingericht om binnen haar wettelijke taken de grootste risico's aan te pakken. De structuurverandering was een belangrijke stap in een veranderproces dat in 2016 is ingezet. In 2020 en 2021 heeft de ILT verdere organisatorische slagen gemaakt op het gebied van informatie- en datagestuurd werken, compliance en de beheersing van de financiële processen.

Relatie ILT/Ministerie van IenW

De ILT werkt aan een verbeterde samenwerking binnen het departement van IenW. Binnen deze samenwerking staat opgavegericht werken aan de maatschappelijke thema's centraal. De nieuwe afspraken hierover zijn in het voorjaar van 2021 vastgelegd in het relatiestatuut tussen IenW en de ILT.

Die afspraken verduidelijken de rollen en verwachtingen over en weer. Per 1 januari 2022 vervalt de agentschapsstatus van de ILT. De ILT gaat verder als dienstonderdeel van IenW.

9. Programmadirectie COVID-19

Voor de COVID-19-crisis is bij het ministerie een speciale programma-directie ingericht, waarvan Heleen Groot de programmadirecteur is. Deze programma-directie bestaat sinds mei 2020 en is direct onder de secretaris-generaal geplaatst.

Werkzaamheden & kerntaken

Het kabinet heeft als doel om de COVID-19 crisis te bestrijden. Daarvoor is een inter-departementale crisisstructuur opgericht onder de coördinatie van de NCTV. De programma-directie COVID-19 dient de IenW-belangen binnen deze crisisstructuur. Dit betekent dat het zorg draagt dat de coronamaatregelen zo adequaat mogelijk aansluiten bij het IenW-beleid, -uitvoering en -sectoren. Daarmee is de programmadirectie verantwoordelijk voor advisering, regie, belangenbehartiging, coördinatie en kennisdeling.

De programmadirectie coördineert binnen IenW op alle terreinen die een raakvlak kennen met de coronamaatregelen, en werkt nauw samen met de beleids-DGs en -directies. Vanwege het belang van specifieke kennis van (sector)beleid en het daarmee gepaarde netwerk, zijn de medewerkers gedetacheerd vanuit alle hoeken van IenW. Het vormt een multidisciplinair team bestaande uit beleidsondersteuners, beleidsmedewerkers, bestuurs-adviseurs, communicatiemedewerkers en juristen. Verbindend en anticiperend werken binnen en buiten het ministerie zijn van belang om de IenW-belangen te kunnen dienen.
Typerend voor het werk bij de programmadirectie COVID-19 is het besluitvormingsproces van de te nemen maatregelen. De bewindspersonen nemen elke dinsdag deel aan de Ministeriële Commissie COVID-19 (MCC-19), een onderraad van de MR. Het Directeurenoverleg COVID-19 (DOC-19) en de Ambtelijke Commissie COVID-19 (ACC-19, op SG-niveau) bereiden de MCC-19 voor. De program-madirectie bereidt deze gremia voor en neemt deel.

De ontwikkelingen en processen volgen elkaar in hoog tempo op, en daarmee is snel en strategisch handelen ook vereist. IenW agendeert zelf ook onderwerpen ter besluitvorming in de MCC-19 zoals het tijdelijk vuurwerkverbod en het herijkte reispakket.

Onderwerpen COVID-19 binnen IenW

- Een groot scala aan onderwerpen passeren de revue binnen de COVID-19-crisis, aangezien de pandemie bijna alle facetten van de maatschappij raakt. Voor IenW zijn dat bijvoorbeeld het tijdelijke vuurwerkverbod, de mondkapjesplicht in het OV, handhaving op ziekenhuisafval, de consequenties van minder reizigers in het OV, de werkwijze van de routekaart, vliegverboden, het operationeel houden van de vitale sectoren van IenW, rijexamens, consequenties van de avondklok op tankstations en voorzieningen op de OV-stations, groepsgrootteverbod in relatie tot privé- en bedrijfsmatig vervoer, enz.
- Aandacht voor bepaalde IenW-beleid en -sectoren kent een hoge correlatie met het verloop van de crisis. Aan het begin van de pandemie was er bijvoorbeeld grote zorg over de financiële positie van de vervoerders vanwege sterke afname van reizigers door de lockdown. IenW en FIN hebben daarvoor een beschikbaarheidsvergoeding in het leven geroepen. Hoe langer de pandemie duurt, hoe groter de consequenties zijn voor bepaalde sectoren waarbij de druk op het ministerie en kabinet hoger wordt opgevoerd om oplossingen te bieden.
- Ten tijde van het schrijven (maart 2021) zijn het de strikte inreisbeperkende maatregelen van Nederland die de nodige aandacht krijgen. IenW werkt samen met andere ministeries aan een herijkt reispakket waarbij er meer wordt aangesloten op wat andere Europese lidstaten doen en op de EU-raadsaanbevelingen. Ook is er een wet op de quarantaineplicht in de maak. Het herijkte reispakket treedt in werking zodra de quarantaineplicht is ingevoerd.
- Richting zomer 2021 is de inschatting dat de vaccinatiegraad in Nederland hoog genoeg zal zijn om een aantal maatregelen los te laten. Om reizen binnen de EU te faciliteren, wordt er momenteel gewerkt aan een vaccinatie- en testbewijs dat Europees erkend zou moeten worden.

Werkveld & stakeholders

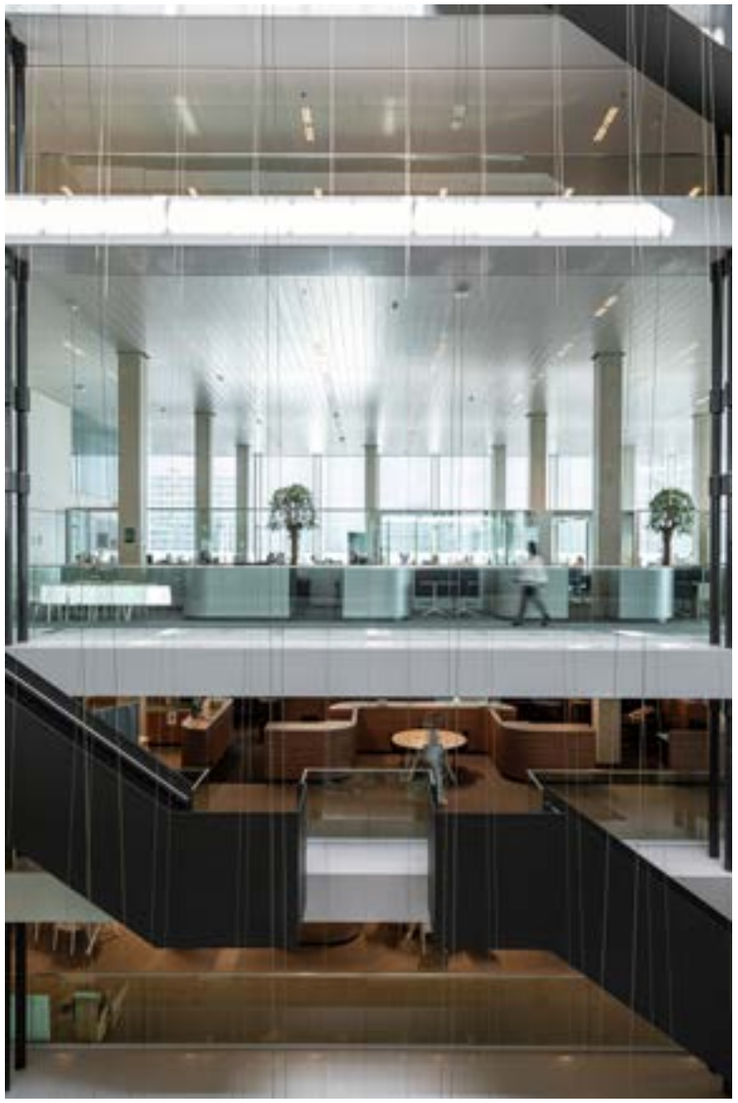
De COVID-19 pandemie kent een kabinetsbrede aanpak onder leiding van de minister-president, minister van VWS en minister van JenV. Daarom is het werkveld bij uitstek interdepartementaal. Waar er aan het begin van de pandemie sterk is gestuurd op medische indicatoren (bezetting aantal IC-bedden, besmettingsgraad, kan de zorg het aan?), is er tegenwoordig meer aandacht voor de sociaaleconomische kant. Dit heeft ook perspectief aan IenW geboden om meer aandacht te vragen en oplossingen te bieden voor IenW-sectoren.

De stakeholders van IenW lopen zeer uiteen. Er is goed contact met de sectoren vanuit de beleidsdirecties om de handhavings- en uitvoeringsaspecten goed in beeld te hebben, en ook om input op te halen voor nieuw beleid of wetgeving.

Specifiek

De werkhypothese is dat de programmadirectie het hele jaar 2021 zal bestaan, ook met het oog op een goede afronding van de crisis (evaluatie) en overdracht naar de beleidsdirecties.

10. Directie Bestuursondersteuning (DBO)



De directie Bestuursondersteuning (DBO) ontzorgt de politieke en ambtelijke leiding van het ministerie met (strategische) advisering, (secretariële) ondersteuning en een soepel lopende stukkenstroom. Deze directie is het ondersteunende dienstonderdeel voor de bewindspersonen en voor de Bestuursraad. En ondersteunt en adviseert daarmee op vaste overlegorganen als de Staven (overleg tussen Bewindspersoon en directies), de Ochtendberaden (overleg tussen bewindspersonen en Bestuursraadleden) en de overleggen van de Bestuursraad.

DBO bestaat uit ca. 55 medewerkers en staat onder leiding van directeur Brigitte Zonneveld.

De kerntaken van DBO in 4 pijlers:

1. Secretariële ondersteuning bewindspersonen en BSR-leden, Kamerbewaarders en catering;
2. Advisering van de bewindspersonen en ambtelijke top (de politiek-assistenten, de adviseurs minister en staatssecretaris en de Bestuursraadleden. De politiek-assistenten van de bewindspersonen worden in overleg met u aangesteld;
3. Coördinatie van de stukkenstroom en parlementaire zaken (team Stukkenstroom en Parlementaire zaken SPZ);
4. Specifieke onderzoekwerkzaamheden en ondersteuning voorbereiding adviezen (FlexTeam).

Specifiek

Secretariële ondersteuning en algemene ondersteuning Bestuursplein

De bewindspersonen en de BSR-leden worden ondersteund door hun secretariaten. Voor de bewindspersonen, de SG en de DG's zijn dit duo-teams.
Het secretariaat minister en het secretariaat staatssecretaris heeft voorts een flex-collega, die bijspringt, o.a. op de dagen dat de duo's niet voltallig aanwezig zijn.
Zij werken allen nauw samen om alles soepel te laten verlopen.

Advisering van de bewindspersonen en ambtelijke top (PA's, adviseurs minister, staatssecretaris en Bestuursraadleden)

Politiek-assistenten

De politiek-assistenten (PA's) van de bewindspersonen ondersteunen bij de parlementaire contacten en de contacten met het maatschappelijk veld. Zij werken nauw samen met de adviseurs van de bewindspersonen.

Bestuursadviseurs

De adviseurs adviseren de politieke en ambtelijke top gevraagd en ongevraagd over inhoudelijke en politiek gevoelige kwesties. Voorts bieden zij ondersteuning bij de voorbereiding van diverse overleggen. Zij vormen de schakel tussen beleid, de Bestuursraad en de Bewindspersonen.
Verderop in dit hoofdstuk treft u het overzicht van de adviseurs aan en hun bereikbaarheidsgegevens.

Adviseurs Bestuursraad

De adviseurs van het team algemeen adviseren en ondersteunen de BSR-leden over de niet politiek-inhoudelijke zaken, zoals: bestuurskosten; Bestuursraad; de Ministerraad; De Raad voor Financiële en Economische Zaken, Infrastructuur en Landbouw (REZIL); De Commissie voor Financiële en Economische Zaken, Infrastructuur en Landbouw (CEZIL); het overleg van alle secretarissen-generaal (SGO) en de diverse onderraden.
Tevens participeert dit in het WOB-regieteam; coördineert de algemene politieke beschouwingen (APB) van de Tweede en de Eerste Kamer; de begrotingsvoorbereiding- en behandeling; het jaarverslag van de IenW-organisatie; de coördinatie Kamervragen voor het jaarverslag en de ontwerpbegroting van IenW en de Start- en Verantwoordingsdocument-cyclus.

Coördinatie stukkenstroom en parlementaire zaken (SPZ)

De gehele stukkenstoom van IenW is volledig gedigitaliseerd en verloopt via het systeem Content Management. Alle medewerkers en de BSR-leden kunnen op deze wijze de stukken beoordelen en doorgeleiden.
De Bewindspersonen en BSR-leden hebben een e-parafeerapp voor het afdoen van de stukken.

Het team Stukkenstroom en Parlementaire Zaken (SPZ) coördineert niet alleen de route van alle IenW-stukken in Content Manager en Ibabs naar de bewindspersonen en de beide Kamers, maar regelt ook de coördinatie van de beantwoording van parlementaire vragen, verzoeken en bijvoorbeeld de begrotingsbehandeling binnen het ministerie.
SPZ vormt de verbindende schakel tussen de (beleids-)directies, de ondersteuners en de adviseurs v.w.b. de efficiënte en professionele doorgeleiding van alle digitale stukken en inkomende post.

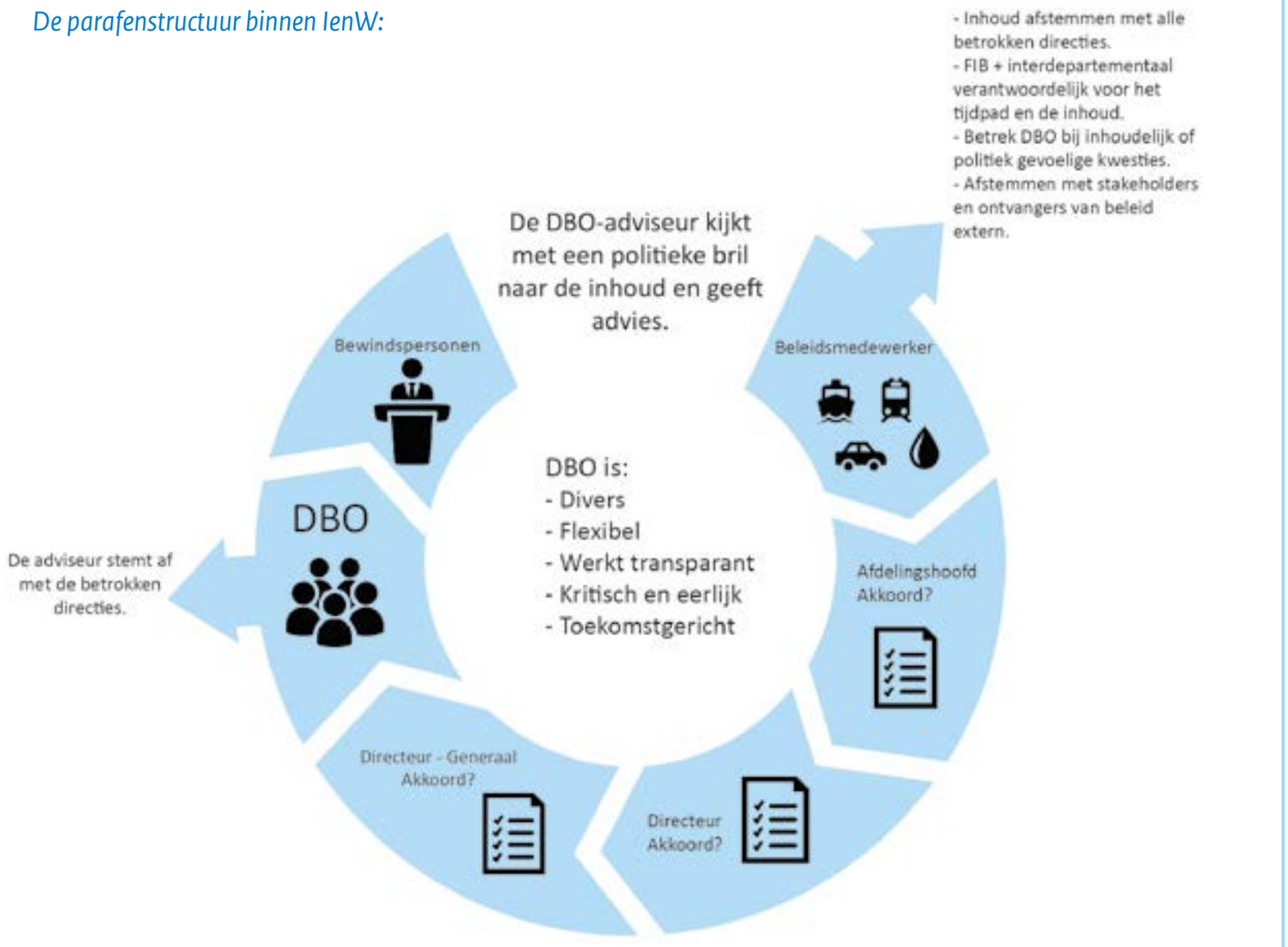
10. Directie Bestuursondersteuning

Voorts verzorgt dit team de administratieve en voorbereidende ondersteuning van diverse overleggen, zoals de Bestuursraad en het Ochtenberaad. Ook onderhoudt het team de contacten met de Griffies van de Eerste en met Tweede Kamer voor de logistieke en agenda-technische parlementaire zaken. De inhoudelijke Kamercontacten verlopen via de PA's.

Het FlexTeam

Dit team bestaat uit strategische adviseurs en verricht voornamelijk specifieke onderzoekwerkzaamheden en biedt in voorkomende gevallen (zoals bij strategische vraagstukken e.d.) ondersteuning bij de voorbereiding van adviezen aan de bewindspersonen en BSR.

De parafenstructuur binnen IenW:



Managementteam DBO

Werkzaamheden & kerntaken

Brigitte Zonneveld is leidinggevende en als directeur eindverantwoordelijk voor de directie qua mensen, producten, diensten en financiën. Brigitte bekleedt voorts samen met de adviseurs een adviesrol richting de Bestuurs-raadleden en neemt in die hoedanigheid ook deel aan de wekelijkse BSR-vergaderingen.

De plaatsvervangend directeur is verantwoordelijk voor het management van de adviseurs van de ambtelijke top, het team secretaresses, de kamerbewaarders en catering en de directiesecretaris.

XXXXXXX is verantwoordelijk voor het management van het team Stukkenstroom en Parlementaire Zaken en blijft tevens adviseur op het gebied van KLM.

De directiesecretaris is belast met alle organisatorische, adviserende en financiële aspecten van het MT van DBO (PIOFACH).

Kamerbewaarders en cateringmedewerkers DBO

Werkzaamheden & kerntaken

De kamerbewaarders zorgen ervoor dat de live-vergaderingen van de bewindspersonen en de ambtelijke top op het bestuursplein goed verlopen. Zij begeleiden het bezoek van de bewindspersonen, SG en plv. SG en bewaken de tijd.
Ook hebben zij de coördinatie van de vergaderzalen op de 11e verdieping.

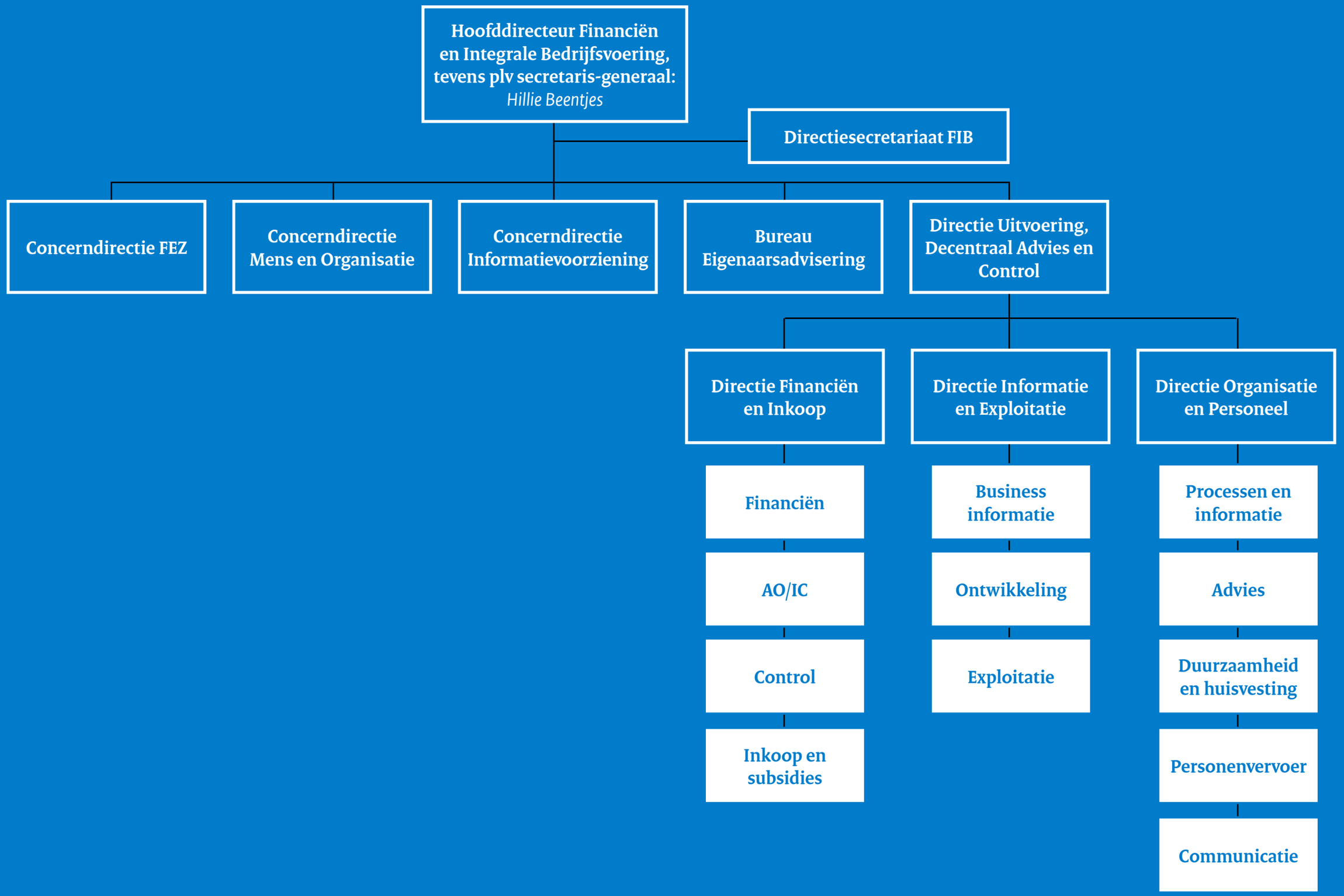
Het team Catering verzorgt samen met de kamerbewaarders dat het de bewindspersonen en BSR-leden aan niets ontbreekt qua verzorging van de inwendige mens. Deze twee teams assisteren elkaar.

11. Financiën en Integrale Bedrijfsvoering

Hoofddirecteur Financiën en Integrale Bedrijfsvoering, tevens plv secretaris-generaal

Hillie Beentjes

Organogram Financiën en Integrale Bedrijfsvoering



Hoofddirectie Financiën en Integrale Bedrijfsvoering

Financiën en Integrale Bedrijfsvoering (FIB) is de gezamenlijke naam voor alle bedrijfsvoeringsdirecties van IenW. Onder FIB vallen de concerndirecties Bedrijfsvoering die een IenW-breed verantwoordelijke zijn voor het ontwikkelen, ontwerpen en implementeren van Bedrijfsvoeringsbeleid en -kaders. Ook valt onder FIB de directie Uitvoering, Decentraal Advies en Control die verantwoordelijk is voor de uitvoerende taken van de bedrijfsvoering voor de Bestuurskern van IenW en (deels) voor de agentschappen.

De bedrijfsvoeringsdirecties vallen, buiten FEZ, onder de verantwoordelijkheid van de pSG, Hillie Beentjes. FEZ valt onder verantwoordelijkheid van de SG. Tussen de bedrijfsvoeringsdirecties wordt zoveel en zo goed mogelijk samengewerkt om het beste resultaat voor IenW te realiseren: Bedrijfsvoering is daarmee partner in het resultaat van IenW.

Werkzaamheden & kerntaken

De bedrijfsvoering van IenW vervult een essentiële rol in het bereiken van de ambities en de doelstellingen van het ministerie. De politieke en maatschappelijke thematiek en dynamiek, zoals opgavegericht werken, snelle IT-ontwikkelingen en een transparante overheid, vragen flexibiliteit en wendbaarheid in de inzet van mensen, financiën en (IV-)middelen. Daarom staat de organisatie voor integraliteit in de bedrijfsvoering waarin de financiële-, HRM- en I-(CIO)-taken, organisatie-inrichting en beveiligingstaken zijn samengebracht. FIB kent vijf organisatorische eenheden die in totaal uit ongeveer 450 fte bestaat.

FIB heeft, als concernstaf voor de bedrijfsvoering van IenW, een regisserende, adviserende en

toetsende rol in het functioneren en presteren van IenW. FIB ondersteunt en adviseert het management op het gebied van financiën, organisatie, strategie en personeelsbeleid. De aandacht gaat vooral uit naar de relatie tussen te bereiken resultaten, in te zetten middelen en kosten.

Kerntaken van FIB zijn hierin:

- Ontwikkelen, ontwerpen en implementeren van Bedrijfsvoeringsbeleid en -kaders;
- Regisseren van proces en inhoud van de Concernsturings- en Begrotingscyclus;
- Beleidscontrol door toetsing van en advisering over beleidsvoorstellen;
- Advisering over de inrichting van en control op de bestuurlijke organisatie en de bedrijfsvoering;
- Beheer en gebruik van systemen en (bijbehorende) werkprocessen.

Specifiek

Concerndirectie FEZ

De begrotingen van IenW bedragen samen grofweg € 8 mld. per jaar. De minister is volgens de comptabiliteitswet (eind)verantwoordelijk voor de rechtmatigheid, doelmatigheid en ordentelijkheid van het beleid dat aan deze begrotingen ten grondslag ligt en wordt hiervoor door de Algemene Rekenkamer gecontroleerd. Via het organisatie- en mandaatbesluit IenW is deze verantwoordelijkheid binnen IenW belegd bij de diverse hoofden van diensten. De directeur FEZ helpt de minister bij het invulling geven van haar/zijn eindverantwoordelijkheid door toe te zien op een rechtmatige, doelmatige en ordentelijke uitvoering van de begroting door de hoofden van diensten. Mocht de directeur FEZ een bezwaar hebben bij een voorstel afkomstig vanuit een dienst dan zal hij of zij dit kenbaar maken aan de minister.

FEZ zorgt voor en onderhoudt één resultaatgerichte concernsturing- en begrotingscyclus, adviseert de bewindspersonen, de ambtelijke leiding en het IenW-management bij budgettaire inpassingsproblemen en bewaakt de begrotingsuitvoering door de lijn. FEZ vervult daarnaast de algemeen economische adviesfunctie (rond bv. de Miljoenennota) en ondersteunt de beleidsontwikkeling en (politieke) besluitvorming door het toetsen van en adviseren over beleidsvoornemens van IenW-diensten met het oog op maatschappelijke kosten en baten, doelmatige en effectieve uitvoering vanuit een inhoudelijk onafhankelijke positie met eigen expertise. FEZ is ook verantwoordelijk voor het bedrijfsvoeringsbeleid, de bedrijfsvoeringskaders en de inrichting van de (tweedelijns) toezichtsagenda op de bedrijfsvoering.

Concerndirectie Informatievoorziening (CDIV)

CDIV is formeel begin 2021 opgericht na een kleine interne reorganisatie. Dit mede omdat IenW tot heeft doel gesteld zich te ontwikkelen tot een proactieve en innovatieve speler op het gebied van digitalisering. CDIV is verantwoordelijk voor de strategievorming, kaderstelling en control op het vlak van IV. Ook het toezicht op de integrale beveiliging van het departement wordt binnen CDIV uitgevoerd door de functie Beveiligingsambtenaar (BVA). CDIV stelt de organisatie in staat een leidende rol te vervullen op het vlak van digitalisering. Vanuit een nieuwe taakstelling van de CIO IenW, worden bewindslieden en de Bestuursraad in staat gesteld om de leiding te nemen bij die digitale transformatie van het ministerie en haar partners. Risico's gepaard met digitalisering (zoals cybercrime) worden door CDIV verkleind en compliance (waaronder AVG) verbeterd. Kosten worden beheersbaar door uniformering en standaardisering. CDIV zorgt ervoor dat het departement meer in control komt van haar eigen beveiliging. De naam van CDIV wordt gewijzigd naar concerndirectie Informatiebeleid (CDIB).

Concerndirectie Mens en Organisatie (CDMO)

De focus van de concerndirecties ligt op advisering van de bewindslieden en SG-functie vanuit het concernbelang van IenW en de SG als 'ambtelijk eindverantwoordelijk'. Enerzijds valt hieronder het in opdracht van de SG opstellen van IenW-brede HRM-kaders. Anderzijds behelst dit namens de SG de control op deze HRM-kaders. Daarbij is niet alleen inhoud maar vooral de relatie tussen de betrokken partijen een belangrijke dimensie. Alleen door investering in de relatie ontstaat een open sfeer voor bespreking van issues bij kaderstelling en control. Deze relationele dimensie is op ieder niveau (van bestuur tot medewerkers) even belangrijk. Binnen CDMO is er momenteel veel focus op de vijf thema's uit het Strategisch Personeelsplan (SPP): i) Wendbaarheid en opgavegericht werken, ii) IV en data, iii) Leiderschap, iv) Arbeidsmarkt en werving en v) Hybride werken.

Bureau Eigenaarsadvisering (BEA)

Bureau Eigenaarsadvisering is verantwoordelijk voor het ondersteunen van de secretaris-generaal in zijn rol als eigenaar van zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en ProRail (voorgenomen ZBO). BEA adviseert de eigenaar (SG en pSG) van de ZBO's met betrekking tot de sturing en verantwoording van de ZBO's en de relatie tussen minister en ZBO's. BEA is momenteel alleen gericht op de eigenaarsadvisering van de eigenaar voor de ZBO's. De eigenaarsadvisering agentschappen valt momenteel nog onder de concerndirectie Financiën, maar deze twee taken worden in de nabije toekomst in een nieuw te vormen organisatieonderdeel samengevoegd. De precieze invulling hiervan wordt momenteel bezien.

Directie Uitvoering en Decentraal Advies en Control (UDAC)

Onder verantwoordelijkheid van de pSG worden de uitvoerende taken van bedrijfsvoering voor de Bestuurskern van IenW en (deels) voor de agentschappen verricht door de directie Uitvoering en Decentraal Advies en Control (UDAC). Deze directie heeft tevens een sturende en/of regisserende rol richting de Rijksbrede SSO's (concerndienstverleners) waarin de afgelopen jaren een aanzienlijk deel van de bedrijfsvoering is ondergebracht. UDAC bestaat uit drie directies die gespiegeld zijn aan de drie concerndirecties:

1. Directie Financiën en Inkoop ondersteunt en adviseert op gedegen en proactieve wijze op het gebied van control, het financiële administratieve- en inkoopproces en borgt de rechtmatigheid ervan;
2. Directie Informatie en Exploitatie is verantwoordelijk voor alle vormen van dienstverlening op ICT-gebied van gebruikersondersteuning en beheer via leveranciersmanagement en projectuitvoering tot en met (strategisch) advies;
3. Directie Organisatie en Personeel adviseert en ondersteunt managers en medewerkers bij vragen op het gebied van inkomen en arbeids-voorwaarden, organisatieontwikkeling, de ontwikkeling van teams en individuele medewerkers en de verduurzaming van IenW. De afdeling duurzaamheid en huisvesting draagt zorg voor de huisvesting en de facilitaire voorzieningen voor het verzorgingsgebied en zorgt voor verbinding, monitoring en verslaglegging van duurzaamheid in de bedrijfsvoering en uitvoering van IenW. Onder deze directie valt ook de afdeling die het personenvervoer uitvoert voor de bewindspersonen en ambtelijke top van IenW. Tot slot verzorgt het team communicatie het communicatieadvies over de bedrijfsvoering activiteiten van FIB.

12. Directie Communicatie

De directie Communicatie (DCO) ondersteunt via communicatie de totstandkoming van helder en gedragen IenW-beleid. We halen de buiten-wereld binnen en stimuleren de binnenwereld naar buiten te gaan.

Werkzaamheden & kerntaken

Voor vertrouwen en draagvlak is effectieve en betrouwbare communicatie onmisbaar. Als partner van beleid en uitvoering werkt DCO in het hart van de organisatie. Onze ambitie is begrijpelijk beleid te maken in plaats van beleid begrijpelijk. Daarbij verbinden we binnen- en buitenwereld, evenals de korte en lange termijn en spelen we in op de dagelijkse actualiteit.

DCO werkt nauw samen met de politieke en ambtelijke top. Samen bepalen we de communicatieve prioriteiten: extern, intern én corporate. Deze vormen de basis voor ons werk. Daarbij staat openheid voorop en blijven we in verbinding met andere departementen en maatschappelijke thema's.

Bij DCO werken 65 communicatieprofessionals. We kennen de disciplines: communicatieadvies, woordvoering, onderzoek en analyse, beeld, online advies, social media-advies, webcare en maatschappelijke correspondentie, monitoring, protocol en externe optredens, intranetredactie, corporate communicatie, speech schrijven.

Sinds maart 2020 werken we vanwege corona bijna permanent met een crisisteam. We zorgen voor duidelijke communicatie over de maatregelen die IenW neemt om corona onder controle te krijgen. Denk aan verplichte testen voor reizigers, maar ook aan afspraken met OV-partijen zodat mensen die moeten reizen, kunnen reizen. Daarbij werken we intensief samen met partners in de samenleving (OV-bedrijven, gemeenten etc.).

Sinds IenW'ers thuiswerken heeft ook de interne communicatie een boost gekregen. Zo organiseert DCO corporate webinars voor de hele IenW-familie (bv. kennismaking nieuwe bewindslieden) en zorgen we voor een tweewekelijks bericht van de SG aan alle IenW'ers.

Werkwijze en contact met bewindslieden

C-teams

DCO ondersteunt de bewindslieden ieder met een eigen communicatieteam. In deze teams zijn alle betrokken DCO-disciplines vertegenwoordigd. Onder leiding van een coördinator en een MT-lid werken de teams planmatig aan het profiel en de prioriteiten van de bewindspersonen en het departement. Bewindspersonen hebben elke twee weken een overleg met een afvaardiging van het team.

Een derde C-team is er voor de corporate communicatie, de communicatie (intern en extern) van het ministerie als organisatie en voor de communicatieve ondersteuning van de secretaris-generaal. Daarnaast formeren we multidisciplinaire teams rond grote projecten, zoals corona, Prinsjesdag of de kabinetswissel.

Woordvoering

De woordvoerders acteren op de actualiteit, adviseren bewindspersonen over publiciteit (optredens, interviews en reacties voor pers), doen woordvoering richting media en geven strategisch advies op actuele en beeldbepalende onderwerpen. De woordvoerders van de bewindspersonen staan in nauw contact met de persvoorlichters van andere IenW-onderdelen en uitvoeringsorganisaties, zoals Rijkswaterstaat, de ILT en het KNMI. Daarnaast heeft DCO een crisiscoördinator. Bij grote crises werken alle disciplines van DCO nauw samen.

Protocol & Externe Optredens

De adviseurs van protocol verzorgen de advisering, voorbereiding en begeleiding bij nationale en internationale externe optredens. Ze initiëren werkbezoeken, beoordelen uitnodigingen op basis van de prioriteiten en stellen programma's voor evenementen samen. Belangrijk hierbij is een juiste balans in prioriteiten en een evenredige landelijke dekking.

Speeches en redactie

De speechschrijvers verzorgen alle speeches en spreekpunten voor openbare optredens, videoboodschappen, voorwoorden en andere op naam van bewindslieden geschreven teksten, met uitzondering van Kamerbrieven. Voor beeldbepalende spreekmomenten hebben bewindspersoon en speechschrijver vooraf een gesprek. Ook is de speechschrijver soms aanwezig bij vergaderingen met de bewindspersoon.

De redactie verzorgt de nieuwsvoorziening binnen IenW over zowel intern als extern nieuws: IenW-onderwerpen, HRM- en ICT-zaken, versterking sociale cohesie en ondersteuning bedrijfsvoering. De redacteurs gebruiken daarvoor intranet (zowel tekst als beeld en geluid), (digitale) magazines en narrowcasting.

Communicatieadvies en Onderzoek & Analyse

In de dagelijkse hectiek is het soms oppassen dat 'regeren' niet 'reageren' wordt. We hebben ook eigen verhalen te vertellen. Daarvoor zijn de communicatieadviseurs verantwoordelijk. Zij adviseren hoe we onze prioriteiten het beste over het voetlicht krijgen. Dat doen ze in nauwe samenwerking met hun collega's binnen DCO en hun beleidscollega's.
Ook zijn de communicatieadviseurs verantwoordelijk voor publieks-communicatie. Dan gaat het bijvoorbeeld om de informatievoorziening via websites als Rijksoverheid.nl en via gedragscampagnes als MONO, BOB

en vuurwerk. DCO faciliteert IenW daarnaast in beeldcommunicatie en vormgeving (foto's, video's, infographics) en bewaakt de Rijkshuisstijl.

DCO haalt de buitenwereld binnen. Dat doen we onder meer met behulp van media-analyses en publieksonderzoek. Daarnaast ontwikkelen en benutten we gedragskennis en -onderzoek. Weten is immers nog geen doen. Naast ratio spelen emotie en onbewuste patronen een grote rol. Met deze kennis maken we onze communicatie effectiever.

Newsroom

De Newsroom van DCO is de schakel tussen de buitenwereld en het ministerie. Monitoring houdt doorlopend in de gaten wat er rondgaat over IenW-onderwerpen: zowel online als print, radio en televisie. De adviseurs leveren continu overzichten en omgevingsbeelden, zodat IenW snel kan reageren en weet wat er leeft.

Bij maatschappelijke correspondentie/webcare komen alle publieksvragen binnen. Elke vraagsteller krijgt antwoord, in overleg met de beleidsafdelingen en/of woordvoering. Komen er veel vragen binnen over hetzelfde onderwerp, dan volgt een intern signaal of externe actie.

De online en social media adviseurs brengen de boodschap van IenW online. Via social media, maar ook via websites en ➔ Rijksoverheid.nl en ➔ Government.nl (Engelstalig kanaal). Zij adviseren de bewindspersonen over social media. Team online vormt daarnaast de schakel naar het corporate intranet.

13. Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ)

Met recht verbindend: de hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) levert toonaangevende juridische kwaliteit en produceert resultaatgericht. HBJZ signaleert ontwikkelingen in bijvoorbeeld de rechtspraak en verbindt thema's. HBJZ draagt er aan bij dat het ministerie behoorlijk bestuurt en rechtstatelijk handelt.

Werkzaamheden & kerntaken

HBJZ is een specialistische dienst binnen de bestuurskern van het ministerie en heeft tot taak de kwaliteit van het juridisch handelen en besturen van het ministerie vorm te geven en te bewaken.
Op het gebied van juridische kwaliteitszorg werkt HBJZ samen met de bestuurlijk-juridische afdelingen/diensten van onder meer Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Beleid wordt in belangrijke mate gerealiseerd door middel van juridische instrumenten. HBJZ levert dit instrumentarium.

Het gaat om vijf kernproducten:

1. Wet- en regelgeving;
2. Overeenkomsten/convenanten;
3. (Onderbouwing van) besluiten;
4. Bestuurlijk-juridische advisering;
5. Het begeleiden van geschillen.

Werkveld & stakeholders

Kwaliteit regelgeving

Samen met de beleidsDG's/directies werkt HBJZ aan het uitvoeren van het regeerakkoord, het uitvoeren van Europese en internationale verplichtingen en het moderniseren van de IenW-regelgeving.
Jaarlijks wordt in nauw overleg met de beleidsDG's bepaald om welke onderwerpen het concreet gaat, waarbij onvoorziene prioriteiten vanzelfsprekend in goed overleg gedurende het jaar worden ingepast.
Hierbij worden het nut, de noodzaak en de gevolgen van het voorgenomen beleid beoordeeld in relatie tot het gekozen juridische instrument. Ook wordt bezien hoe de regelgeving van het ministerie verder gestroomlijnd, geïnnoveerd/gemoderniseerd en waar mogelijk verminderd kan worden.
Bijna de helft van de regelgeving van IenW vloeit voort uit Europese wetgeving of andere internationale verplichtingen. Tijdige implementatie van EU- en internationale verplichtingen is topprioriteit. Termijnen zijn vaak krap en het voorkomen van sancties op termijnoverschrijding is belangrijk.

Bestuurlijk-juridische advisering

De uitdaging voor HBJZ is het gebruik maken van de kansen die het recht biedt en tegelijk de juridische risico's te beheersen.
Bij bestuurlijk-juridische advisering gaat het naast de concrete beleidsdossiers tevens om de meer overkoepelende zaken, zoals het aandeel dat IenW levert in goed openbaar bestuur (good governance) door de Rijksoverheid.

HBJZ adviseert over alle bestuurlijk-juridische aspecten van de beleidsterreinen van IenW. Het gaat daarbij onder andere om verkeers- en vervoerrecht, de aanleg en het beheer van infrastructuur, milieurecht, fysieke leefomgeving, luchtvaart-, scheepvaart-, zee- en waterrecht.
HBJZ beschikt ook over specialisten op het terrein van algemeen bestuursrecht, openbaarheid van bestuur, privaatrecht en Europees en internationaal recht.
De ervaring leert dat het tijdig betrekken van de bestuurlijk-juridische aspecten bij de beleidsvoorbereiding essentieel is voor de vlotte totstandkoming en uitvoerbaarheid van het beleid.

Openbaarheid en transparantie

De eindverantwoordelijkheid voor de behandeling van verzoeken op grond van de Wet openbaarheid van bestuur ligt binnen IenW bij de beleidsDG's/directie. HBJZ beschikt over een specialistisch team (Wob-unit) dat de afhandeling van die verzoeken begeleidt, faciliteert en ondersteunt.

14. Directie Participatie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is uniek met een aparte directie Participatie (DP), die fungeert als advies- en kenniscentrum voor de inzet van participatie.

Werkzaamheden & kerntaken

Wij dragen bij aan oplossingen voor de complexe maatschappelijke vraagstukken op het terrein van infrastructuur, milieu en waterstaat, door het leren op het gebied van participatie te bevorderen. Dat betekent: participatie zodanig in het hart van IenW en de samenleving krijgen, dat beleid, besluitvorming en uitvoering verbeteren. Dàt is onze opgave. Wij maken ons sterk voor het betrekken van ‘unusual suspects’ en groepen waarvan de stem niet of nauwelijks gehoord wordt.

De directie heeft vier kerntaken:

1. Participatieadvies;
2. Zienswijzenprocedures en internetconsultaties;
3. Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov);
4. Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL).

Participatieadvies

De Directie Participatie adviseert de interne IenW-organisatie over en ondersteunt haar bij participatieprocessen en interactie met de samenleving ter verbetering van plannen en besluiten. De adviezen worden op maat gemaakt en zijn gebaseerd op verschillende expertisegebieden, verzameld en ontsloten via ➔ het Kennisknooppunt Participatie.

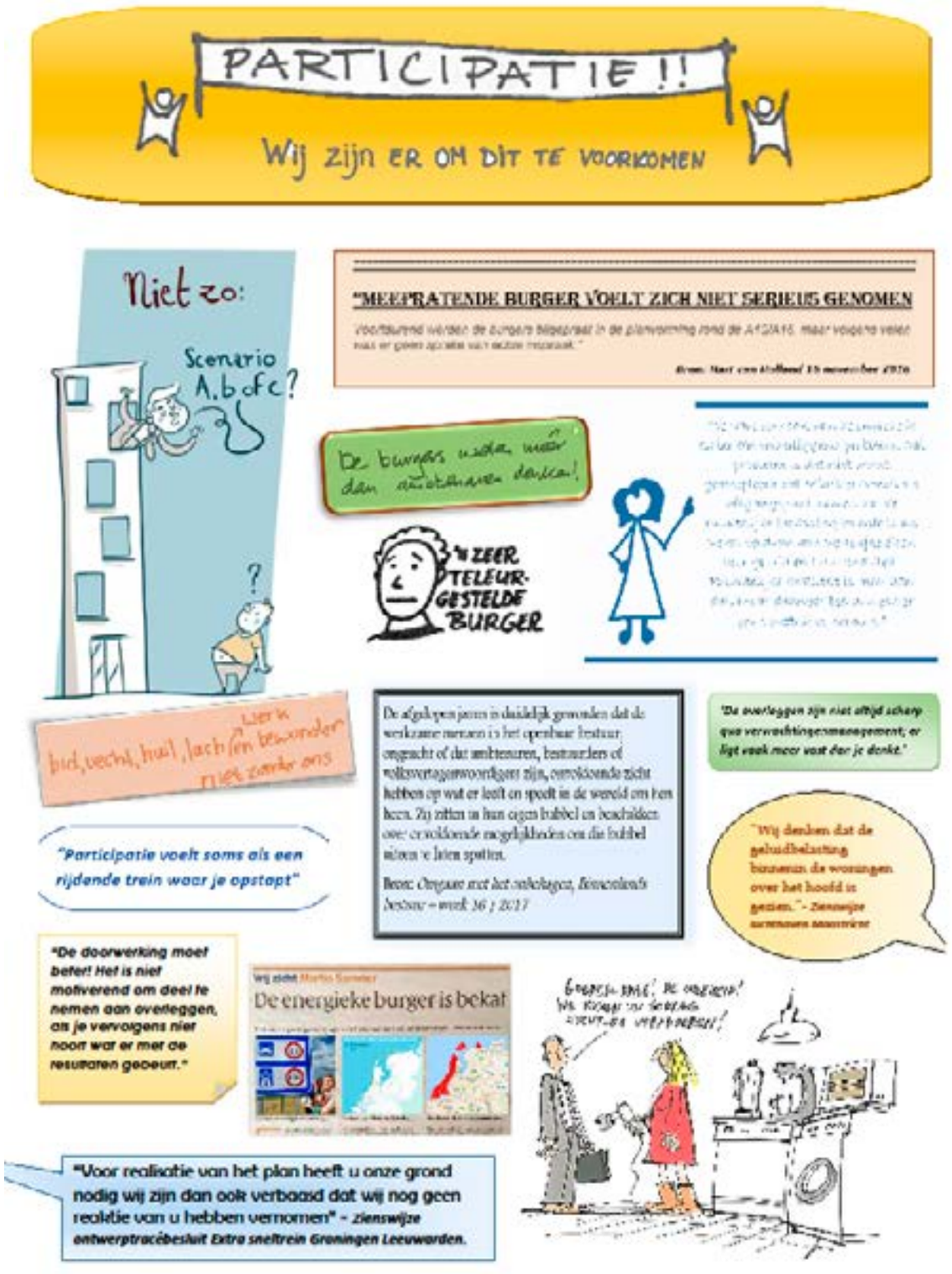
Zienswijzenprocedures en internetconsultaties

De directie begeleidt en verzorgt het overgrote deel van de IenW-zienswijzenprocedures (inspraak), o.a. van wegen- en waterprojecten. Het gaat om gemiddeld 60 procedures per jaar. We werken daarbij voortdurend aan de verdere verbetering van de procedures, de communicatie over en de benutting van de zienswijzen.
De directie verzorgt (in samenwerking met beleid

en HBJZ) voor IenW alle (op grond van kabinetsbeleid verplichte) openbare internetconsultaties bij het opstellen en wijzigen van concept wet- en regelgeving en concept beleidsdocumenten. Opgedane kennis over eerdere internetconsultaties gebruiken we om de procedure en werkwijze verder te optimaliseren. Het ministerie heeft gemiddeld 40 internetconsultaties per jaar. U wordt als bewindspersoon altijd via een nota om akkoord gevraagd over het online gaan van een internetconsultatie.

Landelijke Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov)

De directie huisvest ook het secretariaat van het Locov, dat bij besluit van 13 oktober 1999 is ingesteld door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat. Het Locov wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Deze functie wordt op dit moment vervuld door Paulus Jansen. In het Locov vindt informatieuitwisseling, overleg en advies plaats tussen zeven consumentenorganisaties enerzijds en het ministerie van IenW, NS en Prorail anderzijds. Onderwerp van bespreking en advisering is het openbaar vervoer per trein over het hoofdrailnet. De consumentenorganisaties behartigen in het Locov de belangen van de reiziger. Jaarlijks geven de consumentenorganisaties circa 20 formele adviezen aan IenW, NS en/of ProRail.



Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)

Het OFL is een onafhankelijk platform dat rijksoverheid en samenleving bijeenbrengt om samen te werken aan oplossingen voor complexe vraagstukken rond de inrichting en governance van de fysieke leefomgeving.

- Het overlegorgaan is vastgelegd in de Wet overleg infrastructuur en milieu.
- De onafhankelijkheid wordt gewaarborgd door onafhankelijke voorzitters. Per 1-12-2020 zijn dit Wobine Buijs, Johan Remkes, Marleen Stikker, Johan van de Gronden, Jeroen de Haas en tijdelijk ook Sybilla Dekker. De voorzitter creëert, ondersteund door een OFL-secretaris, een neutrale setting waarin alle deelnemers een gelijkwaardige positie hebben.
- Het OFL kent **wettelijk benoemde leden**, die in de Wet door de minister zijn benoemd als lid van het overlegorgaan. Het gaat om circa 50 organisaties, veelal belangenbehartigers, koepelorganisaties en grote bedrijven op het gebied van verkeer, vervoer, natuur en water.
- Daarnaast hebben verschillende belangenorganisaties en organisaties die actief of betrokken zijn bij de fysieke leefomgeving zich aangesloten bij het overlegplatform als OFL-deelnemer. Deelnemers van het OFL kunnen invloed uitoefenen op rijksbeleid dat gaat over de fysieke leefomgeving. Zij kunnen bijvoorbeeld de overheid adviseren over complexe vraag-stukken, met de overheid samenwerken aan verschillende activiteiten, of onderwerpen aandragen waarvan zij vinden dat deze meer verdieping nodig heeft.

Het OFL stelt jaarlijks een werkprogramma op met onderwerpen die zijn aangedragen door partijen uit de rijksoverheid en samenleving. Het werkprogramma omvat het hele domein van fysieke leefomgeving, met onderwerpen als energie, klimaat, landbouw, waterveiligheid, en de benutting van schaarse ruimte in en om Nederland. Daarnaast spelen participatie en het leren over governance een belangrijke rol in de programmering.

15. Directie Algemeen Strategisch Advies

De directie Algemeen Strategisch Advies (ASA) bevordert vanuit haar centrale positie het strategisch vermogen van de organisatie, stimuleert, adviseert en daagt de beleidsverantwoordelijken uit. De beleidsdirectoraten-generaal zijn hoofdverantwoordelijk voor het beleid en de strategie-, kennis- en innovatieopgaven in hun beleidsdomein.

Werkzaamheden en kerntaken

De directie ASA ondersteunt de beleids-directoraten-generaal met het bepalen van de strategische lange termijnvisie, en het bevorderen van de samenhang met andere beleidsdossiers binnen IenW en daarbuiten. Daarnaast zorgt de directie ASA via structurele werkwijzen, bijeen-komsten en vernieuwende werkvormen voor samenhang en gezamenlijke programmering van kennis en innovatie. De directie ASA heeft als taak toe te zien op de integraliteit en consistentie van het (lange termijn-) beleid van IenW. De directie ASA adviseert direct aan bestuursraad en bewindspersonen.

De directie is ...

- Van de lange lijn en essentialia. Zij stelt hiertoe een strategische agenda voor het ministerie op.
- Is namens IenW leidend op een aantal strate-gische beleidsdomein-overstijgende trajecten, zoals bijvoorbeeld de Kabinetsformatie, de Strategische Kennis en Innovatieagenda (SKIA) en het Nationaal Groeifonds, en verbindt onderdelen van IenW met partijen buiten IenW, waaronder de Planbureaus en macro-economische A-directies.
- Levert maatwerk vanuit een eigenstandige gezaghebbende positie.
- Bevordert de integraliteit en de consistentie van IenW-visies en werkt daarbij kaderstellend en sturend. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het

hanteren van uniforme principes, zoals brede welvaart, en de balans tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
- Bevordert de samenwerking tussen de dienstonderdelen.
- Verbindt eigenstandige projecten, die meer in de verkennende fase liggen en een centraler karakter hebben, met de (verander)opgave van het ministerie.
- Vertegenwoordigt het ministerie interdepartementaal.
- Kan de ambtelijke en bestuurlijke top ondersteunen in bijvoorbeeld de Commissie voor Financiële en Economische Zaken, Infrastructuur en Landbouw (CFEZIL) en RFEZIL.
- Verkent en monitort (internationale) ontwikkelingen op het domein van IenW, haalt kennis naar binnen, en plaatst belangrijke onderwerpen op de agenda van de ambtelijke en bestuurlijk top van IenW. De directie brengt strategische beleidsonderwerpen verder.
- Geeft waar nodig een kritisch tegengeluid.
- Gericht op middellange en lange termijn advisering voor het gehele departement, gebaseerd op opgaven in de maatschappij en ontwikkelingen op gebied van economie, kennis en innovatie.
- Voor een stevige positie van IenW op de Haagse vierkante kilometer en is op niveau gesprekspartner voor het voor IenW relevante economische beleidsdebat binnen en buiten Den Haag.

Werkzaamheden op hoofdlijnen

Strategisch lange termijn beleid, waarbij gedacht kan worden aan:
- Strategische sturing op basis van een samenhangende inhoudelijke integrale basis voor beleid. Concrete samenwerking van ASA, DBO en FEZ met de beleidsdirecties.
- Strategische advisering in grote beleidstrajecten: o.a. Mobiliteitsvisie en Nationaal Milieubeleidsplan.
- Brede welvaart: uitwerking en integratie in beleid.

Kennis- en innovatiefunctie (doorontwikkeling)
- Strategisch kennis en innovatie programma.
- Missiegedreven innovatiebeleid (concretisering, vertaling en toepassing).
- TO2 afsprakenkader.
- Innovatie Expo.

Netwerken en coördinatie
- Stimuleren en ontwikkelen netwerken: verbinden bestaande netwerken (vermindering van drukte en optimalisatie van de samenwerkingen die reeds opgezet zijn) en ontwikkeling nieuwe netwerken waar zinvol.
- Coördinatie van vraagsturing met betrekking tot planbureaus, Rli, WRR en SER, en doorvertaling producten naar beleid, uitvoering en inspectie.
- Coördinatie samenwerking universiteiten, en doorvertaling producten naar beleid, uitvoering en inspectie.

Algemene economie
- IBO publieke investeringen.

Behavioural Insight Team (BIT-IenW gedragsteam)

Het BIT-IenW gedragsteam is ‘opgehangen’ bij KIS en richt haar activiteiten op het vergroten van de bekendheid met het belang van gedragskennis in Beleid, Uitvoering en Toezicht en de daadwerkelijk benutting van casus-specifieke gedragsinzichten in Beleid.

Werkveld & stakeholders

Ons werk is om DG-overstijgend intern te verbinden maar zeker ook met de buitenwereld. Rijksbreed werken we veel samen met de directies van andere departementen die zich met strategie, kennis, innovatie en gedragsaspecten bij beleid bezighouden, met name bij EZK, BZK, VenJ, LNV, OCW en Defensie.

Belangrijke externe stakeholders zijn:

- Rijksbreed is er een Rijksstrategieberaad met strategen van (bijna) alle departementen.
- Directies die zich bezig houden met strategie, kennis en innovatie van andere departementen
- Rijkskennisinstellingen (zoals KiM, KNMI en RIVM)
- TO2 instituten (TNO, Deltares, MARIN, WUR, ECN, NLR)
- Planbureaus (PBL, CPB, SCP) en Adviesraden (RLi, AWTI)
- Universiteiten
- Innoverende bedrijven, innovatiepartners van EZK, BZKLNV, BZ, topsectoren Water en Logistiek, missieteams voor de missies van CE, duurzame mobiliteit en Water in het missiegedreven topsectoren en innovatiebeleid
- Rijksbreed ontwikkelt de Rijks Innovatie Community (RIC) zich tot een platform voor innoveren voor de Rijksdienst

16. Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Hoofddirecteur KNMI

Gerard van der Steenhoven

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) is een kennis gestuurd agentschap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat c.q. een publieke kennisorganisatie of rijkskennisinstelling. Het KNMI adviseert en waarschuwt de samen-leving om risico's op het gebied van weer, klimaat en seismologie terug te dringen en schade en letsel te beperken.

Werkzaamheden & kerntaken

Missie en visie

Met hoogwaardige kennis en technologie plus een uitgebreid meetnetwerk biedt het KNMI producten en diensten die bijdragen aan de veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en welvaart van Nederland (zie ook ➔ Zie ook KNMI-strategie 2020-2025).

Het KNMI levert meteorologische en seismologische producten en diensten aan diverse overheidsorganisaties, ter ondersteuning van hun publieke taken en verantwoordelijkheden op het gebied van openbare orde en veiligheid. Deze producten en diensten zijn op wetenschappelijke kennis gebaseerd. De zorgtaken van de minister op dit gebied -zoals belegd bij het KNMI – zijn op hoofdlijnen vastgelegd in de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms), die op 1 januari 2016 in werking is getreden. In 2021 wordt de Wtms geëvalueerd.

Het KNMI laat met regelmaat (en vanaf 2021 jaarlijks) een imago-onderzoek uitvoeren om inzicht te hebben in wat het algemene publiek van het KNMI vindt en of mensen hun gedrag aanpassen, naar aanleiding van informatie en waarschuwingen van het KNMI. Dat geeft tevens inzicht in de doeltreffendheid van het KNMI. Imago-onderzoeken tot dusver laten zien dat het KNMI goed bekend is en wordt gezien als betrouwbaar in haar berichtgeving en waarschuwingen. De bekendheid van het KNMI als klimaatinstituut groeit.

16. Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Operationele dienstverlening 24/7

De hoogwaardige kennis en data op het gebied van weer, klimaat en seismologie maakt het KNMI 24/7 operationeel beschikbaar. Op het gebied van weer voorziet het KNMI het algemeen publiek, de Rijksoverheid, de lucht- en de scheepvaart van weerinformatie met de nadruk op waarschuwingen. Bijvoorbeeld voor windstoten, onweer, gladheid, mist of sneeuw, die kan leiden tot overlast, schade of letsel. Het KNMI geeft dit aan volgens een internationale code, met geel, oranje en rood. Door de toename van extreem weer worden de weerwaarschuwingen steeds urgenter.

Verzamelen van geofysische data

Het KNMI heeft als agentschap van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de unieke taak om informatie over de atmosfeer en de ondergrond te verzamelen en dit door te vertalen naar risico's voor de samenleving. Deze kennis wordt continu verbeterd en verdiept in samenwerking met onderzoeksinstituten, universiteiten en bedrijfsleven. Het KNMI beschikt hierdoor over zeer veel open data die per dag meer dan 100.000 keer geraadpleegd worden.

Meetnetwerk

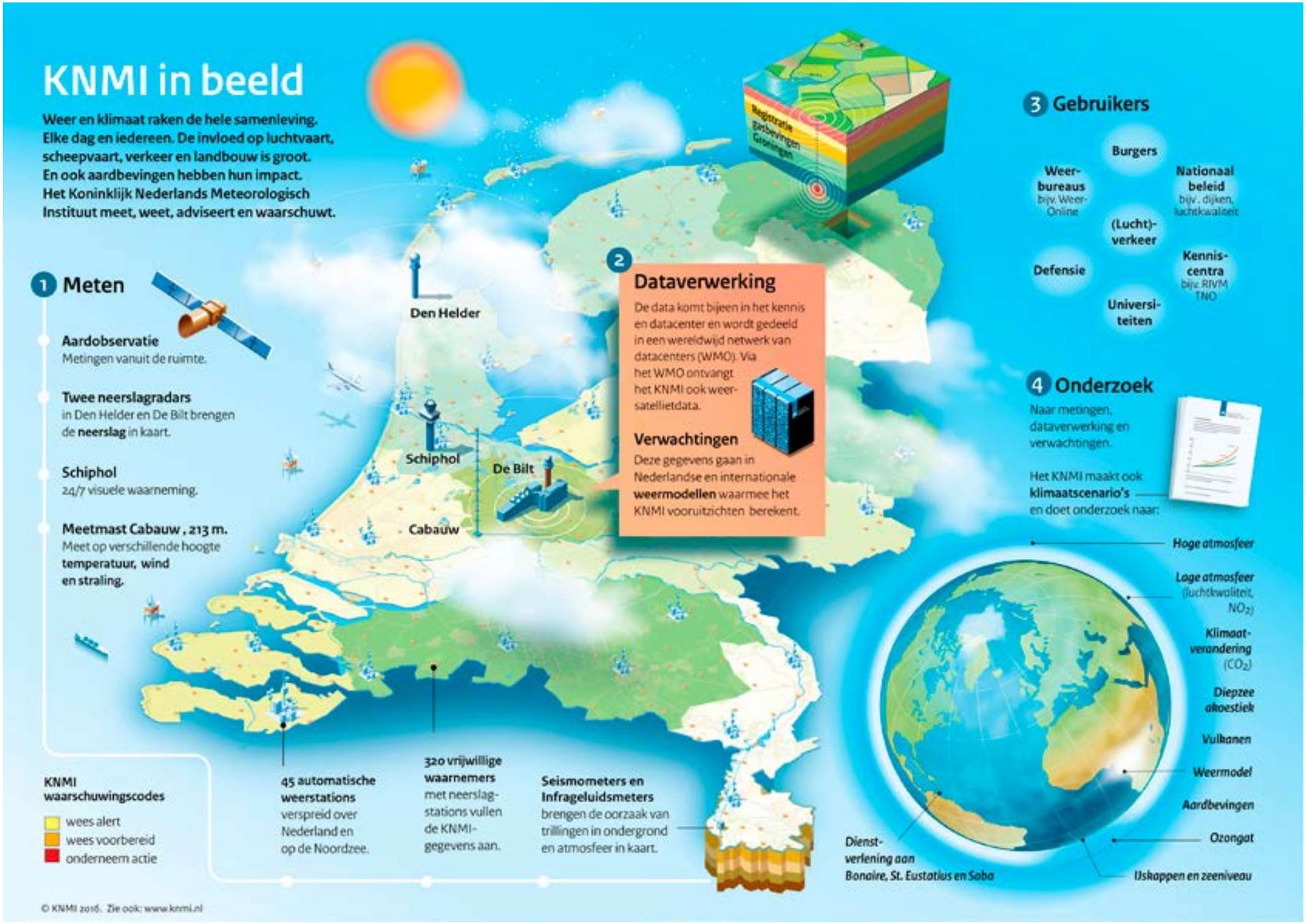
Het KNMI heeft een uitgebreid meetnetwerk dat de basis vormt voor de vele producten, diensten en onderzoek van het kennisinstituut. Meetstations verspreid over Nederland, neerslagradars, neerslagwaarnemers, boeien op zee en instrumenten in vliegtuigen, aan de weerballon en op satellieten zorgen voor constante datastroom aan meteorologische waarnemingen. Seismologische meetinstrumenten monitoren bodembewegingen in Nederland (alsmede de vulkanen in Caribisch Nederland) en helpen de luchtkwaliteit, de ozonlaag, aardbevingen, bijvoorbeeld als gevolg van de gaswinning, gevaarlijk weer en vulkanen nauwlettend te volgen. Deze data worden gebruikt voor het berekenen van korte- en middellange termijnverwachtingen aan de hand van weermodellen, klimaatmodellen en risicoanalyses. Vanaf 2023 wordt de dagelijkse weersverwachting gezamenlijk met Ierland, Denemarken en IJsland op een supercomputer (HPC) in Reykjavik berekend.

Wetenschappelijk onderzoek

Het KNMI verricht onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer, klimaat, seismologie, luchtkwaliteit en daarmee verwante geofysische onderwerpen. Veelal in samenwerking met universiteiten en onderzoeksinstituten, zowel nationaal als internationaal. Dit onderzoek draagt bij aan de continue verbeteringen van de waarschuwingen, scenario's en andere informatie waarmee de gevaren voor de samenleving verminderd worden. Voor geavanceerd onderzoek is internationale samenwerking essentieel.

Internationale vertegenwoordiging

Internationale samenwerking in de wereld van meteorologie, seismologie, klimaatonderzoek en luchtkwaliteit is essentieel, omdat daarmee een hoger niveau van dienstverlening tegen lagere kosten gerealiseerd kan worden. Het KNMI is namens Nederland vertegenwoordiger bij circa twintig internationale organisaties met in totaal meer dan 80 overlegorganen waaraan KNMI'ers deelnemen, waaronder ook intergouvernementele overleggen zoals IPCC, WMO, EUMETSAT, ECMWF en ESA. Voor de verificatie van het internationaal kernstopverdrag analyseert het KNMI als Nationaal Data Centrum de meetgegevens van het International Monitoring System en adviseert in die rol het Ministerie van Buitenlandse Zaken.


KNMI in beeld
Weer en klimaat raken de hele samenleving. Elke dag en iedereen. De invloed op luchtvaart, scheepvaart, verkeer en landbouw is groot. En ook aardbevingen hebben hun impact. Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut meet, weet, adviseert en waarschuwt.
1 Meten
Aardobservatie
Metingen vanuit de ruimte.
Twee neerslagradars
in Den Helder en De Bilt brengen de neerslag in kaart.
Schiphol
24/7 visuele waarneming.
Meetmast Cabauw , 213 m.
Meet op verschillende hoogte temperatuur, wind en straling.
Den Helder
Schiphol
De Bilt
Cabauw
2 Dataverwerking
De data komt bijeen in het kennis en datacenter en wordt gedeeld in een wereldwijd netwerk van datacenters (WMO). Via het WMO ontvangt het KNMI ook weer-satellietdata.
Verwachtingen
Deze gegevens gaan in Nederlandse en internationale weermodellen waarmee het KNMI vooruitzichten berekent.
3 Gebruikers
Burgers
Weer-bureaus
bijv. Weer-Online
Nationaal beleid
bijv., dijken, luchtkwaliteit
(Lucht)-verkeer
Defensie
Kennis-centra
bijv. RIVM TNO
Universi-teiten
4 Onderzoek
Naar metingen, dataverwerking en verwachtingen.
Het KNMI maakt ook klimaatscenario's en doet onderzoek naar:
Hoge atmosfeer
Lage atmosfeer (luchtkwaliteit, NO_2)
Klimaat-verandering (CO_2)
Diepzee akoestiek
Vulkanen
Weermodel
Aardbevingen
Ozongat
IJskappen en zeeniveau
Dienst-verlening aan Bonaire, St. Eustatius en Saba
KNMI waarschuwingscodes
wees alert
wees voorbereid
onderneem actie
45 automatische weerstations
verspreid over Nederland en op de Noordzee.
320 vrijwillige waarnemers
met neerslag-stations vullen de KNMI-gegevens aan.
Seismometers en Infrageluidsmeters
brengen de oorzaak van trillingen in ondergrond en atmosfeer in kaart.
© KNMI 2016. Zie ook: www.knmi.nl

Werkveld & stakeholders

Maatschappelijke meerwaarde

Om inzichtelijk te maken op welke wijze de diensten en producten van het KNMI bijdragen aan de samenleving, is onderstaande afbeelding gemaakt. Het geeft een globaal beeld van de omvang van de verschillende inkomstenbronnen. Tegelijk geeft het een beeld van de toepassingsgebieden.

Productgroepen

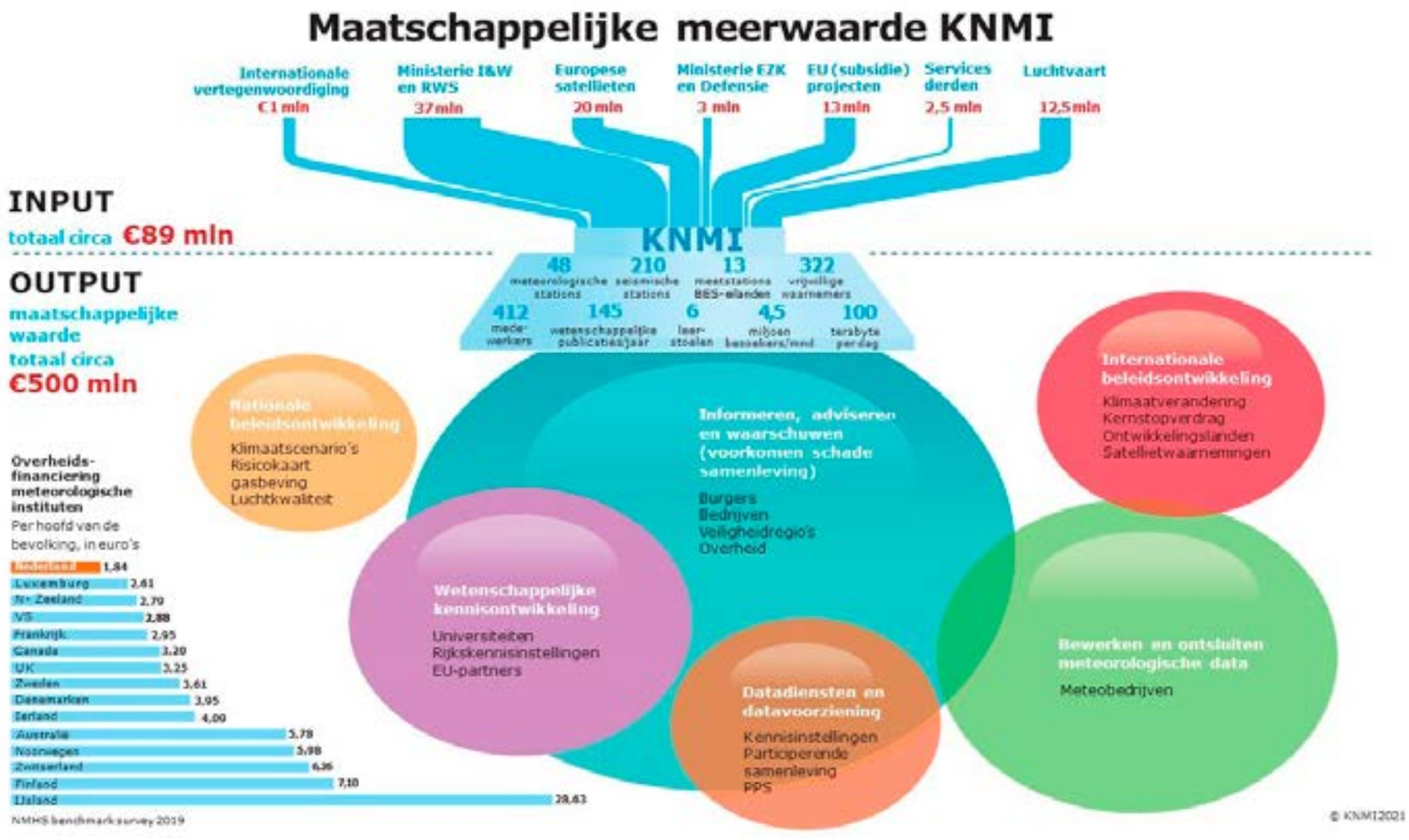
De producten en diensten van het KNMI zijn ingedeeld zogenaamde productgroepen (zie ook ➔ KNMI Jaaroverzicht 2020). Deze worden hieronder kort beschreven.

Weer

Deze productgroep levert producten en diensten die bijdragen aan de dagelijkse veiligheid van de Nederlandse burgers, bedrijven en organisaties. Het Watermanagementcentrum Nederland, Luchthaven Schiphol, Defensie, productie-platforms op de Noordzee en de Rotterdamse haven kunnen hun werk niet doen zonder de diensten van deze productgroep.

Klimaatverandering

De productgroep Klimaatverandering verzamelt en genereert data, kennis en informatie over klimaatverandering en de gevolgen daarvan. Deze kennis is voor Nederland en Europa van groot belang maar ook mondiaal is deze kennis relevant. Deze kennis en informatie wordt periodiek vastgelegd in klimaatscenario's en de Nederlandse Klimaatatlas. Ook draagt dit werk bij aan het IPCC en daarmee aan de internationale klimaatmonitoring.



Seismologie en Akoestiek

KNMI monitort het voorkomen van aardbevingen en andere geofysische verschijnselen in Nederland. Naast de natuurlijke aardbevingen worden de geïnduceerde aardbevingen in Groningen 24/7 gevolgd, alsmede eventuele vulkaanuitbarstingen en tsunami's in Caribisch Nederland. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen het meetnetwerk uit te breiden met het oog op de ontwikkeling van geothermie in Nederland. In verband met het seismisch meetnetwerk van het KNMI in Groningen, wordt het KNMI betrokken bij de Parlementaire Enquete Gaswinning Groningen. De rollen en verantwoordelijkheden hieromtrent zijn in maart 2021 door de minister van EZK aan de kamer gezonden.

Ontwikkeling KNMI

Ontwikkelen van een Early Warning Centre

Vanwege het veranderende klimaat zal extreem weer steeds vaker voorkomen. Om de daarmee samenhangende risico's te beperken ontwikkelt het KNMI een Early Warning Center (EWC). Een ontwikkeling die ook in andere landen gaande is en die door de World Meteorological Organization (WMO) wordt aangemoedigd. Hiermee kan het KNMI zijn internationale toppositie handhaven. Dat vraagt om gerichte investeringen in hoogwaardige kennis, apparatuur en opleidingen ten behoeve van goed gekwalificeerd personeel. Het doel van het EWC is het voorkomen van slachtoffers, het verminderen van materiele schade en de daaraan verbonden gezondheidsrisico's en economische schade. Dit geldt voor de korte en de lange termijn.

Climate adaptation, Green Deal

In het kader van de Green Deal van de Europese Commissie werkt het KNMI onder meer aan onderzoek naar zeespiegelstijging en zoekt het KNMI aansluiting de ontwikkeling van een Digital Twin (modelsimulatie van de gehele leefomgeving – ondergrond, land, water en zee – om tot betere besluit ondersteunende systemen te komen). Met KNMI Global draagt KNMI bij aan de ontwikkeling van klimaatbeleid in zich ontwikkelende landen. Meer over deze en andere ontwikkelingen en ambities zijn te lezen in het de position paper:

➔ met het KNMI naar het nieuwe normaal.

17. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Bij het KiM werken circa 30 mensen. Dit zijn voornamelijk onderzoekers, uit uiteenlopende wetenschappelijke disciplines.

Werkzaamheden/kerntaken

Wat doet het KiM?

Het KiM zorgt voor een stevig kennisfundament van het mobiliteitsbeleid van het ministerie van IenW. We leveren kennis aan de beleidsdirecties door:

- Eigen onderzoek en het verzamelen van elders ontwikkelde kennis;
- Kennis-aan-tafel;
- Signaleren binnen IenW.

Onderzoek

Het KiM voert onderzoeksprojecten uit. Die leiden altijd tot openbare publicaties. We publiceren de resultaten uiterlijk drie maanden na afronding van een onderzoek, tenzij een onderzoek deel uitmaakt van een grote beleidsnota. Dan publiceren we de relevante onderzoeksrapporten tegelijk met de nota en worden deze als bijlagen van de nota aan de Tweede Kamer gestuurd.

Kennis-aan-tafel

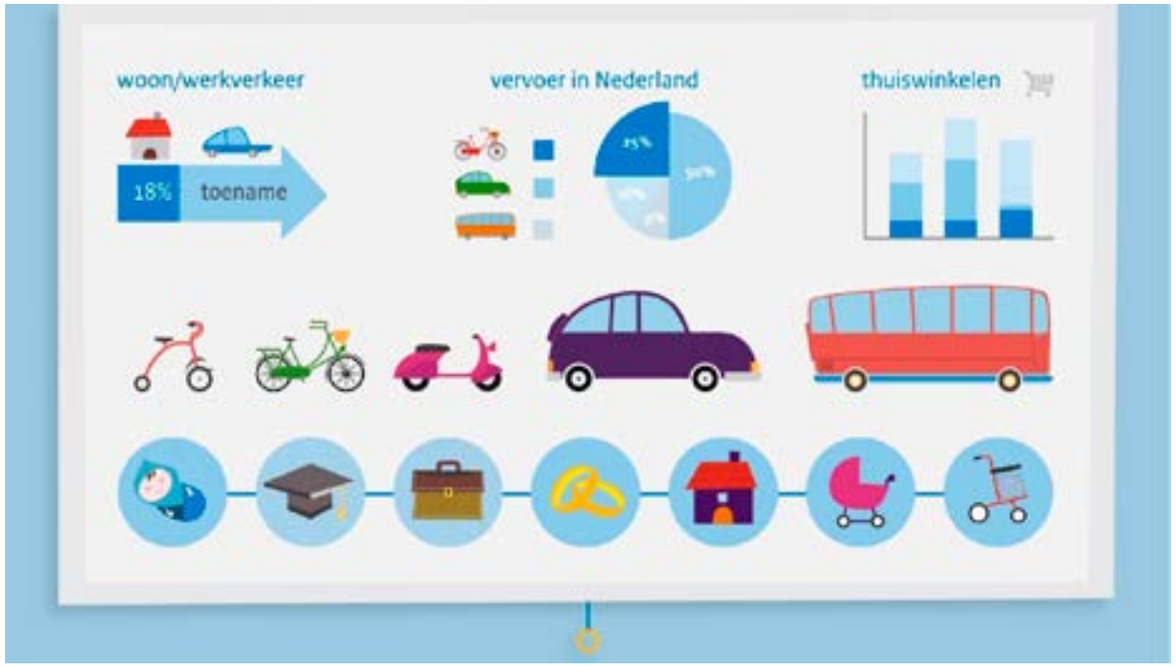
Met Kennis-aan-tafel zorgen we voor het inbrengen van parate kennis bij beleid:

- we voeren gesprekken en geven presentaties;
- we geven antwoord op kennisvragen die op korte termijn beantwoord moeten worden;
- we maken het (inter)nationale kennisnetwerk toegankelijk voor IenW door aan te geven bij welke partij welke kennis beschikbaar is;
- we ondersteunen de beleidsdirecties van IenW bij het formuleren van onderzoeksvragen;
- we adviseren beleidsdirecties over hoe en aan wie onderzoek kan worden uitbesteed, nemen deel aan de begeleiding van dat onderzoek en dragen bij aan de kwaliteitsborging;
- we adviseren over de invulling van onderzoeksprogramma's van externe kennisinstituten.

Signaleren

We brengen actuele beleidsmatige en wetenschappelijke ontwikkelingen of een rapport van een andere partij onder de aandacht van de beleidsmakers. Dit doen we met een notitie, een telefoontje, tijdens een overleg of met een presentatie.

Drie voorbeelden van de resultaten van KiM-onderzoek:



➔ Kerncijfers Mobiliteit

17. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Over welke kennis beschikt het KiM?

Om duidelijk te maken welke kennis het KiM in huis heeft, werken we met 3 kennislijnen. In een kennislijn bundelen we alle activiteiten, zoals onderzoek, Kennis-aan-tafel en losse vragen, rondom een onderwerp.

Kennislijn A: Mobiliteit en bereikbaarheid (Arjen 't Hoen)

Deze kennislijn richt zich op het mobiliteitsgedrag en het mobiliteitssysteem:

- we analyseren de wisselwerking tussen modaliteiten en betrekken daarbij trends en innovaties.
- we kijken terug om de ontwikkelingen in mobiliteit en bereikbaarheid te verklaren; dit aan de hand van maatschappelijke ontwikkelingen en ingevoerde beleidsmaatregelen;
- we blikken vooruit door verkenningen voor de middellange en lange termijn op te stellen en door effecten op mobiliteit en bereikbaarheid van specifieke beleidsopties te schatten; hierbij houden we rekening met gedragskenmerken van verschillende groepen met een verschillend(e) reismotief, inkomen, woon- en werklocatie enzovoort. Hiermee wordt duidelijk of beleidsinstrumenten voor bepaalde groepen effectief zijn of niet.

Voor de analyses verzamelt en beheert het KiM zelf data (bijvoorbeeld via het ➔ Mobiliteitspanel Nederland) en denkt het KiM mee met de vernieuwing van dataverzameling door andere instituten zoals CBS of NDW. Voor het verklaren en ramen van ontwikkelingen in de mobiliteit ontwikkelt het KiM modellen en denkt mee met de ontwikkeling van modellen van derden.

Twee voorbeelden van de resultaten van KiM onderzoek kennislijn A:

➔ Mobiliteit en de coronacrisis

➔ Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland

17. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Kennislijn B: Duurzaamheid en gebieden (Stefan Verduin)

Het KiM benadert het thema duurzaamheid vanuit de focus mobiliteit en transport. Het gaat hierbij zowel om de klimaatgevolgen als om de gezondheidseffecten van emissies. Aspecten als transitiepaden, gedrag en keuzeprocessen van mensen kunnen deel uitmaken van deze kennislijn. Duurzaamheid is bij veel KiM-onderzoeken een facet. Ligt bij een onderzoek de focus op duurzaamheid, dan valt het binnen deze kennislijn.

Nederland kent krimpregio's en verdichtingsregio's. Elk heeft zijn specifieke mobiliteitsvraag-stukken die raken aan de regionale ruimtelijke ontwikkelingen. In deze kennislijn onderzoeken we onder andere:

- de veranderende en toenemende mobiliteit in deze gebieden en de samenhang tussen de stedelijke en landelijke mobiliteitssystemen;
- de consequenties van de afweging van prioriteiten voor de samenleving, rekening houdend met deze regionale verschillen.

Twee voorbeelden van de resultaten van KiM onderzoek kennislijn B:

➔ Klimaatverandering en het mobiliteitssysteem

➔ Met de stroom mee: het stimuleren van elektrisch rijden

Kennislijn C: Beleidsevaluaties en de rol van de overheid
Pauline Wortelboer-van Donselaar)

In deze kennislijn richt het KiM zich op de afweging van de effectiviteit en efficiëntie van beleidsmaatregelen en op vragen over de rol van de overheid (legitimiteit):

- we leveren kennis aan beleidsdirecties over de aanpak en de resultaten van evaluaties of voeren deze zelf uit.
- we toetsen door andere partijen opgestelde evaluaties; belangrijk hierbij is de methodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyses, waarbij we in samenhang naar de samenstellende delen van maatschappelijk belang analyseren: de bijdrage aan economische ontwikkeling, maar ook de externe kosten van mobiliteit zoals klimaatschade.
- we ontwikkelen beleidsindicatoren; hiermee kunnen we de beleidsdoelen van IenW en de mate waarin deze worden bereikt monitoren.

Twee voorbeelden van de resultaten van KiM onderzoek kennislijn C:

➔ Verkenning maatschappelijk belang Nederlandse zeehavens

➔ Mobiliteit is een vehikel

Werkveld & stakeholders

Op warme afstand van beleid

Het KiM is onderdeel van het ministerie van IenW. Dit maakt de directe interactie tussen het KiM en de beleidsdirecties sneller en makkelijker, beleidsvragen en KiM kennis sluiten zo goed aan. Het KiM is tegelijkertijd wel onafhankelijk. Dat wil zeggen dat geen politieke of beleidsmatige inmenging mogelijk is van onze resultaten. Kortom: de beleidsdirecties gaan over de vragen (die soms trouwens door het KiM worden gesuggereerd), het KiM gaat over de antwoorden.

Samenwerking met andere kennisinstituten

Het KiM werkt samen met planbureaus, kennisinstituten en met de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) van RWS. Verder besteden we delen van onderzoeken soms uit aan private partijen of universiteiten.

Het KiM als schakel tussen beleid en wetenschap

Het KiM verbindt wetenschap en beleid met elkaar. Daarom draagt het KiM actief bij aan onderzoeksnetwerken, zoals de TRAIL ResearchSchool, een samenwerkingsverband van een aantal Nederlandse universiteiten. Verder hebben we ongeveer 10 wetenschappers uit binnen- en buitenland en vanuit verschillende disciplines aan ons verbonden. Dit zijn de KiM-fellows. Zij denken mee met projectplannen en conceptpublicaties. Daarnaast nodigt het KiM hen uit om ideeën aan te leveren voor het werkprogramma van het KiM, voor lezingen en presentaties en voor brainstormsessies.

De internationale oriëntatie van het KiM

Veel beleidsuitdagingen in het mobiliteitsbeleid hebben een internationale context en vragen om internationaal ontwikkelde kennis (luchtvaart, scheepvaart, klimaat). De medewerkers van het KiM bezoeken conferenties en symposia en presenteren daar onderzoeksresultaten. Ook nemen zij deel aan internationale samenwerkingsverbanden, zoals het Transport Research Committee (TRC) en comités van het Amerikaanse Transportation Research Board (TRB), en onderhouden zij contacten met kennisinstituten in het buitenland.

18. Planbureau voor de Leefomgeving

Directeur

Hans Mommaas

Directie Planbureau voor de Leefomgeving

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) is het nationale instituut voor strategische beleidsanalyses op het gebied van milieu, natuur en ruimte. Het PBL staat onder leiding van prof. dr. ir. Hans Mommaas (directeur). Dr. ir. André van Lammeren is onderdirecteur.

Werkzaamheden & kerntaken

Het PBL draagt bij aan de kwaliteit van de politiek-bestuurlijke afweging door het verrichten van verkenningen, analyses en evaluaties waarbij een integrale benadering vooropstaat. Het PBL is voor alles beleidsgericht. Het verricht zijn onderzoek gevraagd en ongevraagd, onafhankelijk en wetenschappelijk gefundeerd.

Het PBL is een inhoudelijk onafhankelijk onderzoeksinstituut op het gebied van de leefomgeving, dat organisatorisch onderdeel is van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het PBL verricht zijn analyses, evaluaties en verkenningen primair als input om de kwaliteit van de besluitvorming van kabinet en parlement te bevorderen. Daarnaast richt het onderzoek zich ook op andere overheden, internationale organisaties en maatschappelijke organisaties. Dit onderzoek doet het PBL zowel op eigen initiatief als op verzoek van externe partijen, meestal een ministerie of een internationale organisatie zoals UNEP (United Nations Environment Program) en de Europese Commissie. Verzoeken van de rijksoverheid komen vooral van de ministeries van EZK, IenW, LNV, BZK, BZ, AZ en Financiën.

De inhoudelijke onafhankelijkheid van het PBL is gewaarborgd in de ➔ Aanwijzingen voor de Planbureaus. Het PBL beschikt over een Begeleidingscollege dat een essentiële rol heeft als onafhankelijke toezichthouder op zowel de wetenschappelijke kwaliteit als de maatschappelijke relevantie van het PBL-werk.

18. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

Werkveld & stakeholders

Als Planbureau werken we nadrukkelijk op de interface tussen wetenschap, beleid en samenleving. PBL-onderzoek is voor alles beleidsgericht: erop gericht beleidsvorming en -uitvoering te ondersteunen met kennis. Kenmerkende elementen van PBL-onderzoek zijn onder meer integrerend denken, verbinding tussen biofysische en institutionele dimensies, oog voor de wisselwerking tussen overheid en samenleving en waar mogelijk en relevant oog voor regionale verschillen en de internationale dimensie. PBL-onderzoek is meestal multidisciplinair; in het planbureau werken onder meer natuurkundigen, geografen, biologen, economen, bestuurskundigen, klimaatwetenschappers, stedenbouwkundigen, landbouwkundigen, wiskundigen en methodologen samen. Het planbureau heeft deels ook een aanjaagfunctie: soms zal PBL-onderzoek onderwerpen kunnen agenderen die het rijk of andere overheden op langere termijn zullen moeten adresseren. Dat betekent dat het PBL de verantwoordelijkheid heeft om up-to-date en up-to-standards kennis te bieden, ten behoeve van een goede bestuurlijke afweging.

Specifiek

De kerntaken van het PBL zijn:

1. het in beeld brengen van de actuele kwaliteit van milieu, natuur en ruimte en het evalueren van het gevoerde beleid;
2. het verkennen van de toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de kwaliteit van milieu, natuur en ruimte, en het ex-ante evalueren van mogelijke beleidsopties;
3. het signaleren en agenderen van maatschappelijke vraagstukken die van belang zijn voor de leefomgeving;
4. het identificeren van mogelijke strategische opties voor het bereiken van overheidsdoelen op het gebied van milieu en natuur en ruimte.

Regelmatig terugkerende onderdelen van het PBL-werkprogramma zijn:

- de tweejaarlijkse Balans van de Leefomgeving
- de jaarlijkse Klimaat- en Energieverkenning (KEV)
- de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)
- de Ruimtelijke Verkenning
- de Natuurverkenning
- het Compendium voor de Leefomgeving (CLO)

2021 is een bijzonder jaar voor Nederland en voor de wereld. De coronacrisis zal nog grote gevolgen hebben. Bij de zoektocht naar het beste beleid voor de komende jaren spelen vanzelfsprekend de economische en sociale gevolgen van corona een grote rol. Met het oog op de duurzaamheid van die aanpak op de lange termijn is het echter essentieel om in het herstelbeleid zicht te houden op en fors te blijven inzetten op het aanpakken van de grote leefomgevingsopgaven.

Eerder heeft het PBL vanuit de zoektocht naar een meer duurzame samenhang tussen de menselijke samenleving en haar natuurlijke omgeving vier onderling verbonden kernvraagstukken geïdentificeerd. Dit betrof: het zoveel mogelijk tegengaan en waar nodig aanpassen aan klimaatverandering; een beter volhoudbare wisselwerking tussen onze voedselproductie en een veerkrachtige natuur; de verduurzaming van ons grondstoffengebruik; en een hoogwaardige omgevingskwaliteit.

Om Nederland sterker en beter uit de crisis te laten komen is het nodig bovenstaande kernvraagstukken stevig te verankeren in het herstel- en investeringsbeleid. Met zijn onafhankelijke en wetenschappelijk onderbouwde analyses, evaluaties en verkenningen draagt het PBL bij aan deze grote maatschappelijke vraagstukken en aan de kwaliteit van de daarmee verbonden beleidsvorming in Nederland (en waar relevant ook internationaal). Zo heeft PBL-onderzoek duidelijk impact.

18. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

In het verlengde van de genoemde kernvraagstukken organiseert het PBL, de inzet van zijn onderzoekscapaciteit in 2021 in belangrijke mate rond vier strategische opgaven:

- Klimaatverandering en energietransitie: hoe zorgen we voor een verdergaande de-carbonisatie van onze economie, gebouwen, transport en levenswijze? En hoe maken we Nederland weerbaarder voor toekomstige klimaatverandering?
- Landbouw, natuur en voedsel in transformatie: hoe richten we de landbouw en natuur in Nederland zo in dat deze enerzijds tegemoet kunnen komen aan onze voedselbehoefte en voldoende verdienvermogen kunnen leveren voor betrokken ondernemers en werkenden in de landbouw, en anderzijds zorgen voor een goede instandhouding van natuur en landschap?
- De economie circulair maken: hoe zorgen we voor een efficiënter gebruik van grondstoffen om daarmee zowel het gebruik van primaire grondstoffen te beperken als de milieu-impact van de winning en verwerking van grondstoffen te verminderen?
- Stad en regio in ontwikkeling: hoe zorgen we voor een ruimtelijke samenhang tussen wonen, werken en mobiliteit die zoveel mogelijk dienstbaar is aan zowel de verduurzamingsopgaven als aan de kwaliteit van onze leefomgeving.

Deze vier opgaven staan centraal in de strategische onderzoeksthema's waar het PBL zich op richt en waarvoor het met kennis en mogelijke opties kan bijdragen aan de beleidsvorming.

Ook buiten die vier thema's verricht het PBL onderzoek of brengen we onze kennis op andere wijzen in bij onze primaire klanten. Dat zijn vooral kabinet, ministeries en parlement. Daarnaast is het PBL ook een gewaardeerde samenwerkingspartner van internationale organisaties zoals EU, Wereldbank en UNEP; onze sterke internationale reputatie leidt geregeld tot verzoeken om onderzoek. En verder is het PBL-onderzoek vaak ook relevant voor maatschappelijke organisaties, bedrijven, burgers en andere overheden, zoals (samenwerkingsverbanden van) gemeenten en provincies.

Bij de onderzoeksinstituten waarmee het PBL samenwerkt nemen de collega-planbureaus een belangrijke plaats in. Daarnaast heeft het PBL goede contacten met een 30-tal kennisinstellingen in Nederland. Het PBL heeft ook samenwerkingsverbanden met een groot aantal Nederlandse universiteiten.

Een speciale vorm van samenwerking heeft het PBL met Wageningen UR (WUR), via een overeenkomst tussen het ministerie van EZK, WUR en PBL. Wageningen UR doet onderzoek voor EZK in het kader van een aantal wettelijke onderzoekstaken op het gebied van natuur, waarbij het PBL als gedelegeerd opdrachtgever fungeert. Jaarlijks wordt met de WUR een onderzoeksprogramma afgesproken. Dit omvat zowel concrete bijdragen aan de structurele producten Natuurverkenning en Balans van de Leefomgeving als aan strategische kennisontwikkeling. Thema's in dit programma zijn onder meer evaluatie van het landbouw- en natuurbeleid, governance-onderzoek, de economische betekenis van natuur en kwaliteitsborging van modellen en data.

Internationaal werkt het PBL veel met en voor organisaties zoals de EU, OECD, UNEP, EEA, JRC, Unesco-IHE en UN Habitat. Vaak verzorgt het PBL daarbij ook de input vanuit Nederland, als deze organisaties de lidstaten om onderzoekbijdragen vragen.

Het PBL is - samen met de andere planbureaus, de Autoriteit Persoonsgegevens en de Rli - gevestigd aan de Bezuidenhoutseweg 30. Bij het PBL werken ca. 280 medewerkers (235 fte).

19. Deltacommissaris en staf Deltacommissaris

Deltacommissaris

Peter Glas

Deltacommissaris en staf Deltacommissaris

De deltacommissaris is de regeringscommissaris voor het Nationaal Deltaprogramma. In het Deltaprogramma wordt op een adaptieve wijze gewerkt aan het op orde brengen van de waterveiligheid, de zoetwaterbeschikbaarheid/droogte en een klimaatrobuuste ruimtelijke inrichting.

Werkzaamheden & kerntaken

Deltaprogramma

Voor een kort overzicht wat er gebeurt in het Deltaprogramma:

- In deze ➔ animatie wordt in 90 seconden het doel van het nationaal Deltaprogramma uitgelegd. Aan de orde komen de opgave, de oplossingen, de samenwerkende partijen, de ritmiek van rapporteren en het budget.
- Deze ➔ brochure van het nationaal Deltaprogramma geeft op hoofdlijnen antwoord op de vraag wat de overheid, samen met heel veel partijen in het land, doet om Nederland – nu en in de toekomst – voldoende klimaatbestendig te maken.
- Een uitgebreider overzicht treft u aan in het Overdrachtsdossier.

Rol van de deltacommissaris

Peter Glas is sinds 1 januari 2019 deltacommissaris. Als regeringscommissaris doet hij voorstellen voor het nationaal Deltaprogramma, inclusief de programmering van maatregelen (deltaplannen) en de financiële consequenties daarvan (Delta-fonds). De functie van de deltacommissaris is wettelijk verankerd in de ➔ Deltawet.

Hij doet elk jaar een voorstel met nieuwe adviezen en maatregelen voor het Delta-programma en legt dit voor aan de coördinerend bewinds-persoon en de andere betrokken bewinds-personen. De minister van IenW biedt dit op Prinsjesdag aan Tweede en Eerste Kamer aan. Hij bevordert het overleg met betrokken bestuursorganen,

bedrijven en maatschappelijke organisaties, bewaakt de voortgang van de uitvoering van het Deltaprogramma en rapporteert en adviseert daarover.

De deltacommissaris bewaakt het politiek-bestuurlijke proces rond het Deltaprogramma en jaagt dit ook aan. Hij heeft een zekere 'vrijheid' van handelen. De deltacommissaris kan als deskundige deelnemen aan de Raad Financiële Zaken, Economische Zaken, Infrastructuur en Landbouw (RFEZIL). Hij kan de betrokken bewindspersonen zelfstandig adviseren en zonodig voorstellen hun bevoegdheden in te zetten als de voortgang van het Deltaprogramma dreigt te stagneren. Ook kan hij, met toestemming van de verantwoordelijke bewindspersoon, desgevraagd de Tweede Kamer informeren over het Deltaprogramma. Jaarlijks vindt er een gesprek over het Deltaprogramma plaats tussen de deltacommissaris en de Tweede Kamer voorafgaand aan het Wetgevingsoverleg Water.

De deltacommissaris stuurt op samenhang en voortgang van het Delta-programma en op draagvlak bij alle betrokken overheden voor maatregelen en het programma als geheel. De deltacommissaris voert daartoe regelmatig overleg met de bij de opgaven betrokken bestuursorganen en kan ook de waterschappen, provincies en gemeenten zo nodig voorstellen hun bevoegdheden in te zetten als de voortgang van het Deltaprogramma dreigt te stagneren.

Ondersteuning door staf

De staf Deltacommissaris bestaat sinds de aanstelling van de delta-commissaris in 2010. Het is een relatief klein team van in totaal 14 mensen, waarvan een aantal in deeltijd.

De kerntaak van de staf Deltacommissaris is de ondersteuning van de deltacommissaris in zijn werk. Op hoofdlijnen bestaat deze ondersteuning uit:

- Coördineren van totstandkoming en schrijven van het jaarlijkse Delta-programma dat op Prinsjesdag verschijnt (inclusief de programmering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma)
- Contact onderhouden met en verbinding leggen tussen alle deel-programma's (Waterveiligheid, Zoetwater en Ruimtelijke adaptatie) en deelgebieden van het Deltaprogramma, het Hoogwaterbeschermings-programma, Programma Integraal Riviermanagement (IRM) alsmede de kennisontwikkeling binnen en buiten het Deltaprogramma. Waaronder gezamenlijke uitvoering met IenW van het Kennisprogramma Zeespiegelstijging
- Waar nodig ondersteuning/ hulp/ meedenkkracht bieden voor de deel-programma's en deelgebieden
- Financieel-economisch advies over het Deltafonds en Deltaprogramma
- Organiseren van jaarlijkse Nationaal Deltacongres
- Woordvoering en communicatie deltacommissaris
- Ambtelijke ondersteuning bij (bestuurlijke) overleggen en (werk)bezoeken deltacommissaris.

Werkveld & stakeholders

De deltacommissaris functioneert als regeringscommissaris onder politieke verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De minister draagt de ministeriele verantwoordelijkheid voor het Deltaprogramma. De deltacommissaris is buiten de ambtelijke lijnorganisatie, centraal in het bestuurlijke veld gepositioneerd. Hij is daarmee de facto geen functionaris 'van het Rijk', maar 'van alle betrokken overheden'.

Het Deltaprogramma wordt uitgevoerd in samenwerking met alle overheidslagen en met betrokkenheid van maatschappelijke organisaties. Dit zorgt voor een breed scala aan partners: ministeries, provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, kennis-instellingen en het bedrijfsleven.

Bestuurlijke inrichting

Bij de totstandkoming en uitvoering van het Deltaprogramma spelen bestuurders van de betrokken overheden een belangrijke rol. Dit is als volgt in het Deltaprogramma georganiseerd: de thema's Zoetwater en Ruimtelijke Adaptatie en elk deelgebied hebben een eigen bestuurlijk platform, stuurgroep, of een bestuurlijk gebiedsoverleg. Voor het proces en de inhoud van het generieke thema Waterveiligheid is de lijnorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk (DGWB). Met de partners is overleg in het Beleidsplatform Waterveiligheid.

Op nationaal niveau is er de Stuurgroep Deltaprogramma, onder voorzitterschap van de deltacommissaris, waarin afgevaardigden zitten vanuit de stuurgroepen van de generieke thema's en de deelgebieden en vertegenwoordigers van de koepels (IPO, VNG, UvW). Deze stuurgroep zorgt voor verbinding, samenhang van thema's en gebieden en voor advisering van de deltacommissaris om tot een jaarlijks voorstel van het Delta-programma te komen.

Voor de bestuurlijke vaststelling van het Deltaprogramma, wordt het – na goedkeuring in de Stuurgroep Deltaprogramma – voorgelegd aan de CFEZIL en RFEZIL. De deltacommissaris is agendalid van de RFEZIL met het oog op bespreking van het Deltaprogramma en kan dus met dat doel bij de RFEZIL aanwezig zijn. Na de RFEZIL wordt het Deltaprogramma vastgesteld in het Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma (gecombineerd met stuurgroep Water) onder voorzitterschap van de minister van IenW. In dit NBO wordt het jaarlijkse Deltaprogramma de facto vastgesteld, waarna formele vaststelling in de Ministerraad plaatsvindt.

Ook maatschappelijke organisaties zijn in alle gebieden betrokken. De wijze waarop de maatschappelijke organisaties in de regio betrokken zijn, varieert per gebied. Op nationaal niveau verloopt de betrokkenheid van maatschappelijke organisaties via het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving w(OFL). Het OFL adviseert de deltacommissaris over Deltaprogramma-brede zaken. Ook voor de generieke thema's zoetwater en ruimtelijke adaptatie speelt het OFL een rol bij het betrekken van maatschappelijke organisaties.

20. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van de fysieke leefomgeving. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over hoofdlijnen van beleid inzake de duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur.

Werkzaamheden & kerntaken

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur is onder de Kaderwet Adviescolleges ingesteld.

➔ Website Rli

De Rli is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van de fysieke leefomgeving. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over hoofdlijnen van beleid inzake de duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur. De Rli werkt op alle beleidsterreinen van het fysieke domein. Velden waarover de raad adviseert zijn: wonen, ruimtelijke ordening, milieu, klimaat, water, landbouw, natuur, voedsel (kwaliteit), verkeer en vervoer, ruimtelijk-economische ontwikkeling, energie-infrastructuur en externe veiligheid.

Met een integrale benadering en advisering op strategisch niveau wil de raad bijdragen aan de verdieping en verbreding van het politiek en maatschappelijk debat en aan de kwaliteit van de besluitvorming. De Rli heeft als ambitie om adviezen te realiseren die ertoe doen. De raad adviseert regering en parlement met strategische adviezen gericht op de langere termijn, maar speelt tevens flexibel in op actuele advieswensen met onder meer kortlopende (brief-)adviezen. De Rli participeert ook in een internationaal netwerk met andere klimaat- en duurzaamheidsraden.

De raad biedt zijn adviezen altijd tegelijkertijd aan de verantwoordelijk bewindspersoon en Tweede en Eerste Kamer aan. Gewoonlijk

neemt de verantwoordelijk minister of staatssecretaris de adviezen persoonlijk in ontvangst tijdens een door de Rli georganiseerde (openbare) aanbiedingsbijeenkomst. De raad heeft de afgelopen periode een à twee keer per jaar overleg gehad met de beide bewindspersonen van IenW (en de andere departementen) om te overleggen over het nieuwe werkprogramma en de lopende adviezen. De minister van IenW is penvoerend minister voor de Rli namens het kabinet. Dit betekent dat algemene communicatie (zoals het werkprogramma en de (her)benoeming van raadsleden) door de minister aan het parlement wordt gestuurd.

De Rli heeft tien leden ➔ RLi Raadsleden. Op 1 augustus 2020 zijn de raadsleden in derde samenstelling bij Koninklijk Besluit benoemd voor een periode van vier jaar. De raad heeft zelf drie junior-raadsleden aangesteld. De raad wordt ondersteund door een secretariaat ➔ RLi Secretariaat dat organisatorisch binnen het ministerie van IenW is gepositioneerd.

Werkveld

In januari 2021 heeft de raad geadviseerd over Waterstof en in februari over Digitalisering en Integrale Bereikbaarheid. De raad werkt op dit moment aan adviezen over de perspectieven van landbouwers, sturing op het ruimtelijk beleid, herijking van het natuurbeleid, de plaats en toekomst van het corporatiestelsel en de rol die kernenergie kan hebben in een klimaatneutraal energiesysteem. De raad overlegt graag met de nieuwe bewindspersonen welke adviesbehoeften uit het nieuwe beleidsprogramma van het kabinet voortkomen en waar de Rli van toegevoegde waarde kan zijn. Een actueel overzicht van werk in uitvoering vindt u hier ➔ Werk in uitvoering.

21. Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming

De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) is op grond van de Kernenergiewet het bevoegd gezag op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. Zij voert haar taken in onafhankelijkheid uit. De ANVS is daartoe in 2017 als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) bij wet ingesteld. Ook stelt de ANVS technische en organisatorische veiligheidsregels op.

Werkzaamheden & kerntaken

De ANVS verleent autorisaties (vergunningen, registraties of erkenningen) voor nucleaire installaties en stralingstoepassingen en zij beoordeelt of veiligheidsvoorzieningen aan de stand der techniek voldoen. Tevens houdt de ANVS toezicht op de naleving en de handhaving van de regels op haar terrein. De ANVS velt geen oordeel over de wenselijkheid van de activiteiten. Bij de ANVS is veel deskundigheid op het terrein van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming geclusterd. De ANVS heeft tot taak deze deskundigheid in te zetten ter ondersteuning van andere nationale organisaties zoals IenW, VWS, en EZK. Dit kan leiden tot adviezen over de veiligheidsaspecten van beleid voor bijvoorbeeld radioactief afval, medische stralingstoepassingen en kernenergie. De ANVS communiceert met het publiek inzake nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (publieksvoorlichting) en informeert op haar website over storingen of incidenten in de sector.

Governance

De minister van IenW is politiek verantwoordelijk voor het functioneren van de ANVS. De minister beschikt daartoe over bevoegdheden zoals benoeming, schorsing en ontslag bestuurders, goedkeuring bestuursreglement, recht op alle benodigde informatie en het treffen van maatregelen bij ernstige taakverwaarlozing.

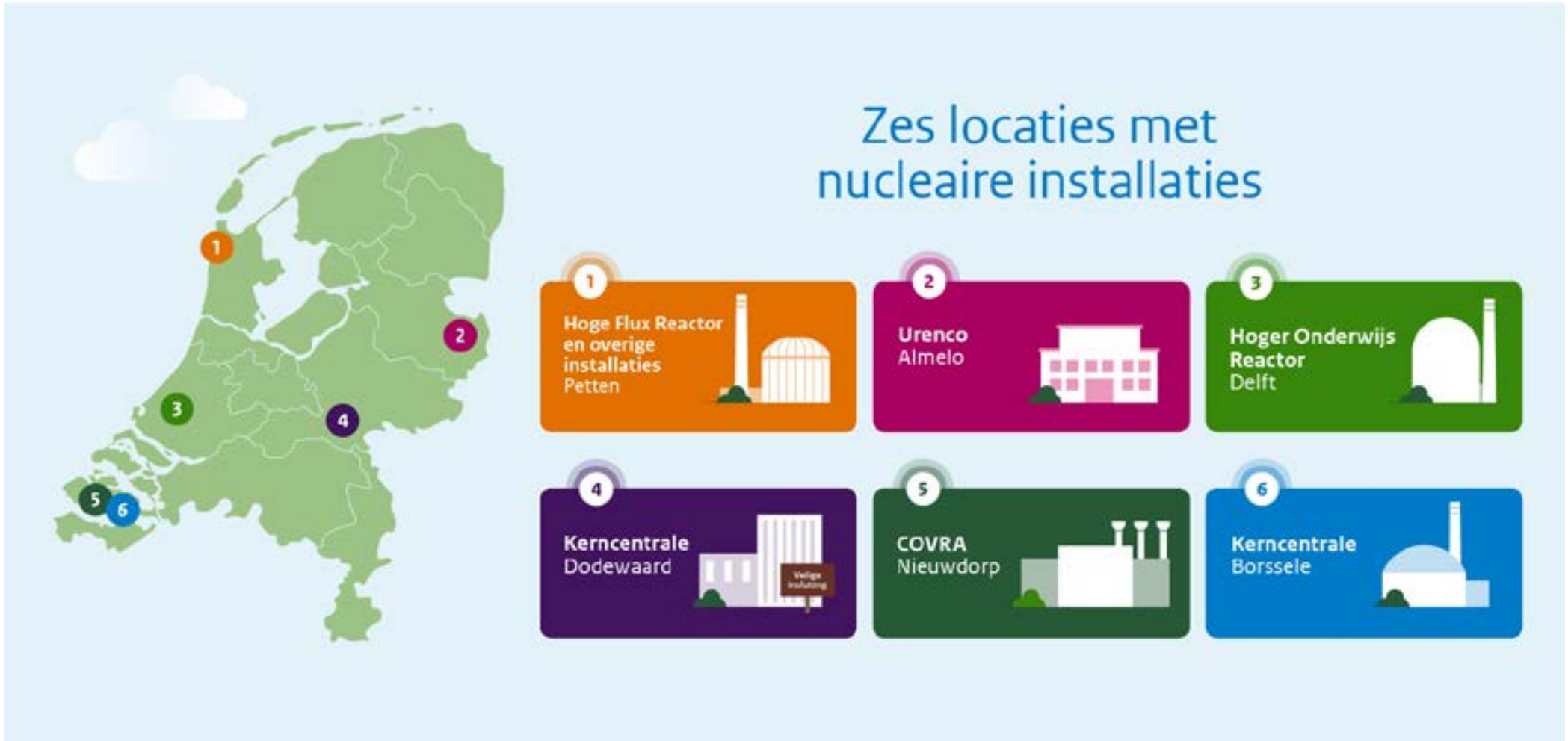
De minister van IenW beschikt echter niet over de bevoegdheid om:

- beleidsregels te stellen over de taakuitoefening van de ANVS, of
- besluiten van de ANVS te vernietigen wegens het algemeen belang.

Dit is gedaan om te voldoen aan de eisen die het Internationaal Atoom-energieagentschap (IAEA) en Euratom stellen aan de onafhankelijkheid van de ANVS.

Werkveld

De ANVS voert werkzaamheden uit op het vlak van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming, crisisvoorbereiding en –respons, en beveiliging en safeguards. Bevoegd-gezag taken vinden veelal plaats voor de nucleaire installaties (zie figuur hieronder) of hebben betrekking op stralingstoepassingen in de gezondheidszorg (zoals bij ziekenhuizen en tandartsen), industrie (zoals bij wegenbouwers, aardwarmte winning locaties



Kaart Nederland met locatie nucleaire installaties

en chemische industrie) en wetenschap. Dat geldt ook voor het transport van splijtstoffen en radioactief materiaal die dit tot gevolg heeft. Er zijn duizenden locaties waar stralingstoepassingen gebruikt worden en 30.000 transporten per jaar.

Crisisvoorbereiding en -respons op stralingsincidenten en nucleaire ongevallen

De minister van IenW is verantwoordelijk voor de coördinatie van de voorbereiding op stralingsongevallen met categorie A-objecten of de dreiging daarvan (een stralingsongeval met mogelijk regio-overstijgende of zelfs grensoverschrijdende gevolgen). Indien er sprake is van een crisis waarbij de nationale veiligheid in het geding is, kunnen één of meer onderdelen van de nationale crisisstructuur worden geactiveerd. De ANVS is daarbij verantwoordelijk voor de organisatie van het crisis-expertteam straling en nucleair (CETsn). Het CETsn rapporteert en adviseert over de radiologische en gezondheidskundige consequenties van stralingsongevallen aan bestuurders en besluitvormers in de nationale en regionale crisisstructuur. Dit gebeurt in samenwerking met het RIVM en andere kennisinstituten.

Beveiliging en safeguards

De ANVS ziet toe op de fysieke en cyberbeveiliging van de nucleaire installaties, transporten van splijtstoffen en radioactieve stoffen. Safeguards zijn maatregelen ter voorkoming van het aanwenden van nucleair materiaal voor niet-vreedzame doelen. Het toezicht daarop is internationaal georganiseerd en wordt uitgevoerd door het IAEA en Euratom, en ondersteund door de ANVS.

Beleid radioactief afval

De minister van IenW is verantwoordelijk voor het beleid voor het beheer van radioactief afval en verbruikte splijtstof. Dit beleid staat omschreven in het nationale programma radioactief afval. De ANVS draagt bij aan het opstellen en is betrokken bij het uitvoeren van dat programma.

Stakeholders

De ANVS is onderdeel van een speelveld met diverse nationale en internationale overheden en instanties. Naast IenW zijn dat de ministeries van VWS (medische stralingstoepassingen, stralingsbescherming patiënten, medische isotopenproductie (bijv. evt. nieuw te bouwen Pallasreactor en voornemen van Amerikaans bedrijf (SHINE) om in Veendam een productiefaciliteit te bouwen)), SZW (stralingsbescherming werknemers), JenV (coördinatie nationale crises, terreurdreiging/beveiliging), EZK (energie) en BZ (non-proliferatie). Daarnaast wordt er operationeel samengewerkt met andere inspectiediensten (ISZW, IGJ, NVWA, Douane, SodM), de veiligheidsregio's en gemeenten. Het RIVM ondersteunt de ANVS met wetenschappelijk onderzoek, met technische ondersteuning voor inspecties (meet- en laboratoriumfaciliteit), en bij crisisvoorbereiding en -respons.

Nederland sluit zich aan bij internationaal beleid op het gebied van stralingsbescherming en nucleaire veiligheid afkomstig van het IAEA en Euratom. De ANVS neemt op basis van haar kennis en deskundigheid deel aan bijeenkomsten van deze organisaties, waarin onder meer de standaarden voor nucleaire veiligheid en stralingsbescherming worden vastgelegd. Daarnaast werkt de ANVS in internationaal verband samen met collega-autoriteiten in andere landen (zoals België en Duitsland) en de OESO. De ANVS heeft ook geregeld contact met de Nederlandse Vereniging voor Stralingshygiëne (NVS), Nucleair Nederland en ngo's, zoals Greenpeace, Wise en LAKA en lokale actiegroepen.

22. Airport Coordination Netherlands

De Airport Coordination Netherlands (ACNL) is per 1 april 2020 een publiekrechtelijk ZBO en is verantwoordelijk voor het toewijzen van tijdslots aan luchtvaartmaatschappijen op de grotere Nederlandse luchthavens. Voor de slotallocatie geldt dat er geen ministeriële bevoegdheid is om besluiten van ACNL te vernietigen. Dit heeft te maken met de onafhankelijkheid die moet worden geborgd vanuit de EU Slotverordening. ACNL is een organisatie van beperkte omvang (8 FTE).

ACNL is in Nederland bij wet belast met de seizoensplanning, toewijzing en bewaking van aankomst- en vertrektijden van vliegtuigen ('luchthavenslots') in overeenstemming met de Verordening 95/93 van de Europese Raad, zoals gewijzigd, en met inachtneming van de IATA Worldwide Slot Guidelines (WSG) en lokale regels.

Momenteel biedt ACNL deze diensten aan voor de luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. ACNL is lid van de European Union Airport Coordinators Association (EUACA) en de Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG).

23. Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

Vanuit de missie 'Voor veilig thuiskomen' wil het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) een krachtiger rol spelen op het gebied van de verkeersveiligheid. Naast 'toetsen' - kerntaak - gaat het CBR de klanten actiever informeren en verkent het CBR de mogelijkheden van monitoring.

De kernactiviteiten van het CBR zijn:

- Theorie- en praktijkexamens afnemen van motorrijders, automobilisten en bromfietsers.
- Beroepsexamens afnemen van aanstaande en ervaren professionals in het wegvervoer, de binnenvaart en de logistiek, evenals de theorie-examens van beroeps- en privévliegers.
- Verplichte nascholingscursussen certificeren voor goederen- en personen-vervoerchauffeurs en toezicht houden op de uitvoering van deze cursussen.
- De lichamelijke en geestelijke geschiktheid van bestuurders beoordelen en de eventueel voor hen benodigde aanpassingen aan het voertuig.
- De rijgeschiktheid of rijvaardigheid van bestuurders onderzoeken bij een vermoeden van ongeschiktheid, bijvoorbeeld na een verkeersovertreding.
- Educatieve maatregelen opleggen, onder andere op het gebied van alcohol en verkeer.

Het CBR is sinds 2013 een publiekrechtelijk ZBO en heeft een raad van toezicht. Het CBR bestaat uit vier divisies: Theorie, Rijvaardigheid, CCV (beroepsexamens) en Rijgeschiktheid. Sinds februari 2019 staat het CBR onder aangescherpt toezicht van het ministerie. Aanleiding hiervoor waren de lange doorlooptijden bij de beoordeling van de medische rijgeschiktheid. Sinds september 2020 zijn de reactietermijnen weer binnen de afgesproken KPI. Door het stilleggen van de dienstverlening als gevolg van de corona-maatregelen zijn de reserveringstermijnen voor het afnemen van examens, fors opgelopen. Het CBR heeft een plan van aanpak opgesteld om de reserveringstermijnen weer binnen de afgesproken KPI te krijgen.

24. Examinering en certificering voor de mobiliteitsbranche (IBKI)

IBKI is een stichting, onderdeel van de organisatie Innovam. IBKI ontwikkelt theorie- en praktijkexamens voor de mobiliteitsbranche en voert deze uit. Jaarlijks leggen ruim 50.000 kandidaten examen af bij IBKI. IBKI voert enkele taken voor IenW uit: examinering APK keurmeester (onder toezicht van RDW), LPG-technici, Tachograaftechnici en WRM rijinstructeurs.

Rijksgecommitteerden

Zij doet dat als deeltijd ZBO op privaatrechtelijke basis (7 fte). IenW benoemt de Rijksgecommitteerden die toezicht houden op de WRM-examinatoren. De IBKI is in 2019 en 2020 erg druk geweest met het implementeren van de recente wijzigingen in de WRM.

25. Luchtverkeersleiding Nederland

De kernactiviteit van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is het leveren van luchtverkeersdiensten. In de Wet luchtvaart zijn ook alle andere taken van LVNL vastgelegd. Daaronder vallen onder meer het vernieuwen en beheren van technische systemen, het verstrekken van luchtvaartinlichtingen, het verzorgen van opleidingen voor luchtverkeersleiding en het verzorgen van luchtvaart-kaarten en -publicaties. Kortom, LVNL is verantwoordelijk voor het beheer van het burgerluchtruim en alles wat daarbij komt kijken.

De LVNL doet dat sinds 1923 en sinds 1993 als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). LVNL is voor civiele luchtverkeersaangelegenheden de schakel tussen de overheid en alle overige partijen die bij luchtverkeersleiding betrokken zijn. Met alle betrokkenen proberen we de luchtverkeersleiding zo goed mogelijk vorm te geven. Met een evenwicht tussen veiligheid, efficiëntie en milieu. En met alle aandacht voor kwaliteit.

Volgens de Wet luchtvaart is LVNL verantwoordelijk voor:

- Het verlenen van luchtverkeersdiensten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.
- Het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten.
- Het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten en het uitgeven van luchtvaartpublicaties en kaarten.
- Het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging.
- Het adviseren van de minister van Infrastructuur en Waterstaat alsmede de minister van Defensie betreffende aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging.
- Het verrichten van andere bij of krachtens de Wet luchtvaart opgedragen taken.

26. Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie

Op grond van de Wet wegvervoer goederen verleent de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO) Eurovergunningen aan de ruim 13.000 transportondernemingen (begin 2019) die zich in Nederland bezighouden met het goederen-vervoer over de weg. De NIWO toetst iedere 5 jaar of deze bedrijven aan de vier in de wet omschreven kwalitatieve eisen voldoen: kredietwaardigheid, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en reële vestiging. Ook verstrekt de NIWO bestuurdersattesten voor niet EU-chauffeurs, ritmachtigingen en CEMT-vergunningen en geeft de NIWO TIR-carnets af. Daarnaast beheert de NIWO de VIHB-lijst van afvalinzamelaars, -vervoerders, -handelaren en -bemiddelaars.

27. ProRail

ProRail is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer, onderhoud en vervanging van het hoofdspoorwegennet van Nederland. ProRail regelt ook de capaciteitsverdeling, voor zowel reizigerstreinen als goederentreinen. ProRail is onderdeel van het samenwerkingsverband Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), waar de landelijke verkeersleiding de afhandeling van calamiteiten en incidenten op het spoor coördineert.

Het voorstel voor de omvorming van ProRail naar een ZBO met een eigen rechtspersoonlijkheid ligt op dit moment in de Tweede Kamer.

Na de omvorming zal de SG de rol van eigenaar in de zbo-driehoek vervullen. Nu is de SG aandeelhouder van ProRail als beleidsdeelneming.

28. Dienst Wegverkeer

De Dienst Wegverkeer (RDW) is een zelfstandig bestuursorgaan en publieke dienstverlener in de mobiliteitsketen. De RDW beschikt over een grote expertise door jarenlange ervaring met de uitvoering van wettelijke en op-gedragen taken. Het betreft taken op het gebied van: toelating van voertuigen en onderdelen daarvan; toezicht en handhaving; registratie; informatieverstrekking; en documentafgifte (e.g. rijbewijzen).

De RDW kent de volgende kerntaken:

- Toelating: voertuigen en voertuigonderdelen toelaten op de Nederlandse en Europese markt.
- Toezicht en controle: toezicht houden op door de RDW erkende bedrijven en controle uitoefenen op de technische staat van voertuigen.
- Registratie en informatieverstrekking: verzamelen, opslaan, bewerken en beheren van gegevens over voertuigen, hun eigenaren en voertuigdocumenten en het verstrekken van informatie aan belanghebbenden over deze gegevens.
- Documentafgifte: documenten afgeven die nodig zijn voor voertuigen of eigenaren, zoals kentekenbewijzen, rijbewijzen en het APK-formulier.

29. Overige ZBO’s en RWT’s

- Bevoegde autoriteiten Rijnvaart
- Commissie Milieueffectrapportage (Commissie MER)
- Erkenninghouders Algemene Periodieke Keuring (Cluster)
- HISWA-vereniging
- Keuringsartsen voor de scheepvaart (Cluster)
- Keuringsinstanties geluidshinder (Cluster)
- Keuringsinstanties Infrastructuur & Milieu overig (Cluster)
- Keuringsinstanties pleziervaartuigen (Cluster)
- Keuringsinstanties uitrusting zeeschepen (Cluster)
- Kiwa Register BV
- Klassebureaus als bedoeld in art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965
- Loodswezen (Nederlands Loodswezen BV en drie regionale loodsencorporaties en RLC’s)
- Rijkshavenmeesters (Cluster)
- Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)
- Stichting Buisleidingestraat Nederland (LSNed)
- Stichting Milieukeur
- Stichting Vakopleiding Automobiel- en Motorrijwielbedrijf
- Havenbeheerders
- Keuringsinstanties explosieven
- Keuringsinstanties kabelbaaninstallaties
- VTS-operators: Reguleren van scheepvaartverkeer op rivieren en haven

Dit is een uitgave van:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

Najaar 2021

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Introductiedossier 2021 -
Inhoudelijke Overdracht

04 januari 2022

0 Inhoudsopgave

Inhoud

0 Inhoudsopgave 2
1 Hoe en waarom van dit overdrachtsdossier 6
2 Wie en wat is IenW 7
2.1 Waar staat IenW voor 7
2.2 Hoe ziet de IenW-organisatie er globaal uit? 7
2.3 Mensen bij IenW 8
2.4 Hybride werken 8
2.5 Waar komt u IenW tegen 9
2.6 Hoe houdt IenW toezicht 10
2.7 Hoe gaat IenW om met stakeholders? 11
2.8 Kennis is belangrijk voor IenW 12
2.9 Hoe ontwikkelt IenW zich 13
2.10 De financiën 15
2.10 a Nationaal Groeifonds (NGF) 19
2.10 b Coördinatie MIRT en Mobiliteitsfonds 22
3 Hoe staat het met de belangrijkste dossiers? 26
3a Intelligente, schone en toegankelijke mobiliteit 27
3a 1. OV en Spoor 27
Bewaakte en onbewaakte overwegen – Spoor (spoorveiligheid) 27
Beschikbaarheidsvergoeding OV en Transitieplannen 28
Marktordening Spoor - Onderhandse gunning nieuwe HRN-concessie 29
Afronding omvorming ProRail 31
Instandhouding Spoor / Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV) 33
Toekomstbeeld OV (TBOV), Investeren in verbindingen, Stations en Toegankelijkheid 34
Spoorgoederenvervoer 35
European Rail Traffic Management System (ERTMS) 37
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 38
Modernisering van de Spoorwegwet 39
Zuidasdok, Knooppunt De Nieuwe Meer en Amstel en het derde perron Amsterdam Zuid 40
Multimodale Knoop Schiphol 41
Maaslijn 42
3a 2. Wegverkeer 43
Programmatische aanpak Veilig, Slim en Duurzaam 43
Stelseloptimalisatie medische rijgeschiktheid 43
Advies 'Van rijles naar rijonderwijs' ('advies Roemer') over kwaliteitsverbetering rijscholenbranche 44
Snelhedenbeleid hoofdwegennet 46
Toelating en veilig gebruik Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) 47
Smart Mobility/cluster data/digitaal op orde 48

Strategisch plan verkeersveiligheid en Motie Geurts Halvering slachtoffers 2030 49
Nationaal toelatingskader lichte elektrische voertuigen (LEVs) 50
Slimme Mobiliteit (Smart Mobility) 51
Stand van zaken uitvoering Klimaatakkoord 53
Werkgeversaanpak mobiliteit 54
Actieve mobiliteit 56
Elektrisch personenvervoer 57
Verduurzaming in logistiek 58
Duurzame Energiedragers 60
Voertuigemissies 61
Mobility as a Service 62
Vrachtwagenheffing (VWH) 64
Tijdelijke Tolheffing (TTH) 66
Nieuw mobiliteitsbeleid 66
3a 3. Scheepvaart 67
Maritieme veiligheid 67
Vergroening scheepvaart (zee- en binnenvaart) 68
Versterking logistiek en goederenvervoer 71
Havennota 2020-2030 72
Buisleidingen 73
3a 4. Luchtvaart 74
Luchtvaartveiligheid 74
Luchtvaart in cijfers 76
Luchtvaartnota 77
Netwerkkwaliteit en KLM 78
Leefomgevingskwaliteit 80
Duurzame luchtvaart en innovatie 82
Ontwikkeling Schiphol 86
Ontwikkeling Lelystad 88
Regionale Luchthavens 89
Luchtruimherziening 90
Drones 91
Luchtvaart in de Cariben 92
3b Circulaire economie 93
Circulaire economie (CE) algemeen (link met klimaat o.a.) 94
Programma Nederland Circulair in 2050 96
Maatschappelijk Verantwoord Inkopen 103
Afvalbeheer 103
Kunststoffen: plastic en verpakkingen 104
Textiel 106
Uitvoeringsagenda biogrondstoffen 107

Duurzaam IenW 107
3c Gezonde en veilige leefomgeving 108
Veiligheid bedrijven en VTH-stelsel, inclusief Safety Delta Nederland en implementatie advies commissie Van Aartsen 108
Omgevingsveiligheidsbeleid- regelgeving 110
Asbest, waaronder versnellingsaanpak 111
Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming 111
Milieueffectrapportage en het verdrag van Aarhus 113
Veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, inclusief robuust basisnet 114
Veilige bestrijdingsmiddelen en chemische stoffen 116
Veiligheid biotechnologie 119
Veilige Energietransitie 119
Veilig vuurwerk 120
Spoortrillingen 122
Luchtkwaliteit 123
Veehouderijsector: geur, ammoniak (stikstof) en fijnstof 125
Geluid 127
Nationaal Milieuprogramma (NMP) 128
Aanpak Stikstof 129
3d Klimaatadaptatie, water en bodem 131
3d 1. Waterveiligheid en Integraal Riviermanagement 131
Beleidstafel wateroverlast 131
Hoogwaterbeschermingsprogramma 132
Integraal Riviermanagement 134
Primaire waterkeringen 135
Kennisprogramma Zeespiegelstijging 136
Deltaplan & Deltacommisaris 137
Beleidsevaluatie: beleidsdoorlichting Integraal Waterbeleid 138
3d 2. Droogte en klimaatadaptatie 139
Klimaatadaptatie 139
Waterbeschikbaarheid 141
3d 3. Drinkwater en waterkwaliteit 142
Waterketen 142
Waterkwaliteit 143
3d 4. Grote Wateren 145
Grote Wateren (algemeen) 145
IJsselmeergebied 146
Zuidwestelijke Delta 147
Waddengebied en Eems-Dollard 149
Noordzee 150
3d 5. Cybersecurity 151
Cybersecurity binnen IenW 151

Cyberweerbaarheid in de watersector 154
Cybersecurity Rijkswaterstaat 155
3d 6. Internationaal 156
Klimaatadaptatie en Water internationaal, inclusief de Watergezant 156
3d 7. Overige onderwerpen 158
Fysieke Leefomgeving (Omgevingswet, Novi) 159
Geborgde zetels in waterschapsbesturen 160
Belastingplannen waterschappen 160
Bodemkwaliteit 161
Taskforce Bodem 162
3e Uitvoering en Toezicht (RWS) 163
Ontwikkelingen gezamenlijke crisisbeheersing 163
Uitvoeringsorganisatie: Mensen, kennis en vaardigheden 164
Instandhouding Rijksinfrastructuur in beheer van RWS (Hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem) en ProRail 165
Aanlegprogramma Hoofdwegennet (HWN) 167
Aanleg Hoofdvaarwegennet (HVWN) 173
Aanleg Hoofdwatersysteem (HWS) 175
Marktbeleid Rijkswaterstaat 176
Assetmanagement 177
Innovatie bij RWS 178
Rijksrederij 180
3f IenW in het Caribisch deel van het Koninkrijk 181
IenW en het Caribisch deel van het Koninkrijk 181
Excuses historisch leed en omgang met ons verleden 186
3g IenW Internationaal 187
IenW, Europa en de Brexit 187
EU Green Deal 188
Fit for 55% pakket 189
Bilaterale samenwerking met prioritaire landen 191
Mondiale samenwerking (follow-up CAS, WCEF, TDA en PACE) 192
Internationaal Spoorvervoer 193
3h COVID-19 194
Programmadirectie Covid-19 194

1 Hoe en waarom van dit overdrachtsdossier

Dit is het overdrachtsdossier van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Het doel van dit document is om u als nieuwe bewindspersoon een indruk te geven van de stand van zaken van de belangrijkste IenW-dossiers. Daarbij is vanuit praktisch oogpunt 22 november 2021 als peildatum gehanteerd. Het overdrachtsdossier is niet geactualiseerd op basis van de ambities en doelstellingen van het regeerakkoord – het geeft dus de 'oude' situatie weer.

Dit overdrachtsdossier begint met een uiteenzetting van waar IenW voor staat: de stand van zaken van de organisatieontwikkeling van het departement, de koers, de uitvoering van de lopende taakstellingen en de financiën.

Daarna wordt, gegroepeerd naar de voor IenW belangrijke transities en thema's, ingegaan op de inhoudelijke dossiers: steeds een korte beschrijving per beleidsterrein, gevolgd door de stand van zaken, geplande activiteiten op de korte en/of lange termijn en tenslotte de meest relevante communicatie met de Tweede en/of de Eerste Kamer.

2 Wie en wat is IenW

2.1 Waar staat IenW voor

Infrastructuur en Waterstaat beschermt, verbindt, bereikt

Wie in Nederland om zich heen kijkt, ziet overal infrastructuur en water: het werk van IenW. Ons land staat bekend om innovatieve oplossingen die inspireren. De wijze waarop we met het water en de bodem zijn omgegaan, heeft ons land gevormd. Bij ons is leven op een oude zeebodem heel gewoon. Maar Nederland verandert. Onze open delta maakt ons krachtig en kansrijk, maar ook kwetsbaar: klimaatverandering zorgt voor droogte, hitte, extremer weer en een stijgende zeespiegel. Ruimte en grondstoffen worden schaarser. Dat raakt ons allemaal.

Met hart, hoofd en handen zorgt IenW voor een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Wij werken aan de toekomst van Nederland. Aan een sterke en duurzame infrastructuur, boven en onder de grond. Een netwerk van wegen, vaarwegen en buizen, van sporen en dijken, van havens en luchthavens. Aan een gezonde leefomgeving met schone lucht, schone bodem, schone rivieren en een schone zee. We beheren en creëren, en we vernieuwen om te behouden. Met en voor onze 17 miljoen inwoners en voor de wereld om ons heen.

Samen bouwen we aan de grote vraagstukken van morgen. De toekomst vraagt om een nieuwe, krachtige balans tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Tussen ecologie en economie. En tussen mens, natuur en techniek.

Grote ambities voor een klein land in een snel veranderende, steeds digitalere wereld. Dat kunnen we natuurlijk niet alleen. Samen met onze vele partners (overheden, bedrijfsleven en burgers) kijken we wat er nodig is om ons land op de toekomst voor te bereiden, te ontwerpen en in te richten. We stellen samen de agenda van verandering op en voeren die uit. Het gezamenlijke vraagstuk zetten we centraal, met ruimte voor de ideeën van iedereen.

Een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Klimaatbestendig, economisch sterk en circulair. Een land dat mens en milieu beschermt. Een land dat mensen met elkaar, en met de wereld verbindt. Daar werken we aan, voor onszelf en voor de generaties na ons.

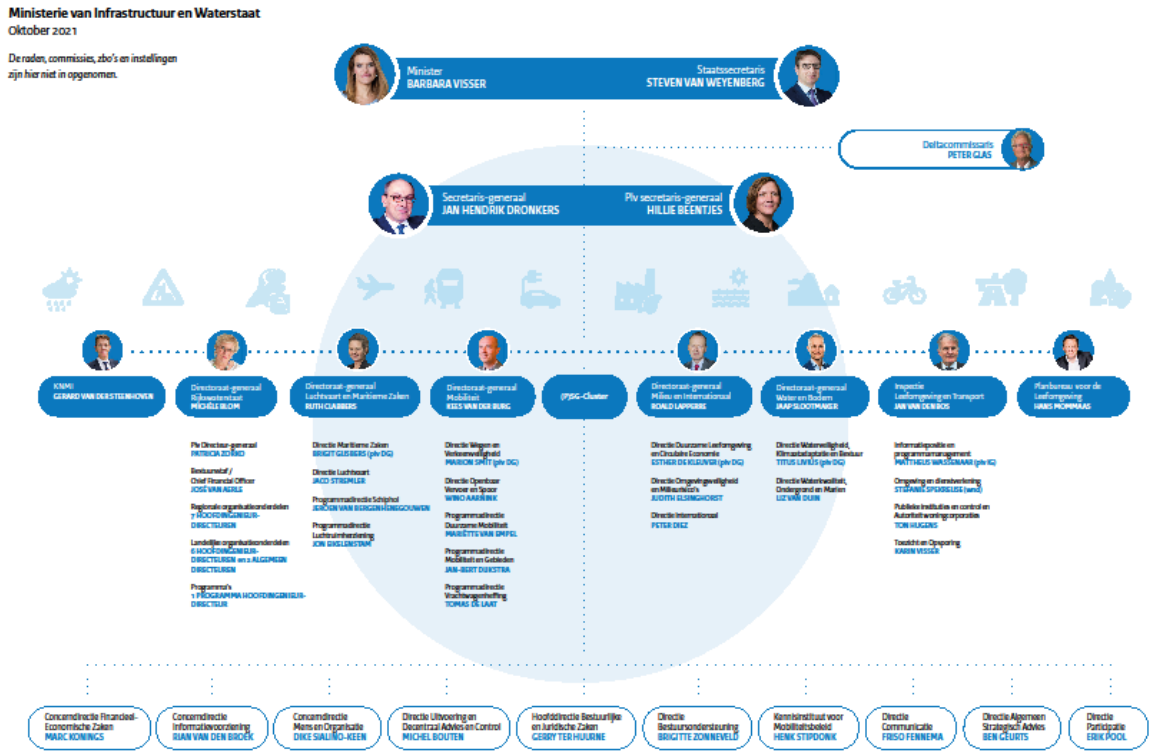
2.2 Hoe ziet de IenW-organisatie er globaal uit?

De IenW-organisatie is opgebouwd uit dienstonderdelen die de beleidsvorming ondersteunen, uitvoeringsorganisaties en toezichthouders. In een organogram gegoten (zie hieronder) is dit het actuele plaatje van het departement; daarbij zijn vanuit praktisch oogpunt niet álle dienstonderdelen opgenomen.

Binnen IenW is de eigenaarsrol voor de zbo's en agentschappen belegd bij de SG en de pSG. De eigenaar wordt ondersteund door de eigenaarsadviseurs. Vanaf 1 september 2021 zijn alle eigenaarsadviseurs van de IenW-uitvoeringsorganisaties (zowel zbo's als agentschappen) verenigd in de nieuwe eenheid Eigenaarsadvisering onder Financiën en Integrale Bedrijfsvoering (FIB). Dit team beheert de dagelijkse gang van zaken zoals het contact met de zbo's en agentschappen, advisering en voorbereiding van overleggen en begeleidt de jaarlijkse P&C-cyclus. Daarnaast coördineren zij de interdepartementale contacten rondom zbo's en agentschappen, leggen zij de verbinding met beleidsdirecties die opdrachtgever zijn voor de zbo's en agentschappen en onderhouden zij het contact met diverse andere stafdirecties binnen IenW. De verschillende prioriteiten van de eenheid Eigenaarsadvisering worden jaarlijks vastgelegd in een jaarplan.

Naast FIB zijn er nog een aantal andere stafdiensten met een brede taak voor het hele departement. Directie Bestuursondersteuning (DBO) voor de directie ondersteuning en advisering van bewindspersonen en leden van de bestuursraad. Directie Communicatie (DCO) zorgt voor zorgvuldige en effectieve communicatie, zowel intern IenW als richting media en externe partijen. Hoofddirectie Juridische Zaken (HDJZ) adviseert over alle wet- en regelgeving die voor IenW relevant is, zowel bestaande als nieuwe wetten en regels.
Directie Algemeen Strategisch Advies (ASA) richt zich ten slotte op de brede strategische inzet van IenW op de middellange en lange termijn. Met oog op die langere termijn geeft ASA ook strategisch advies voor de korte termijn.

Organogram



2.3 Mensen bij IenW

De omvang van IenW in fulltime equivalenten eind oktober 2021 is 14.050 fte.

Dat aantal is globaal als volgt verdeeld:

- RWS: 10.100 fte;
- Beleid: 1.050 fte;
- ILT: 1.300 fte;
- KNMI, PBL en ANVS: 750 fte;
- Bedrijfsvoering en Ondersteuning: 850 fte.

2.4 Hybride werken

Sinds de uitbraak van corona werken we als ministerie van IenW, net als de rest van de Nederland en de Rijksoverheid, zoveel mogelijk vanuit huis. Dit was een tijdelijke maatregel, maar breed wordt nu ingezien dat structureel meer thuiswerken verschillende voordelen met zich meebrengt:

- **Welzijn van de medewerker** – Recent Nederlands onderzoek laat zien dat medewerkers die deels thuiswerken minder last hebben van tijdsdruk, minder in de knel komen met de balans tussen werk en privé en dat hun welzijn hoger is (Darouei, 2020).
- **CO_2 winst** – Thuiswerken leidt tot minder reizen en minder CO_2-uitstoot ook als we corrigeren voor de verwarming thuis. Thuiswerken kan daarom een bijdrage leveren aan het halen van de doelen van de Coalitie Anders reizen: halvering CO_2-uitstoot van zakelijk reizen in 2030 (t.o.v. 2016) (IenW heeft zichzelf een hoger doel gesteld door deze halvering al in 2025 te willen bereiken).
- **Reductie file en drukte in het OV** – Minder forenzen op de weg en in de trein dragen bij aan minders files en minder drukte in het OV. De ochtendspits mijden is alleen aantrekkelijk als ook na de spits nog geschikte werkplekken op kantoor beschikbaar

zijn, en overleggen die reizen tijdens de spits noodzakelijk maken ook virtueel gevoerd kunnen worden.
- **Minder (piek)drukte op kantoor** – Specifiek voor IenW laten pre-corona medewerker-enquêtes zien dat op een aantal kantoren teveel drukte en geluidsoverlast wordt ervaren. Vooral op de typische vergaderdagen - de maandagen, dinsdagen en donderdagen - is er sprake van door de collega's ervaren drukte en overbezetting.

Structureel meer thuiswerken brengt dus voordelen met zich mee voor de medewerkers van IenW maar zeker ook voor de beleidsdoelstellingen van IenW. Financiën en Integrale Bedrijfsvoering (FIB) heeft om deze meervoudige voordelen te behalen een projectleider Hybride werken aangesteld. Hiervoor moeten zowel aan de "hardware"-kant (ICT-voorzieningen, kantoorinrichting, etc.) als aan de zachte kant (trainingen, communicatie, aanpassing reiskostenvergoeding /thuiswerkvergoeding, etc.) de nodige stappen gezet worden. De facilitaire, arbeidsvoorwaardelijke en ICT kant wordt in afstemming met Rijksdienst 2022 uitgewerkt.

Een groot aandachtspunt is het belang van continue aandacht voor de benodigde cultuur- en gedragsverandering, waar alle IenW-collega's (medewerkers en leidinggevenden) een rol in hebben. De voorbeeldrol van de top inclusief bewindspersonen is daarbij van belang om deze ambities te realiseren.

2.5 Waar komt u IenW tegen

IenW zet in op een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. Daarom werkt het ministerie aan krachtige verbindingen over de weg, spoor, het water en door de lucht. En IenW beschermt tegen wateroverlast, zorgt voor de kwaliteit van lucht, water en bodem en aan het realiseren van een circulaire economie.

Op een snijvlak van belangen
Nederland is een welvarend land. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het behoud daarvan en zet zich continu in voor een bereikbaar, veilig en duurzaam Nederland. Heel Nederland is het werkterrein. Het ministerie werkt aan een veilig en bereikbaar land met een gezonde en duurzame leefomgeving. Hierbij staat het voor grote uitdagingen met gemeenschappelijke, maar ook veel tegengestelde belangen. Aandacht voor het milieu in combinatie met snel en veilig van A naar B. Economische groei en een veilige infrastructuur, in balans met een gezonde leefomgeving.
Als land onder zeeniveau krijgen we steeds meer te maken met de gevolgen van klimaatveranderingen. We zetten daarom in op CO_2-neutraal leven, werken en wonen. Tegelijkertijd beschermen we onze kust en riviergebieden.
We willen dat Nederland optimaal bereikbaar blijft en meegroeit met de wereldeconomie, als logistiek knooppunt en handelsland. Zonder goede wegen, spoorverbindingen, havens, vaarwegen en luchthavens komt onze economie tot stilstand. Daarbij hebben we de verantwoordelijkheid ons land zo in te richten dat mensen prettig wonen.
De vraag naar grondstoffen voor bijvoorbeeld eten, elektrische apparaten en kleding neemt wereldwijd sterk toe. Daarom werkt de overheid samen met het bedrijfsleven om zuiniger en slimmer met grondstoffen om te gaan. In het Grondstoffenakkoord staan afspraken om de Nederlandse economie in 2050 volledig te laten draaien op herbruikbare grondstoffen. Als tussenstap hebben we de ambitie om in 2030 het nationale verbruik van primaire grondstoffen met 50% te verminderen.

Onze omgeving is van ons allemaal
IenW opereert op het snijvlak van belangen. Het verbeteren van onze bereikbaarheid, (water)veiligheid in een duurzame leefomgeving. Dit doen IenW'ers via een combinatie van hoofden en handen: wetenschappers, beleidsmakers, uitvoerders en toezichthouders. Specialisten van het departement, Rijkswaterstaat (RWS), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Samen komen zij tot slimme oplossingen en praktische daden, juist omdat ze allemaal anders denken. Ze werken niet alleen, maar samen met burgers, bedrijven en belanghebbenden. Onze omgeving is van ons allemaal.

2.6 Hoe houdt IenW toezicht

Inspectie Leefomgeving en Transport
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In die rol zet de ILT zich dagelijks in voor een duurzame en veilige leefomgeving, veilig transport en het vertrouwen in de woningcorporaties.

De Autoriteit woningcorporaties is onderdeel van de ILT; dit deel valt onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister van BZK. Voor de minister van Economische Zaken houdt de ILT vanaf 1 juli 2016 ook toezicht op de leveringszekerheid, de veiligheid en de kwaliteit van de elektriciteitsvoorziening in Caribisch Nederland.

Opdracht ILT
Het aandachtsgebied van de ILT omvat zo'n 150 zeer diverse onderwerpen op de beleidsterreinen van IenW, BZK en EZ. Daaronder vallen bijvoorbeeld geluidsoverlast in de luchtvaart, vaartijden in de binnenvaart, taxivergunningen, woningcorporaties, vervoer van gevaarlijke stoffen, afval, genetisch gemodificeerde organismen en energielabels van woningen. Regelmatig komen er nieuwe taken bij.

De ILT doet meer dan toezicht en handhaving. De ILT verleent ook vergunningen en certificaten. Ze geeft informatie en voorlichting over wet- en regelgeving en doet onderzoek naar incidenten en ongevallen. De Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de ILT voert strafrechtelijke opsporingsonderzoeken uit, vooral gericht op (zware) georganiseerde criminaliteit, vaak met internationale (financiële) constructies en handelsstromen.

De rol van de inspectie is breder dan alleen handhaven op naleving van de wet. De ILT functioneert ook als de ogen en de oren van de minister en de staatssecretaris. De inspecteurs zien dikwijls als eerste in het veld of het beleid werkt. Maar ook nieuwe ontwikkelingen en risico's zien zij vaak als eerste. De ILT geeft signalen af en deelt haar bevindingen actief met politiek en maatschappij.

Het werkveld van de ILT is veelomvattend en vaak complex. Dat betekent dat de ILT niet alles kan doen en kiezen noodzakelijk is. Er is per definitie een tekort aan mensen en middelen. De ILT zet de schaarse capaciteit en middelen daarom vooral daar in waar de meeste risico's optreden en waar haar handelen het meest effect kan hebben.

Koers ILT 2021
In 2016 is de ILT gestart met een koersverandering en een verandering van werkwijze: Koers ILT 2021. Doel: meer risicogericht, flexibeler, transparanter en effectiever kunnen werken. Diverse ontwikkelingen vormen samen de aanleiding voor deze koerswijziging: de kritische conclusies van de Fyra-enquête, interne bezinning, stevige kritiek van buiten en de veranderende omgeving. Inmiddels is deze koersverandering bestendigd in de organisatie; dit is wat we zijn en hoe we werken.

De ILT wil een organisatie zijn die haar maatschappelijke relevantie verankert en daarbij in staat is mee te veranderen met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Daarvoor moeten vergunningverleners en handhavers ruimte behouden voor inhoudelijke verbinding en informatiedeling, zodat zij signalen kunnen uitwisselen en benutten. Ook is meer samenspel tussen beleid en toezicht nodig om elkaar over en weer in een vroeg stadium te informeren.

De ILT heeft de ambitie om een andere aanpak van vergunningverlening en certificering te hanteren. Een papieren toets volstaat niet in alle gevallen. Een les van de Fyra-enquête is dat in voorkomende gevallen een meer kritische opstelling nodig is wanneer het toelatingsproces wordt uitgevoerd door derden (certificerende instellingen). De ILT koerst op zakelijke

vergunningverlening en optimale dienstverlening waarbij de kosten in verhouding staan tot de geleverde kwaliteit.

Zo wil de ILT zich blijven ontwikkelen als een effectieve en efficiënte organisatie waarin een optimale en centrale informatiepositie sturend is voor alle werkzaamheden. Een organisatie ook die meer verbinding maakt met de buitenwereld en actief verantwoording aflegt over haar werk.

Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming *(*ANVS) is op grond van de Kernenergiewet het bevoegd gezag op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. Zij voert haar taken in onafhankelijkheid uit. De ANVS is daartoe in 2017 als zelfstandig bestuursorgaan (zbo) bij wet ingesteld. Als Autoriteit stelt ANVS technische en organisatorische veiligheidseisen op. De ANVS is verantwoordelijk voor het verlenen van autorisaties (vergunningen, registraties of erkenningen) voor nucleaire installaties en locaties waar stralingstoepassingen gebruikt worden en zij beoordeelt of veiligheidsvoorzieningen aan de stand der techniek voldoen. Tevens houdt de ANVS toezicht op de naleving en de handhaving van de regels op haar terrein. De ANVS velt geen oordeel over de wenselijkheid van de activiteiten

2.7 Hoe gaat IenW om met stakeholders?

Op alle beleidsterreinen heeft het ministerie van IenW te maken met stakeholders waarmee de samenwerking wordt gezocht. Samenwerking die nodig is om de maatschappelijke opgaven te behalen en de beleidsdoelen te bereiken.

IenW wil met de buitenwereld verbonden zijn, met de burger centraal, en snel en adequaat anticiperen op relevante ontwikkelingen. In de politiek, in de samenleving en in de uitvoering.

IenW heeft (als enig ministerie) een directie Participatie (DP). De directie bestaat uit vier onderdelen: Participatieadvies, Coördineren van de zienswijzeprocedures, Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) en het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL).

De Directie Participatie adviseert en ondersteunt de interne IenW-organisatie bij participatieprocessen en interactie met de samenleving, ter verbetering van plannen en besluiten. De adviezen worden op maat gemaakt en zijn gebaseerd op verschillende expertisegebieden, verzameld en ontsloten via het Kennisknooppunt Participatie.

Zienswijzen
Daarnaast verzorgt en coördineert DP bijna alle wettelijke zienswijzenprocedures ('inspraak') en alle internetconsultaties van IenW. DP zorgt voor publieksvriendelijke communicatie en een juridisch juiste afhandeling van de procedures. DP biedt daarnaast ook onderdak aan het onafhankelijk secretariaat van het Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer) en het OFL (Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving).

Locov
In het Locov behartigen consumentenorganisaties de belangen van de treinreiziger. Zij doen dat door het voeren van overleg met de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De consumentenorganisaties geven advies aan NS, ProRail en het ministerie. Het Locov is, bij besluit van 13 oktober 1999, ingesteld door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat. Het Locov wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Deze functie wordt op dit moment vervuld door Paulus Jansen.

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving
Het OFL is een onafhankelijk platform dat rijksoverheid en samenleving bijeenbrengt, om samen te werken aan oplossingen voor complexe vraagstukken rond de inrichting en governance van de fysieke leefomgeving.

- Het overlegorgaan is vastgelegd in de Wet overleg infrastructuur en milieu.
- De onafhankelijkheid wordt gewaarborgd door onafhankelijke voorzitters. Per 1-12-2020 zijn dit Wobine Buijs, Johan Remkes, Marleen Stikker, Johan van de Gronden, Jeroen de Haas en tijdelijk ook Sybilla Dekker. De voorzitter creëert, ondersteund door een OFL-secretaris, een neutrale setting waarin alle deelnemers een gelijkwaardige positie hebben.
- Het OFL kent wettelijk benoemde leden, die in de Wet door de minister zijn benoemd als lid van het overlegorgaan. Het gaat om circa 50 organisaties, veelal belangenbehartigers, koepelorganisaties en grote bedrijven op het gebied van verkeer, vervoer, natuur en water.
- Daarnaast hebben verschillende belangenorganisaties en organisaties die actief of betrokken zijn bij de fysieke leefomgeving, zich aangesloten bij het overlegplatform als OFL-deelnemer. Deelnemers van het OFL kunnen invloed uitoefenen op rijksbeleid dat gaat over de fysieke leefomgeving. Zij kunnen bijvoorbeeld de overheid adviseren over complexe vraagstukken, met de overheid samenwerken aan verschillende activiteiten, of onderwerpen aandragen waarvan zij vinden dat deze meer verdieping nodig heeft.

Het OFL stelt jaarlijks een werkprogramma op met onderwerpen die zijn aangedragen door partijen uit de rijksoverheid en samenleving. Het werkprogramma omvat het hele domein van fysieke leefomgeving, met onderwerpen als energie en klimaat, landbouw, waterveiligheid, en de benutting van schaarse ruimte in en om Nederland. Daarnaast spelen participatie en het leren over governance een belangrijke rol in de programmering.

2.8 Kennis is belangrijk voor IenW

IenW is een kennisintensief departement. In het fysieke domein is natuurwetenschappelijke kennis van grote betekenis om onzekerheden te verkleinen. Inhoudelijke en institutionele kennis over de beleidsvelden waarop IenW opereert en gedragsinzichten zijn van belang om effectieve maatregelen te kunnen nemen. IenW investeert in een kennisvriendelijk klimaat met ruimte voor medewerkers om de werelden van de kennis(ontwikkeling) en beleid kunnen verbinden. In de Strategische Kennis- en Innovatieagenda's geeft IenW aan welke kennis we de komende jaren nodig hebben. Bijvoorbeeld met welke technische ontwikkelingen wij rekening moeten houden bij de aanleg van wegen, de verdere groei van onze steden of een effectief waterbeleid.

IenW werkt dan ook samen met verschillende kennispartners. In huis vormt Rijkswaterstaat een kennisbasis van formaat en bouwt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid mee aan het kennisfundament van het mobiliteitsbeleid. Vanuit de nabije omgeving benut IenW de kennis van KNMI, RIVM, Deltares, TNO, Marin en NLR en de planbureaus (PBL, SCP, CPB). Daaromheen ligt een aantal kennisrelaties met universiteiten en private onderzoeksbureaus.

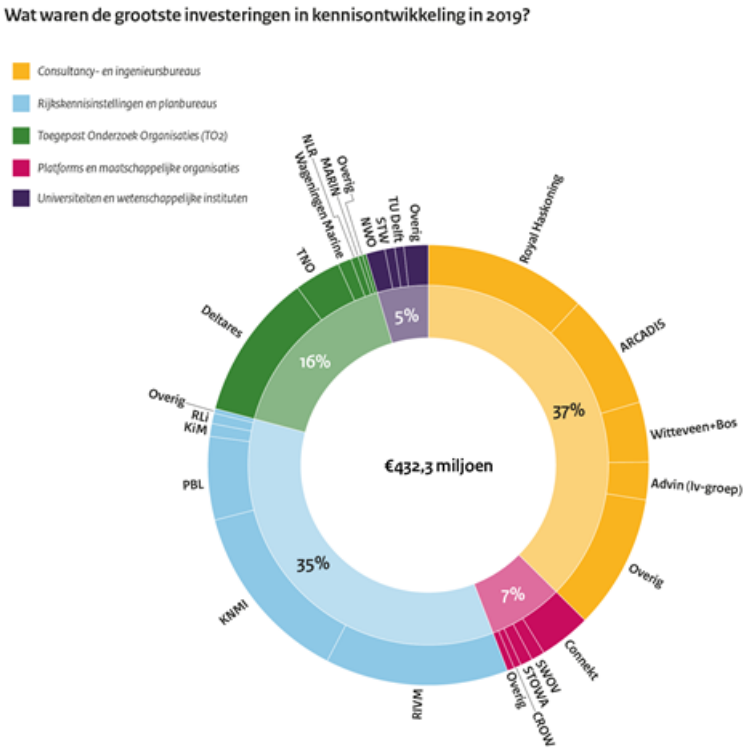
Een eigenschap van kennis is dat het dynamisch is. Het streven is de beste kennis beschikbaar te hebben op het juiste moment, op de juiste plaats en in de juiste context. In termen van absolute omvang van de kennisinvesteringen zit IenW in de middenmoot van alle ministeries (Rathenau). Het percentage investeringen in kennis en innovatie is ca 3% van de totale IenW begroting.

Innovaties brengen de maatschappij verder. Elke 2 jaar organiseert IenW samen met een aantal andere departementen de Innovatie Expo. Het kerndoel van de Innovatie-Estafette is het versterken en versnellen van die innovaties die een bijdrage leveren aan de maatschappelijke uitdagingen in de fysieke leefomgeving en aan de concurrentiekracht van ons land. De eerstvolgende Innovatie Expo is in 2023.

In 2019 heeft het missiegedreven topsectoren en innovatiebeleid vorm gekregen. Voor 25 missies, die door de departementen zijn opgesteld, zijn in de triple helix Kennis en Innovatie agenda's (KIA's) opgesteld en is een Kennis en Innovatie Convenant (KIC) getekend. In het najaar van 2021 wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten tot dusver. EZK coördineert het missiegedreven topsectoren en innovatiebeleid en IenW levert een bijdrage. Een belangrijke conclusie van de interdepartementale werkgroep Brede maatschappelijke Heroverweging Innovatieve Samenleving (BMH 9) was dat in Nederland het innovatiebeleid vooral via generieke instrumenten en middelen wordt vormgegeven; dit uit zich in een algemeen gunstig innovatieklimaat voor bedrijven. Om gerichter onderzoek en innovatie te stimuleren met het oog op de grote maatschappelijke opgaven als de klimaatadaptatie, de circulaire economie of duurzame mobiliteit zou het specifieke missiegedreven innovatiebeleid versterkt moeten worden. Bijvoorbeeld via Innovatiegericht inkopen en de rol die de grote publieke opdrachtgevers als RWS

daarin kunnen spelen (via launching customership). RWS heeft najaar 2020 haar ervaring met 9 launching customer projecten aan de Kamer gerapporteerd.

Om kennis en innovatie optimaal in te kunnen zetten is ook een overkoepelende visie nodig van waar IenW voor staat en hoe IenW te werk gaat. Directie ASA staat primair aan de lat voor het neerzetten van deze visie en werkwijze, waarbij een nauwe koppeling wordt gelegd met het vastgestelde kompas voor IenW.



2.9 Hoe ontwikkelt IenW zich

Organisatie ontwikkeling
De wereld om ons heen verandert. Anders dan vroeger wordt ons werk steeds meer bepaald door maatschappelijke opgaven waarin thema's niet op zichzelf staan, maar in samenhang en verbinding moeten worden uitgevoerd. Dit betekent meer samenwerking binnen de ministeries over de grenzen van de directoraten-generaal heen en tussen de ministeries. Daarnaast zijn mondiger burgers en sociale media factoren die ons werk beïnvloeden. Het is van belang dat wij evolueren naar een organisatie die meer openstaat naar de samenleving.

Veranderingen in onze omgeving betekenen ook dat wij onze structuur en werkwijze moeten heroverwegen om een efficiënt en effectief werkende organisatie te blijven en onze bewindspersonen goed te kunnen blijven ondersteunen en breed kunnen informeren.

Tot nu toe houden de externe ontwikkelingen geen gelijke tred met de interne aanpassingen. Dit leidt onder meer tot te hoge werkdruk, die weer van invloed is op de kwaliteit en tijdigheid van ons werk.

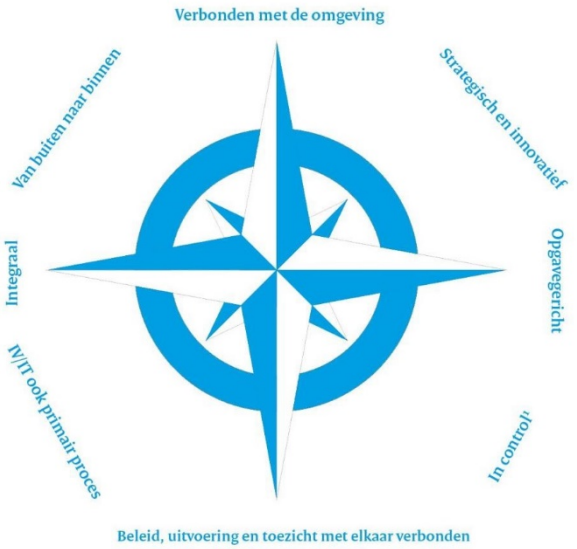
Een gevolg voor onze medewerkers is bijvoorbeeld het nieuwe gegeven van het delen van de advisering met de TK en dus met de samenleving. Dit is enerzijds bedreigend (je kunt met je naam in de krant komen en hoe zit het met de politieke verantwoordelijkheid?) en anderzijds een uitdaging, die grotere flexibiliteit in de organisatie vraagt, meer vertrouwen en minder hiërarchie. Vanuit de medewerkers is er aangedrongen op een ontwikkelagenda om zowel medewerkers als organisatie toekomstbestendiger te maken en te werken naar een meer mensgerichte organisatie. De ontwikkelagenda, die is opgesteld voor een periode van vier jaar, loopt inmiddels ruim een jaar en kent een stuurgroep van 4 dg's.

Ook om deze redenen heeft de Bestuursraad een visie ontwikkeld, het zogenaamde "kompas". Vanuit deze visie lopen er organisatie ontwikkeltrajecten, die zich kenmerken door een praktische aanpak: veranderingen worden *in het werk* ontwikkeld. Dus in de directies, de teams, daar waar het gebeurt. In deze aanpak is het nodig om te experimenteren om van daaruit hetgeen dat werkt te behouden en wat niet werkt aan te passen.

Binnen de beleidsomgeving van ons departement betekent dit nog een extra inspanning, bovenop de hoge werkdruk, om een werkwijze te ontwikkelen die uiteindelijk goed past bij de zich razendsnel ontwikkelende samenleving. Uiteraard blijft de ondersteuning van onze bewindspersonen de belangrijkste prioriteit. Wel is het goed om te weten tegen welke achtergrond het ministerie nu werkt.

Een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Klimaatbestendig, economisch sterk en circulair. Een land dat mens en milieu beschermt. Een land dat mensen met elkaar, en met de wereld verbindt. Daar werken we aan, voor onszelf en voor de generaties na ons.
We bereiden ons voor op de toekomst, maar ook de organisatie zelf moet 'fit for the future' zijn. IenW werkt aan een departement dat met de buitenwereld verbonden is, dat de burger centraal stelt, dat snel en adequaat kan anticiperen op relevante ontwikkelingen. In de politiek, in de samenleving en in de uitvoering.

Kompas voor verbindend IenW
Om dit te realiseren heeft de Bestuursraad in 2021 het Kompas in het leven geroepen.



Ontwikkelthema's
Het Kompas krijgt concreet vorm in de volgende negen ontwikkelthema's:

1. We werken en denken vanuit de (maatschappelijke) opgave in het licht van de transities duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie. Daarbij werken we van buiten naar binnen, transparant (zie ontwikkelthema 9) en zetten de burger/het bedrijf centraal. We organiseren gedeeld eigenaarschap in de samenwerking tussen beleid, uitvoering, inspectie en staven en houden dat tijdens het vervullen van de opgave vast. Bij nieuwe programma's/projecten/beleid vindt allereerst gezamenlijk overleg plaats tussen deze drie. Vanaf het begin van de opgave wordt ook structureel over participatie nagedacht. Doordat we als departement als één geheel werken wordt periodiek gekeken naar de verdeling van taken tussen de departementsonderdelen om hierbij het optimum te zoeken.
2. We heffen spanningen zoveel mogelijk op door een (nieuwe) integrale benaderingswijze die boven de traditionele sectorale benadering uitstijgt. Binnen ons departement zijn dat nu de spanning tussen duurzaamheid en bereikbaarheid, de spanning tussen de modaliteiten en de spanningen in het ruimtelijke domein. Oplossingen die IenW bedenkt moeten standaard bijdragen aan CO_2-reductie, en circulair en klimaatadaptief zijn. Afwijkingen hiervan worden apart gemotiveerd. Nieuwe spanningen worden op bovenstaande wijze benaderd. Verder brengen we de bereikbaarheid naar een hoger

plan door een beleidskader te ontwikkelen voor één mobiliteitssysteem waarin alle modaliteiten en wat zich daarop of daardoor beweegt, worden samengebracht en elkaar versterken. In het ruimtelijk domein is multifunctioneel ruimtegebruik zoveel mogelijk de standaard.

3. We versterken het strategische-, innovatieve- en kennisprofiel van ons departement. Hiermee geven we het langetermijnbeleid en het daarop ontwikkelen/innoveren inhoud.
4. We professionaliseren de eigenaars-, opdrachtgevers- en opdrachtnemersfunctie om de samenwerking in de driehoek te verstevigen.
5. We versterken de belangstelling en aandacht voor de uitvoering.
6. We herijken de relatie tussen beleid en de inspectie.
7. We brengen de beheersbaarheid van projecten en programma's naar een hoger niveau. We laten ons niet meer verrassen door tegenvallers.
8. We herwaarderen ICT/IV als een primair proces. ICT/IV bepaalt steeds meer hoe wij onze verbindingen met de buitenwereld en onze primaire processen inrichten.
9. We willen een overheid zijn die transparant is en in interactie met stakeholders (burgers en bedrijven) opereert. De recente besluitvorming van het kabinet over transparantie betekent dat onze advisering aan de bewindslieden zich in veel grotere openbaarheid gaat afspelen en onze informatiehuishouding moet worden verbeterd/versterkt. We verbeteren onze informatiehuishouding en gaan daar verder over in gesprek met de organisatie. Hiertoe behoort onder andere het optimaliseren van de digitale documentenstroom. We benutten de kansen en maken tegelijkertijd afspraken over de beheersing van negatieve effecten zoals een 24-uurs werkproces. We vergroten de transparantie door onder andere het verbeteren van het proces rond de WOB (op termijn WOO). Kortom, we moderniseren de werkwijze van het departement.

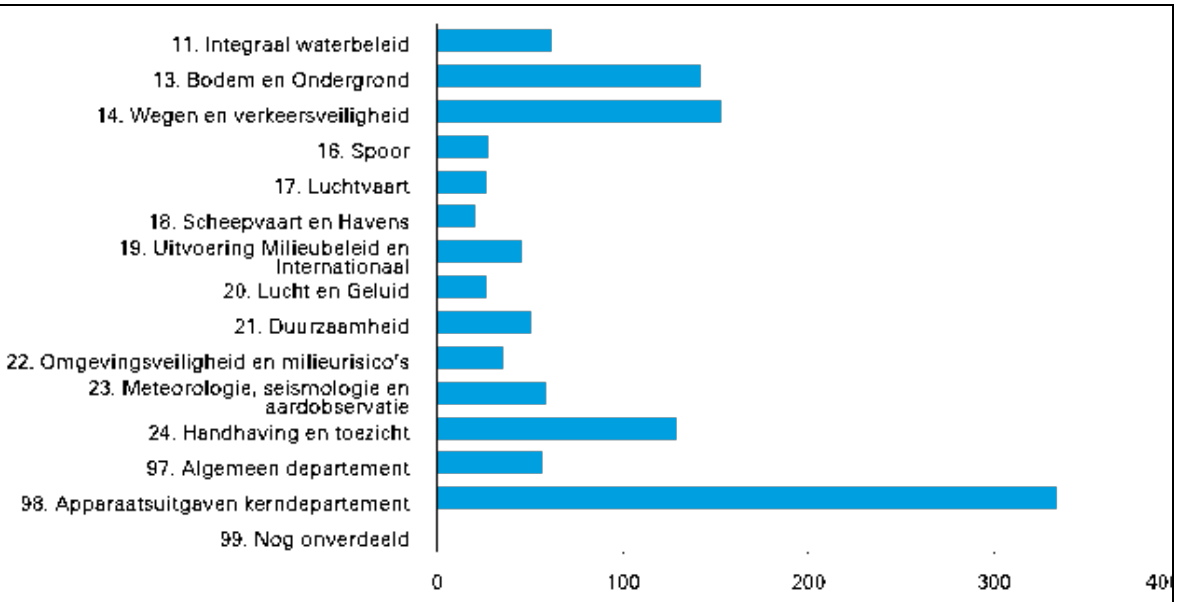
Het kompas wordt op bovenstaande negen thema's geijkt/gekalibreerd, ofwel bij alles wat we doen, besteden we actief aandacht aan deze thema's.
Dit Kompas is werk in uitvoering, het denken is niet klaar.

2.10 De financiën

De IenW-begroting maakt deel uit van de Rijksbegroting, die is opgedeeld in hoofdstukken. Jaarlijks wordt op Prinsjesdag de Rijksbegroting voor het komende jaar aangeboden aan de Staten-Generaal. Een begrotingsjaar volgt het kalenderjaar en kent een meerjarige doorkijk. De begroting komt jaarlijks via een begrotingswet tot stand en wordt afgesloten via een zogenaamde Slotwet. Tussentijds wordt er twee keer een tussenstand opgemaakt in de zogenaamde Voorjaarsnota en Najaarsnota. Dan zijn ook aanpassingen mogelijk. Een begrotingsjaar wordt beëindigd met een Jaarverslag, welke de derde woensdag in mei aan de Staten-Generaal wordt aangeboden.

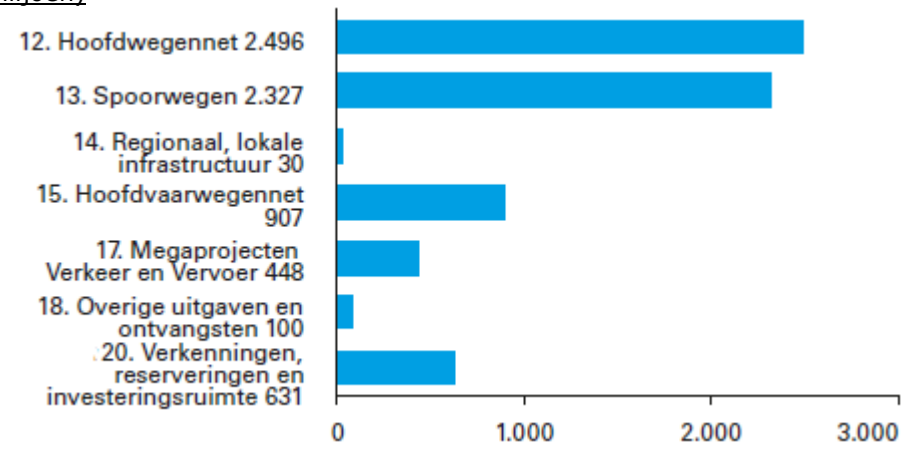
De IenW-begroting vormt Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting en kent daarnaast nog twee fondsen: het Infrastructuurfonds (wordt Mobiliteitsfonds per 1-1-2022) en het Deltafonds (zie ook rijksbegroting.nl). Regulier begrotingsgeld uit Hoofdstuk XII dient te worden 'uitgeput' voor het einde van het jaar, maar het geld in de fondsen kan over de jaargrens worden 'meegenomen'. Dat is nodig omdat er complexe projecten uit worden betaald die soms aangepast worden, versnellen of vertragen en zich niet aan jaargrenzen houden. Ook de fondsen worden meerjarig geraamd, waardoor het mogelijk is deze vaak langlopende projecten vooruit te plannen en van financiële dekking te voorzien.

Uitgavenruimte Begroting
Bij de ontwerpbegroting 2021 was op de begroting Hoofdstuk XII tot en met 2025 gemiddeld € 2,1 miljard per jaar aan uitgavenruimte beschikbaar. Deze beschikbare ruimte is gereserveerd voor beleidsuitgaven, apparaatsuitgaven en voor de zogenaamde Brede Doeluitkering (€ 0,9 miljard). Dit is een jaarlijkse uitkering aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor het doen van infrastructuur-gerelateerde uitgaven. In onderstaande figuur zijn de overige € 1,2 miljard aan uitgaven uitgesplitst naar de verschillende artikelen.



Uitgavenruimte Infrastructuurfonds/Mobiliteitsfonds
Bij de ontwerpbegroting 2021 was op het Infrastructuurfonds tot en met 2034 in totaal € 97,7 miljard aan uitgavenruimte beschikbaar. Dit komt neer op gemiddeld € 7 miljard per jaar. Deze middelen zijn bestemd voor aanleg, beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur. Een groot deel van deze middelen is inmiddels al bestemd op basis van bestuurlijke afspraken. Op het integrale Mobiliteitsfonds artikel (verkenningen, reserveringen en investeringsruimte) is in totaal € 9,2 miljard geraamd. Deze budgetten zijn bijna in zijn geheel bestemd voor projectverkenningen, beleidsreserveringen, risico's en nieuwe investeringen. Hiervoor zijn nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen aangegaan. De budgetten op dit artikel worden aangeduid als de "planflexibele ruimte" en zijn makkelijker te heroverwegen. Desondanks kan een heroverweging van een project gevoelig liggen bij medeoverheden of andere stakeholders. In de onderstaande diagram zijn de gemiddelde geplande uitgaven per jaar weergegeven.

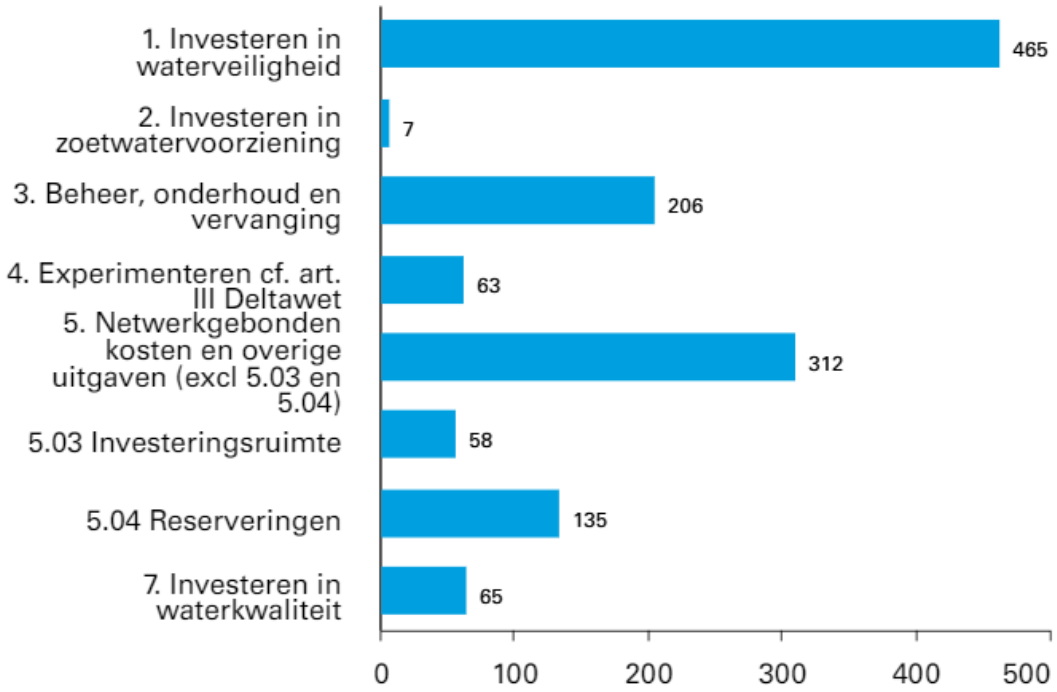
<u>Gemiddelde geplande uitgaven van het Infrastructuurfonds 2020-2034 in € mln. (€ 6.640 miljoen)</u>



Uitgavenruimte Deltafonds
Ook het Deltafonds heeft in de begroting van 2021 een financiële vulling tot en met 2034. In de periode 2021-2034 is circa € 19,7 miljard beschikbaar, waarmee het jaarlijkse budget gemiddeld op € 1,3 miljard uitkomt. Een groot deel van deze middelen is inmiddels al bestemd op basis van bestuurlijke afspraken. Tot en met 2034 is in totaal nog € 0,9 miljard aan budgettaire ruimte beschikbaar waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, de zogenoemde investeringsruimte.

In de onderstaande grafiek zijn de gemiddelde geplande uitgaven per jaar per artikel op Deltafonds weergegeven.

Gemiddelde geplande uitgaven van het Deltafonds 2010-2034 per jaar in € mln. (€ 1.311 miljoen)



Verlenging en Investeringsruimte
Vanaf de ontwerpbegroting 2018 kennen de fondsen een looptijd van veertien jaar en worden de fondsen jaarlijks met één jaar verlengd. De middelen die vrijkomen door deze verlenging zijn bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding inclusief de vervangingsopgave van het huidige areaal. De resterende middelen worden toegevoegd aan de investeringsruimte op de fondsen. Deze zijn beschikbaar voor tegenvallers, risico's en projecten. In de investeringsruimte worden ook project overstijgende risicoreserveringen getroffen. Risicoreserveringen binnen het Mobiliteitsfonds worden ter besluitvorming aan beide bewindspersonen voorgelegd.

Instandhouding
Eind 2020 is de Kamer geïnformeerd dat voor instandhouding de budgetbehoefte van de RWS netwerken in de jaren 2022-2035 gemiddeld € 1 mld. per jaar hoger ligt dan de beschikbare budgetten. Hierbij is opgemerkt dat het bedrag grote onzekerheden kent en dat er verdere validatie nodig is om een scherper beeld te krijgen. Tevens is geen rekening gehouden met aanvullende wensen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptie. In 2021 en 2022 is er voldoende budget aanwezig voor de uitvoering van instandhoudingswerkzaamheden. Het volledig afdekken van het tekort voor het jaar 2023 is onderwerp van de begrotingsvoorbereiding 2022. Voor de periode 2026-2035 zijn er tevens potentiële tekorten voor instandhouding op het Spoor gemeld ter omvang van €0,2 mld. per jaar. Komende jaren wordt hierover verder gesproken met Prorail.

Overprogrammering
Op de fondsen wordt vanaf de ontwerpbegroting 2014 gewerkt met overprogrammering. Dit wil zeggen dat er in de eerste jaren van de looptijd van het fonds meer programma uitgaven zijn geraamd dan dat er budget beschikbaar is. Over de gehele looptijd van het fondsen is het aanlegprogramma volledig gedekt. Het instrument overprogrammering wordt ingezet om te de kans te verhogen dat de budgetten voor aanleg van infrastructuur ook tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar zijn gesteld. De ervaring leert namelijk dat infrastructuurprojecten kunnen vertragen ten opzichte van de planning, bijvoorbeeld door complexiteit, onvoorziene omstandigheden of een hoog ambitieniveau in de afgegeven mijlpalen. Doordat met overprogrammering wordt gewerkt leiden vertragingen bij individuele projecten niet automatisch tot onderbesteding van het beschikbare budget.

Grote Projecten (ten behoeve van rapportage aan Tweede Kamer)
De Tweede Kamer kan besluiten dat een beleidsterrein of project zo belangrijk is dat ze hierover uitgebreide informatie van de bewindspersonen wil ontvangen. Hiertoe kan zij dit beleidsterrein of project aanmerken als Groot Project. Om in aanmerking te komen voor de status van Groot Project moet een project aan een aantal criteria voldoen. Er moet bijvoorbeeld een aanzienlijk financieel belang mee gemoeid zijn en/of er moeten belangrijke gevolgen voor de samenleving of het Rijk aan verbonden zijn. Wanneer een project is aangewezen als Groot Project brengt dat verplichtingen mee voor de verantwoordelijke minister: de minister dient minimaal één keer per half jaar een voortgangsrapportage uit te brengen. Daarnaast moet de minister minstens eenmaal per jaar een accountantsrapport naar de Kamer sturen met een oordeel over de kwaliteit en volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage en over de beheersing en het beheer van het project.

Op dit moment spelen bij IenW de volgende Grote Projecten:
1. HSL-Zuid*
2. Mainport Rotterdam*
3. Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)-2
4. European Rail Traffic management System (ERTMS) Van de volgende projecten zal binnen afzienbare termijn de grootprojectstatus worden beëindigd (eindevaluatie):
5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

* Informatieverplichting wegens afronding naar 1 keer per jaar of minder dan voorgeschreven.
Naast de grote projecten status voor de Kamer kennen we ook de Interne Grote project status. Dit zijn ook projecten dit complex, een grote financiële omvang hebben en/of veel risico's. De projecten moeten voldoen aan strengere eisen voor beheersing en governance. Zoals extra stuurgroepen en aanvullende financiële regels. Interne grote projecten zijn bijvoorbeeld nu de Afsluitdijk, Zeetoegang IJmond, Nieuwe sluis Terneuzen en Zuidas-dok.

2.10 a Nationaal Groeifonds (NGF)

De huidige stand van zaken/problematiek
Het Nationaal Groeifonds (NGF) is op 7 september 2020 aangekondigd door de ministers van EZK en Financiën, met als doel het lange termijn verdienvermogen van Nederland (structureel bbp) duurzaam te vergroten. Voor de periode 2021-2026 is in het Nationaal Groeifonds € 20 miljard (verdeeld over vijf tranches) beschikbaar voor projecten op het gebied van kennisontwikkeling, R&D en innovatie (R&D&I) en infrastructuur. De keuze van het kabinet voor deze terreinen komt voort uit de lange termijn groeistrategie van het kabinet van 7 december en bouwt tevens voort op adviezen van het IMF en de Europese Commissie.

Najaar 2020 is ronde 1 van tranche 1 van start gegaan. IenW is het coördinerende vakdepartement voor de pijler Infrastructuur. Voorstellen ontwikkeld door IenW samen met BZK - en het veld - worden onderworpen aan een lijst met criteria door de fondsbeheerders (Min. EZK en FIN), de zogenoemde toegangspoort. Een van de criteria is dat voorstellen die worden ingediend additioneel moeten zijn ten opzichte van het MIRT. Vervolgens velt een onafhankelijke commissie van deskundigen een (zwaarwegend) advies. Uiteindelijk neemt het kabinet over het totaalpakket een besluit. Ook in de tweede ronde heeft IenW projecten voor de pijler Infrastructuur ontwikkeld en ingediend. Daarnaast zijn in de tweede ronde ook projecten in de pijler RDenI door IenW ingediend. EZK coördineert de pijler RDenI. Vanaf ronde 3, naar verwachting halverwege 2022, zal een Instellingswet in werking treden. In de uitwerking ervan is nu sprake van twee verschillende indienings 'regimes'; een departementale route en een subsidieroute. Met een subsidieroute zouden veldpartijen direct aanvragen bij het NGF kunnen gaan doen. De ontwikkeling van de subsidieroute o.l.v. de fondsbeheerders EZK en FIN lijkt vertraging op te gaan lopen.

Ronde 1
Bij de eerste ronde eind 2020 is door IenW het zgn. Basisplan ingediend, met daarin negen voorstellen (waarvan drie gezamenlijk met BZK ontwikkeld) voor de pijler Infrastructuur. De drie voorstellen voor verstedelijking en OV-schaalsprong gaven invulling aan de opdracht uit de Groeistrategie van het Kabinet (dec 2019). Fondsbeheerders EZK en FIN hebben zes van de negen voorstellen voorgelegd aan de onafhankelijke commissie (Lelylijn, internationaal treinverkeer en redesign wegennet werd niet doorgeleid). De zes voorstellen zijn:

- Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Zuidelijke Randstad (MRDH)
- Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking Metropoolregio Amsterdam (MRA)
- Brainportlijn Eindhoven
- Schaalsprong Metropolitaan OV en verstedelijking in regio Utrecht
- Aanleg buisleidingenbundel van de haven van Rotterdam naar het Chemiecomplex Chemelot in Zuid-Limburg
- Vitale, robuuste, veilige en bevaarbare rivieren

Op basis van het advies van de commissie besluit het kabinet tot toekenning van middelen uit het fonds, voorwaardelijke toekenning, geen toekenning maar een reservering of tot afwijzing van de voorstellen. Aan het einde van het eerste kwartaal van 2021 heeft het demissionaire kabinet drie reserveringen gemaakt voor onderdelen van de MRA-propositie (1.5 miljard), MRDH-propositie (1 miljard) en het innovatieprogramma voor de Brainportlijn (30 miljoen). Voorwaarden voor het omzetten van de reserveringen in toekenningen betreffen o.a.: 50% cofinanciering én een positieve MKBA. Deze voorwaarden zijn deels moeilijk in te willigen (vooral 50% cofinanciering is een opgave – en ook afwijkend van wat in MIRT gebruikelijk is over financiering van nationale infrastructuur). Uw ambtsvoorgangers hebben een brief geschreven aan fondsbeheerders waarin zij hun zorgen hebben geuit over de gestelde voorwaarden en werking van het Groeifonds. Dat heeft nog niet geleid tot beleidsaanpassingen door fondsbeheerders. Op dit moment wordt gewerkt aan deze drie reserveringen en oplevering richt zich conform de eis van de commissie op januari 2022.

De pijlers R&D&I en Kennisontwikkeling worden gecoördineerd door EZK en OCW. Binnen kennisontwikkeling ligt de focus op menselijk kapitaal en richten de projecten zich onder meer op een toekomstgericht onderwijs en leven lang ontwikkeling. R&D&I richt zich op het versterken van de onderzoeks- en innovatie-ecosystemen van de toekomst, bijvoorbeeld op het gebied van kunstmatige intelligentie, kwantum of waterstof.

- De volgende RDenI proposities hebben een NGF-toekenning ronde 1 ontvangen.
  Kickstartvoorstel Life Sciences & Health ecosysteem (LSH)

- Quantum Delta Nederland
- Groenvermogen van de Nederlandse economie (waterstof)
- FoodSwitch
- AiNed Strategisch Investeringsprogramma

IenW is betrokken bij de uitvoering van het AI-project. De pijler Kennisontwikkelingen is minder relevant voor IenW. Dit heeft te maken met het feit dat het tijdig opleiden van mensen bijvoorbeeld via Human capital agenda's in projecten binnen de pijler R&D&I meegenomen kunnen worden.

Ronde 2
Er zijn meer dan 240 groeiplannen ingediend voor ronde 2 waarvan zo'n 140 op R&D&I, waarvan zo'n 50 voor IenW relevant. Daarvan liggen 22 voorstellen primair op IenW terrein. Indiening van groeiplannen door departementen bij het fonds moest uiterlijk 31 oktober 2021 plaatsvinden.
Het ministerie van IenW faciliteert consortia van publieke en private partijen door middel van de indiening van proposities voor de tweede ronde van het NGF.

Een selectie van de groeiplannen die tot 31 mei 2021 zijn binnengekomen in de ideeënbus - die openstond voor ideeën vanuit de samenleving - is door de diverse veldpartijen uitgewerkt tot de huidige voorstellen. De commissie NGF gaf in haar adviesrapport aan graag voorstellen te zien, waarbij ruimte is gegeven aan partijen, zoals kennisinstellingen, bedrijven, universiteiten, medeoverheden en andere partijen. Voor alle voorstellen die door IenW zijn aangeboden is dat het geval.
De rol van IenW is, in lijn met de wens van de commissie, vooral een coördinerende geweest, waarbij ons departement op ingediende voorstellen verschillende toetsen heeft uitgevoerd om tot krachtige voorstellen te komen: checks en balances zijn uitgevoerd door een RVO-toets, zgn. '*critical friends*' sessies (reflecties op persoonlijke titel van verschillende wetenschappers en topambtenaren) en verschillende interne toetsen (financieel, uitvoeringstechnisch, juridisch) zijn uitgevoerd. Bij een aantal voorstellen zal, net als in een aantal gevallen in ronde 1, in de komende maanden nog een concretisering worden gemaakt van de beoogde uitvoering en governance. Hiermee kan een meer definitief oordeel worden gevormd over zaken als eventueel niet-geoorloofde staatsteun.
De voorstellen die met deze brief voor ronde 2 worden ingediend, vragen een totale bijdrage van circa € 342 miljoen vanuit het NGF voor de pijler infrastructuur en circa € 1.372 miljoen voor de pijler RDI. Hierbij wordt reeds rekening gehouden met een significante cofinanciering door de betrokken partijen. De beoogde bijdrage van alle voorstellen aan het BBP is positief. Onder andere op basis van de Theory of Change is dit in beeld gebracht en zo mogelijk is dit ook kwantitatief aangegeven in de proposities. Voorstellen dragen veelal via meerdere pijlers (R&D&I, Infrastructuur en kennis) bij aan het verdienvermogen van Nederland omdat ze zowel een R&D&I, infra als kennis component hebben. In welke pijler een voorstel ingediend wordt, hangt samen met de inhoudelijke focus van het project.
De uitgewerkte proposities zijn
Pijler infrastructuur:

- Propositie A - Zero emissie Binnenvaart, batterij-elektrisch (Zero Emission Services (ZES)
- Propositie B - Zero emissie binnenvaart, waterstof elektrisch (RH2INE Kickstart IWT)
- Propositie C - Digitale Infrastructuur Logistiek
- Propositie D - Rail Gent-Terneuzen

Pijler R&D&I:

- Propositie E - NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland
- Propositie F - Watertechnologie
- Propositie G - Nederlandse luchtvaart in transitie
- Propositie H - Datagedreven EcoSysteem Mobiliteit en Smart City (DEMS)

Daarnaast is IenW in de RDenI pijler sterk betrokken bij onderstaande proposities:

1. Duurzame materialen (EZK)
2. Agri based chemistry (EZK)
3. Maritiem masterplan (DEF)

- Er zijn in totaal 37 voorstellen bij de Toegangspoort van het NGF ingediend: 6 voorstellen op Infrastructuur, 10 voorstellen op Kennisontwikkeling en 21 voorstellen op Onderzoek, Ontwikkeling en Innovatie.
- De beoordelingsfase - onder regie van de fondsbeheerders EZK en FIN - kent drie belangrijke stappen:
  1 Beoordeling door Toegangspoort (RVO) om te bezien of het voorstel voldoet aan de criteria en is het daarmee goed te beoordelen door de commissie. De verwachting is dat de beoordeling van de Toegangspoort voor het einde van dit jaar gereed is.
  2 Daarna inhoudelijke toetsing door de Beoordelingsadviescommissie o.l.v. Jeroen Dijsselbloem. Beoordeling wordt voorbereid door de staf commissie die ook een aantal experts zal raadplegen en waar nodig bij de indieners verduidelijkende vragen zal stellen (jan/feb 2022).
  3 Tot slot besluitvorming in de Ministerraad. In het voorjaar van 2022 wordt een advies vanuit de beoordelingsadviescommissie aan het kabinet verwacht.
- De komende periode wordt vanuit IenW gebruikt om inhoudelijk vragen vanuit de Toegangspoort en de Beoordelingsadviescommissie te beantwoorden. Ook zal waar nodig een aantal voorstellen op juridische en uitvoeringsaspecten aangescherpt worden.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

November 2021 – april 2022: toelichting door consortia op aanvraag van Staf en Cie NGF
December 2021 – medio 2022: voorbereiding ronde 3
April 2022: Kabinetsbesluit tranche 1 ronde 2
Medio 2022: Inwerkingtreding Instellingswet en rondes 3 en verder

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
April 2022: Kabinetsbesluit reserveringen ronde 1 en toekenningen ronde 2

2.10 b Coördinatie MIRT en Mobiliteitsfonds

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is het verbindende programma waar het Rijk en de regio samenwerken in de fysieke leefomgeving. Voor IenW bevat het MIRT de volgende beleidsvelden/projecten: wegen, spoor, vaarwegen, water, fiets, goederenvervoer en buisleidingen. Binnen het MIRT wordt samengewerkt met BZK en EZK onder andere aan de woningbouwopgave, de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en het vestigingsklimaat. Qua financiële middelen wordt het MIRT vanuit IenW gevoed door het Mobiliteitsfonds (voorheen het Infrastructuurfonds) en het Deltafonds.

Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur (Mobiliteitsfonds en Deltafonds) (peildatum 29 oktober 2021):

- Structureel tekort op instandhouding (Beheer en onderhoud & vervanging en renovatie). Dit bestaat uit een gevalideerd tekort van 1,2 mrd structureel. Daarnaast zijn er actuele inzichten m.b.t. duurzaamheid, klimaatadaptatie, cyberveilig bouwen etc. waarop nog verdere validaties moeten plaatsvinden. Hiervoor zijn bandbreedtes afgegeven van, bij elkaar opgeteld, 600 mln, - 1 mrd euro structureel
- Ook was er ultimo 2020 sprake van een 1,2 mrd aan uitgesteld onderhoud op de RWS-netwerken.
- Op het MIRT-aanlegportfolio zitten daarnaast veel risico's. Er zijn risicoreserveringen getroffen van in totaal € 3,5 miljard (Mobiliteitsfonds) en € 0,7 miljard (Deltafonds) bedraagt. Dit is ongeveer 3% van het totale budget van cumulatief ongeveer € 125 miljard van 2021 tot en met 2035 voor Mobiliteitsfonds en Deltafonds samen
- Voor looptijd Mobiliteitsfonds (t/m 2035) ligt gehele budget vrijwel vast, in bestuurlijke afspraken of juridische verplichtingen.
- Jaarlijks worden het Mobiliteitsfonds en Deltafonds geëxtrapoleerd. De middelen die hiermee aan de fondsen worden toegevoegd, worden – na aftrek van de doorlopende verplichtingen – aan de investeringsruimte toegevoegd. Afgelopen jaar ging het in totaal om een ophoging van de investeringsruimte van ca. € 1,4 miljard in 2035 (Mobiliteitsfonds) en ca. € 0,3 miljard in 2035 (Deltafonds).
- Met optelling van de programma- en project overstijgende risico's waarvoor een reservering getroffen is, is van de investeringsruimte in totaal voor de looptijd van beide fondsen tot 2036 nog ongeveer € 1,8 miljard vrij beschikbaar (stand begroting 2022). Deze budgetten zijn in de begroting opgenomen vanaf de jaren 2030.
- Jaarlijkse extrapolatie van MF is onvoldoende om het structurele tekort instandhouding en risico's MIRT- aanlegportfolio komende regeerperiode af te dekken. Er zijn keuzes nodig om de begroting op langere termijn structureel in evenwicht te brengen. Hierbij is sprake van aantal dilemma's. De Kamer en de regionale bestuurders zijn in deze dilemma's meegenomen.

Aanvulling d.d. 15/12 '21: In het nieuwe regeerakkoord staat te lezen:
We trekken structureel €1,25 miljard uit voor het inlopen van achterstanden bij beheer en onderhoud van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen en voor het onderhoud en renoveren en vervangen ervan in de toekomst, ook met het oog op de verkeersveiligheid.

Er wordt gewerkt met 5 MIRT regio's en goederenvervoercorridors:
Noord Nederland: Friesland, Groningen, Drenthe;
Oost Nederland: Overijssel, Gelderland;
Zuid Nederland: Brabant, Limburg;
Zuidwest Nederland: Zuid-Holland, Zeeland;
Noordwest Nederland: Noord-Holland, Utrecht, Flevoland.
Goederenvervoercorridors.

Het MIRT bestaat uit de volgende onderdelen:
- Bestuurlijke Overleggen MIRT en Bestuurlijke overleggen Leefomgeving. In het MIRT wordt intensief samengewerkt tussen Rijk en regio. Om dit te faciliteren zijn er elk najaar zes Bestuurlijke Overleggen MIRT: een Bestuurlijk Overleg MIRT per MIRT regio en één voor goederenvervoer. De besluiten worden naar de Tweede Kamer gestuurd en zijn input voor het Nota Overleg MIRT in de Tweede Kamer in het najaar. In het voorjaar vinden onder leiding van BZK de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving plaats en wordt ook de voortgang gemeld aan de Tweede Kamer ten behoeve van het Algemeen Overleg MIRT vlak vóór de zomer.
De Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving hebben als doel om strategische vraagstukken in de fysieke leefomgeving, ruimtelijke ontwikkeling en woningbouw met elkaar te bespreken. In de

Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in het voorjaar worden geen investeringsbeslissingen genomen, dat gebeurt in de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar.

- Gebiedsagenda's Grote Wateren en Omgevingsagenda's: Het Rijk werkt samen met partners in de regio – medeoverheden, belangenorganisaties, burgers, kennisinstellingen en het bedrijfsleven – aan de Gebiedsagenda's Grote Wateren. Voor de grote wateren gebeurt dat voor het IJsselmeergebied, de Zuid Westelijke Delta en het Waddengebied.

De (deels nog te ontwikkelen) Omgevingsagenda's per landsdeel op basis van de NOVI kunnen input leveren voor het bespreken van onderwerpen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Daarbij wordt wel de koppeling met de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds nadrukkelijk gelegd. De Omgevingsagenda's worden onder regie van BZK opgesteld. De omgevingsagenda´s zijn een gezamenlijk product van Rijk en regio en bestaan uit twee delen, de visie en ontwikkelrichting van het gebied, inclusief daaruit voortvloeiende opgaven, en een beschrijving van mogelijke programma's en projecten die nu of in de toekomst kunnen bijdragen aan het invullen van de opgaven.

- MIRT fasen in de besluitvorming. Het MIRT beslaat het proces van het bepalen van een opgave tot en met de realisatie van een project/maatregel: het MIRT-onderzoek, van MIRT-verkenning naar planuitwerking en realisatie.

- Spelregels van het MIRT. De spelregels hebben als doel het procesmatig faciliteren van vlotte, gezamenlijke en gefaseerde besluitvorming over projecten en programma's in de fysieke leefomgeving, die (mede) kunnen worden bekostigd uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van MIRT-verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten en benodigde beslisinformatie. De MIRT-spelregels zijn in 2019 geëvalueerd. Mede op basis van deze evaluatie en door de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds en de naderende inwerkingtreding van de Omgevingswet worden de MIRT spelregels momenteel geactualiseerd. Onderdelen van de actualisatie zijn onder andere meer expliciet aandacht voor programmatisch werken, adaptiviteit en duurzaamheid. Daarnaast worden ze beknopter en eenvoudiger opgeschreven en worden ze toekomstbestendiger gemaakt.

-MIRT Overzicht. Het overzicht geeft jaarlijks inzicht in de achtergrond, de stand van zaken, de voortgang en de planning van rijksprojecten en programma's in het kader van het MIRT en wordt als een bijstuk bij de begroting van IenW op Prinsjesdag aangeboden aan de Kamer.

- In februari 2021 is de Wet Mobiliteitsfonds afgekondigd in de Staatsblad. Doel van de omvorming is om een meer integrale afweging van de verschillende mobiliteitsopgaven en mobiliteitsoplossingen te bevorderen, en daarmee de doelmatigheid van de uitgaven te verbeteren. Dit betekent dat er geen vaste verdeelsleutel meer bestaat tussen de modaliteiten: weg, OV, vaarwegen en goederenvervoer. Dit vraagt om een andere werkwijze om op basis van beslisinformatie nieuwe investeringsvoorstellen over de modaliteiten heen te kunnen afwegen. Besluitvorming over de verschillende onderdelen van het Mobiliteitsfonds loopt via de lijn Directeurenoverleg Mobiliteitsfonds, dgMo en dgLM, en beide bewindspersonen. De Begroting 2022 is de eerste begroting conform het Mobiliteitsfonds.
- Het Mobiliteitsfonds en Deltafonds zijn verlengd tot 2035. In het Mobiliteitsfonds zit ca. €6 mld. per jaar en in het Deltafonds ca. €1,3 mld. per jaar
- Geen nieuwe investeringen/beleidswensen mogelijk zonder extra voldoende structureel budget. Vanuit het Mobiliteitsfonds gaat een steeds groter deel van de middelen naar instandhouding. Reden is dat veel Rijksinfrastructuur in de jaren 50, 60 en 70 van de vorige eeuw is gebouwd en aan vervanging toe is. Daarbij is het areaal dat beheerd dient te worden de afgelopen decennia steeds verder toegenomen, het gebruik geïntensiveerd en dienen de netwerken te voldoen aan wettelijke verplichtingen (o.a. geluid etc.) en eisen m.b.t. cyberveiligheid.
- Door de beperkte financiële ruimte in combinatie met grote opgaven was het slechts mogelijk afgelopen jaren kleine stappen en financiële afspraken te maken met de regio's over nieuwe aanleg zonder helder perspectief over de bekostiging van grootschalige mobiliteits- en infrastructurele maatregelen voor een toekomstbestendig veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem.

Aanvulling d.d. 15/12 '21: In het nieuwe regeerakkoord staat te lezen:

We investeren extra in het Deltafonds om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. We blijven investeren in onze dijken, duinen en dammen. Ook komen er middelen beschikbaar om de beekdalen in onder meer Limburg beter te beschermen.

En:

Dit betekent een structurele budgettaire ruimte van ca. € 13 miljard en voor de komende 10-15 jaar een grotere incidentele ruimte. Met die incidentele ruimte kunnen de grote maatschappelijke opgaven zoals klimaat, stikstof en achterstallig onderhoud opgelost worden. Dit vanuit de gedachte dat als die problemen nu niet worden opgelost, de kosten op lange termijn verder zullen stijgen. Ten behoeve van klimaat en stikstof worden er fondsen gevormd ter hoogte van € 60 mld. Deze fondsen vragen om een robuust mechanisme en governance van besluitvorming cf. bijvoorbeeld het MIRT en Deltafonds. De governance wordt gestoeld op een aantal doelen en principes: het bieden van planningszekerheid voor de langere termijn, doorzettingsmacht voor verantwoordelijke bewindspersonen, controle op doelmatigheid en doeltreffendheid door de minister van Financiën en stevige parlementaire controle.

En:

We stellen voor de komende 10 jaar in totaal €7,5 mrd beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Deze middelen worden toegevoegd aan het mobiliteitsfonds en komen in overleg van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de minister voor VRO en de regionale overheden tot besteding.

En in de financiële bijlage:

We kiezen voor een evenwicht tussen een kabinet dat de grote maatschappelijke problemen oplost en voldoende budgettaire prudentie. Daarbij koersen we op een begrotingstekort dat zo snel als mogelijk teruggaat naar een dalend pad. We accepteren een tijdelijk hogere schuld om daarmee maatschappelijke opgaven op te lossen en we streven vervolgens naar een dalende schuld. Rekening houdend met externe omstandigheden hoort daar een onderliggend EMU-saldo van -1¾% bbp bij.

Dit betekent een structurele budgettaire ruimte van ca. € 13 miljard en voor de komende 10-15 jaar een grotere incidentele ruimte. Met die incidentele ruimte kunnen de grote maatschappelijke opgaven zoals klimaat, stikstof en achterstallig onderhoud opgelost worden. Dit vanuit de gedachte dat als die problemen nu niet worden opgelost, de kosten op lange termijn verder zullen stijgen. Ten behoeve van klimaat en stikstof worden er fondsen gevormd ter hoogte van € 60 mld. Deze fondsen vragen om een robuust mechanisme en governance van besluitvorming cf. bijvoorbeeld het MIRT en Deltafonds. De governance wordt gestoeld op een aantal doelen en principes: het bieden van planningszekerheid voor de langere termijn, doorzettingsmacht voor verantwoordelijke bewindspersonen, controle op doelmatigheid en doeltreffendheid door de minister van Financiën en stevige parlementaire controle.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Elk najaar is er een Bestuurlijk Overleg MIRT per MIRT regio en voor goederenvervoercorridors, waarin met de regio nadere afspraken worden gemaakt over de verdere uitwerking van verschillende mobiliteits- en wateropgaven (najaar 2021).
Mocht er geen nieuw kabinet in het najaar zijn en/of er geen extra budget beschikbaar komt met een nieuw Regeerakkoord is het de vraag of de Bestuurlijke Overleggen MIRT in het najaar moeten doorgaan of moeten worden doorgeschoven naar Q1/Q2 2022. De bestuurlijke overleggen scheppen verwachtingen bij de regionale bestuurders en er kunnen hoogstwaarschijnlijk geen investeringsbeslissingen genomen worden. Over het doorgaan of verzetten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT dit najaar dient door de bewindspersonen uiterlijk half september een besluit te worden genomen.
Indien er onvoldoende extra middelen beschikbaar komen zal bezuinigd moeten worden op instandhouding en/of bestaande MIRT projecten, die deels voor langere tijd moeten worden stilgelegd.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

Twee keer per jaar vindt een MIRT-overleg plaats met de Tweede Kamer. Een Algemeen Overleg MIRT in het voorjaar en een Nota Overleg MIRT in het najaar. Ter voorbereiding worden de zogenoemde MIRT-brieven naar de Tweede Kamer gestuurd.

3 Hoe staat het met de belangrijkste dossiers?

In dit hoofdstuk vindt u de stand van zaken van de verschillende IenW-onderwerpen.

De inhoudsopgave van dit hoofdstuk bevat de volgende thema's:

A. Intelligente, schone en toegankelijke mobiliteit *(OV en Spoor, Wegverkeer, Scheepvaart en Duurzame Luchtvaart)*
B. Circulaire economie
C. Gezonde en veilige leefomgeving
D. Klimaatadaptatie, water en bodem *(Waterveiligheid en Integraal Riviermanagement, Droogte en Klimaatadaptatie, Drinkwater en waterkwaliteit, Grote wateren, Cybersecurity, Internationaal, Overige onderwerpen)*
E. Uitvoering en Toezicht
F. IenW in het Caribisch deel van het Koninkrijk
G. IenW Internationaal
H. COVID-19

Per thema volgt een overzicht van de verschillende dossiers van IenW. De overzichten bevatten steeds een korte schets van het onderwerp, de huidige stand van zaken en een opsomming van de belangrijkste (recente) communicatie met de Tweede en/of Eerste Kamer.

Bij veel van de onderwerpen en thema's zijn diverse dienstonderdelen van IenW betrokken. Samen zorgen zij er steeds voor dat een onderwerp vanuit alle mogelijke perspectieven en belangen wordt bekeken, zodat een breed afgewogen beleids-, uitvoerings- en toezichtskeuzes kunnen worden voorgelegd aan de politiek.

3a Intelligente, schone en toegankelijke mobiliteit

3a 1. OV en Spoor

Het OV is een vitale sector. De directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS) is systeemverantwoordelijk voor het gehele openbaar vervoer (trein, metro, bus, tram, taxi en waddenveren) in Nederland. De directie zorgt ervoor dat reizigers gebruik kunnen maken van een optimaal OV-netwerk, dat steeds meer goederen per spoor vervoerd kunnen worden en dat de hoofdspoorweginfrastructuur voldoende capaciteit heeft, betrouwbaar en veilig is. De ambities zijn vastgelegd in de Lange Termijn Spooragenda en het Toekomstbeeld OV.

Specifieke afspraken met ProRail over het beheer van het spoorwegnet van Nederland en met NS over het gebruik van het (grootste deel van) dit railnet – zijn vastgelegd in respectievelijk de beheer- en vervoerconcessie 2015-2025. Het voornemen is om de vervoerconcessie voor eind 2023 opnieuw onderhands aan NS te gunnen. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan de omvorming van ProRail BV tot publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid (zbo). De omvorming heeft tot doel de organisatie van ProRail vorm te geven op een wijze die past bij de publieke taken die ProRail uitvoert. Verder is de directie OVS verantwoordelijk voor het investeringsbeleid spoor, de verandering en vernieuwing van het Nederlandse hoofdrailnet en voor de financiële steunverlening – en het op weg helpen met de transitie - van de OV-bedrijven die hard geraakt zijn door Corona.

Bewaakte en onbewaakte overwegen – Spoor (spoorveiligheid)

De huidige stand van zaken/problematiek
Op het spoor in Nederland bevinden zich ca. 2400 beveiligde overwegen en ca. 270 onbeveiligde overwegen (NABO's). De toename van zowel het trein- als wegverkeer zorgt ervoor dat steeds meer beveiligde overwegen langer dicht komen te staan. Dit zorgt enerzijds voor (vaker voorkomen van) onveilige situaties (bijv. risicovol gedrag) maar ook voor een minder snelle doorstroming van het verkeer (slechtere bereikbaarheid). IenW heeft daarom als doel gesteld om met alle betrokken partijen (ProRail, decentrale overheden, belangenorganisaties) te streven naar nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen (trein- en wegverkeer) om (ook in de toekomst) een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te kunnen blijven garanderen. Een goede aanpak van overwegen is van belang om (maatschappelijk) te kunnen verantwoorden dat er meer en snellere treinen op het reizigersnet rijden. Voor het (verder) beveiligen van overwegen zijn twee programma's in het leven geroepen. Voor het verder beveiligen van beveiligde overwegen is het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) opgericht en voor de aanpak van onbeveiligde overwegen het NABO- programma.

- Door middel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) worden de meest risicovolle beveiligde overwegen aangepakt. Dit gebeurt op basis van een risico-benadering en in cofinanciering met gemeenten en/of provincies. Daarnaast streeft het LVO naar optimale benutting van het beschikbare budget. Dit betekent dat we zoeken naar maatregelen die de problematiek op zo veel mogelijk overwegen in Nederland verbeteren, en die daarom dus generiek te noemen zijn. Totaal budget: 220 mln. (volledig belegd);
- Naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (2018) heeft de staatssecretaris als doel gesteld om 180 NABO's voor 2024 te hebben aangepakt. Inmiddels zijn door middel van het NABO- programma ca. 90 van de 180 NABO's aangepakt en is sinds 2018 in totaal ca. 194 mln. beschikbaar gesteld.
- Omdat er geen normen zijn voor de keuze tussen opheffen of beveiligen, vindt besluitvorming daarover plaats in overleg tussen de betrokken partijen (ProRail, de wegbeheerders, de omwonenden, landelijk bemiddelaar overwegen, de recreatieve koepelorganisaties en IenW).
- Verder is als voorwaarde gesteld dat de aanpassing binnen een gebiedsgerichte aanpak gebeurt. Dat wil zeggen dat aanpassing van een overweg moet worden bekeken binnen het grotere geheel van het wegennet waarbinnen deze valt. Ook moet de lokale overheid (de wegbeheerder), net als in het LVO, vijftig procent bijdragen in de kosten.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Toezegging van de staatssecretaris was om met een voorstel te komen om de overwegenaanpak onderdeel te laten zijn van de vervanging- en vernieuwingsopgave van het spoor. ProRail heeft in oktober een advies voor structureel budget voor overwegen met IenW gedeeld. Het advies Structurele Overwegenaanpak van ProRail komt neer op:

- Aanpakken van de resterende NABO's op het reizigersnet (basisopgave);
- Opheffen van beveiligde overwegen op het reizigersnet daar waar tot 2030 sprake is van meer dan 20 treinen per uur, de aanwezigheid van een station, beoogde snelheidsverhogingen > 140 km/u (mobliteitsopgave) en voorziene ruimtelijke ontwikkelingen met nadelige impact op wegverkeer op overwegen (basis- en mobiliteitsopgave).
- De totale gevraagde investeringen hiervoor zijn ca. € 1,8 mld. (vanaf 2022 jaarlijks ca. 225 mln.).

Politieke toezeggingen:

- Toezegging om voor 2024 het NABO- programma (180 NABO's) te hebben aangepakt. Stand van zaken: 90 van de 180 NABO's zijn aangepakt. Programma ligt op schema. Totaal budget: 194 mln.
- Dit najaar ontvangt de Kamer een brief met daarin: i) het wetsvoorstel Aanwijzingsbevoegdheid waarmee 'vastgelopen onderhandelingen' m.b.t. NABO's kunnen worden opgelost, ii) voortgang tav Advies Structurele Overwegenaanpak, iii) informatie over de risicoclassificatie en afweegkader van het risico zwaar verkeer nav Ongeval Hooghalen, iv) voortgang tijdelijke (innovatieve) maatregelen om situatie bij NABO's veiliger te maken, v) overzicht van NABO's die zich in de buurt bevinden van recreatieve bestemmingen (campings, hotels, horeca, zwembaden enz) en hoe hiermee om te gaan.
- Toezegging voor een technische briefing over de overwegenaanpak. Deze is door de commissie overgenomen en op 16 september 2021 gegeven.

Communicatie met Tweede Kamer

- Aanbevelingen OVV-rapport "Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen"
- Beleidsreactie Staatssecretaris op het OvV-rapport (2018)
- Beleidsagenda spoorveiligheid (2020)
- Kamerbrief Ontwikkelingen Spoorveiligheid (2020)
- Kamerbrief Veiligheid van het spoor (2020)
- Kamerbrief Toedracht incident Hooghalen (maart 2021)
- Kamerbrief Ontwikkelingen Overwegveiligheid (juni 2021)

Beschikbaarheidsvergoeding OV en Transitieplannen

De huidige stand van zaken/problematiek

- Het OV is een vitale sector, bijvoorbeeld om mensen in een vitaal beroep van en naar hun werk te brengen.
- Het kabinet heeft daarom na de eerste lock-down in maart 2020 de openbaarvervoerbedrijven gevraagd om per 1 juni 2020 de dienstregeling weer op te schalen.
- Bij het verzoek van het kabinet om een volwaardige dienstregeling aan te bieden, terwijl de reizigersaantallen en dus de inkomsten nog beperkt zijn, hoort een beschikbaarheids-vergoeding OV (BVOV). De BVOV vergoedt 93%-95% van de kosten, minus de gerealiseerde opbrengsten.
- Er is in 2020 ongeveer €1,5 miljard gereserveerd. Over 2020 ontvangt NS naar verwachting € 818 miljoen.
- De uitkeringen aan de stads- en streekvervoerders zijn gedaan door de decentrale overheden. De BVOV voor NS is door IenW verstrekt.
- Het kabinet heeft in juni 2021 besloten om de BVOV te verlengen tot 1 september 2022.
- Het beschikbare budget voor de BVOV 2021 t/m 1 september 2022 is ongeveer € 2 miljard.
- Voor de fase na de beperkende maatregelen bereiden partijen zich voor om de transitie van het openbaar vervoer mogelijk te maken. In het NOVB van 25 juni zijn hier met de OV-sector ook afspraken over gemaakt.
- Per 1 september 2022 lopen de tijdelijke aanpassingen van alle concessies af. Deze aanpassingen waren nodig om ongeoorloofde (Europese) staatssteun te voorkomen.
- Het kabinet besluit uiterlijk op 1 april 2022 over de periode na 1 september 2022.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer is frequent geïnformeerd over de besluitvorming en voortgang van de beschikbaarheidsvergoeding en het transitieplan.

Achtergrond

- Concessies in het Nederlandse openbaar vervoer zijn pakketten van lijnen en/of andere vervoersdiensten die, exclusief en onder bepaalde voorwaarden, door een OV-autoriteit (een provincie of een plusregio) wordt gegund aan vervoerders. De concessies van het hoofdrailnet en de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag zijn rechtstreeks gegund, de regionale concessies worden aanbesteed.
- Er zijn in Nederland 61 ov-concessies, IenW is concessieverlener voor het Hoofdrailnet en de Waddenveren.
- Er zijn in totaal 21 concessieverleners (Rijk, regio's, provincies, gemeenten) en 9 concessiehouders voor trein, bus, tram, metro en veerdiensten (Arriva, EBS, GVB, HTM, Keolis, NS, RET, Transdev, Qbuzz, Veerdiensten: Aquabus, Doeksen/TSM, Wagenborg, Westerschelde Ferry).
- In 2019 waren de totale kosten van de exploitatie ongeveer € 5,4 miljard (dus zonder beheer en onderhoud spoorinfra)
- De totale opbrengsten waren in 2019 ongeveer € 5,6 miljard; Reizigersopbrengsten (60%), OCW studentenreisrecht (16%), Exploitatiebijdragen, overige (24%).
- Hiervan is de verdeling ongeveer 65% NS, 20% stadsvervoer, 15% streekvervoer.

Marktordening Spoor - Onderhandse gunning nieuwe HRN-concessie

Het kabinet heeft in 2020 een voorstel gedaan voor de marktordening op het spoor na 2024. Belangrijkste onderdeel hiervan is het voornemen om de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet onderhands aan NS te gunnen uiterlijk eind 2023. Verder zetten we in op een afwegingskader voor de toekomstige decentralisatie van treindiensten, het opstellen van een stationsagenda samen met NS en ProRail, en het uitvoeren van een marktverkenning naar de internationale verbindingen die mogelijk op basis van open toegang vanaf 2025 aangeboden zullen worden.

Ook wordt in 2022 een start gemaakt te verkennen hoe we het spoor toekomstbestendiger kunnen maken. Als gevolg van Europese wetgeving is verdergaande marktopening op het spoor een feit. Open toegang geeft iedere spoorvervoerder de mogelijkheid capaciteit aan te vragen op het spoor zonder een concessie te hebben. Overheden die een vervoerconcessie willen gunnen doen dat in principe op basis van een aanbesteding, in plaats van onderhandse gunning. Dit heeft ook consequenties voor de concessie voor het HRN na 203X. Om hierop voorbereid te zijn, is het nodig om de juiste randvoorwaarden uit te werken en voor zover mogelijk en wenselijk te creëren.

De huidige stand van zaken
Stand van zaken nieuwe HRN concessie
Na brede steun in het kabinet en in de Tweede Kamer in 2019 en 2020, is het voornemen om de concessie voor eind 2023 opnieuw onderhands aan NS te gunnen. Dit voornemen is kenbaar gemaakt in de brief 'Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024' van juni 2020. Hieraan is inmiddels opvolging gegeven via het *Beleidsvoornemen,* dat eind juni 2021 met de Tweede Kamer is gedeeld. Om de concessie per eind 2023 te kunnen gunnen, is het nodig nu al de voorbereidingen te treffen via vaste productstappen (zie hieronder bij mijlpalen).

In het beleidsvoornemen is nader uitgewerkt dat in de nieuwe vervoerconcessie het volume (treinfrequenties op en geografische omvang van het Hoofrailnet) nader wordt gespecificeerd. Tevens is uitgewerkt dat in de sturing het accent op vierdoelen wordt gelegd: ten eerste moet er simpelweg goed openbaar vervoer worden geboden aan de reiziger. Daarmee heeft de reiziger ook in de toekomst toegang tot een hoogwaardig, betrouwbaar vervoerproduct dat frequent en flexibel (zonder reserveren) toegankelijk is. Dit betekent dat de reeds goede prestaties die NS nu levert minstens worden geborgd, en zo mogelijk beter worden. Ten tweede is het streven dat de trein naadloos onderdeel wordt van de deur-tot-deurreis, door in de concessie verdergaande samenwerking en standaardisering op de mobiliteitsmarkt te borgen. Gegeven de beperkte ruimte op het spoor, zal de vervoerder slim inspelen op de naar verwachting groeiende vervoervraag. Het derde doel betreft daarom het afwegen van de belangen van de reiziger, vervoerder én belastingbetaler bij eventuele investeringen die dit

vraagt (zowel m.b.t. tot de infrastructuur, als de dienstregeling en materieel). Dit alles vraagt dat NS wordt aangesproken en aangestuurd op het publieke belang dat zij als staatsdeelneming dient. Transparantie is hierbij van groot belang. Dit resulteert in het laatste doel, een goede sturings- en verantwoordingsrelatie tussen IenW en NS.

Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang
IenW is een (externe) marktverkenning gestart om voor de internationale verbindingen te bezien welk aanbod in open toegang tot stand komt, welke vervoerders interesse hebben in het aanbieden van internationale verbindingen, of wat hen juist tegenhoudt.. De marktverkenning is in 2021 opgeleverd. Aan de hand van de resultaten wordt een strategie bepaald voor de marktordening van de internationale verbindingen. Nu zijn de internationale verbindingen voor het merendeel onderdeel van de huidige HRN-concessie.

Stationsagenda
IenW werkt aan een stationsagenda om te komen tot een meer integrale afweging van publieke (en andere) belangen op stations, om het Rijk beter in staat te stellen om in te spelen op het toenemende maatschappelijke belang van stations als knooppunt (hub) en om de ruimte voor en samenwerking tussen verschillende partijen op stations verder te verbeteren. Onderdeel van de stationsagenda is dat er gekeken wordt hoe de sturing op de stations verbeterd kan worden en welke juridische vorm daar het beste bij past. IenW betrekt NS Stations en ProRail als eigenaars van de stations nauw bij het opstellen van de agenda net als andere belanghebbenden. Verwachting is dat de stationsagenda in het najaar 2022 naar de Kamer wordt gestuurd.

Uitgangspuntenkader decentralisatie en decentralisatie sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden
Om bij mogelijke toekomstige decentralisaties van treindiensten een afgewogen keuze te maken in het belang van de reiziger, werkt IenW aan het opstellen van een toetsingskader: het uitgangspuntenkader decentralisatie. Stakeholders worden daarbij betrokken. De verwachting is dat het uitgangspuntenkader in voorjaar van 2022 naar de Kamer gaat. Verder vinden in navolging van het regeerakkoord uit 2017 gesprekken plaats tussen IenW en de provincie Fryslân over de mogelijke decentralisatie van de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle.

Politiek-bestuurlijk krachtenveld
Vrijwel de gehele Kamer steunde het voornemen voor de marktordening op het spoor met de onderhandse gunning van de nieuwe HRN-vervoerconcessie aan NS. In februari 2021 werd een motie aangenomen die uitspreekt de concessie voor een periode van minimaal 10 jaar onderhands te gunnen aan NS. Een concrete concessieduur wordt bepaald ná vaststelling van het programma van eisen, bij de concessieovereenkomst. Op dat moment is namelijk duidelijk welke precieze prestaties van NS worden gevraagd en welke concessieduur daar bij past. Dit is tevens geëxpliciteerd in het Beleidsvoornemen.

De Europese Commissie volgt de verdere concessieverlening met interesse en vraagt om betrokken te worden bij de stappen die wij zetten. Op DG-niveau is toegezegd de EC te (blijven) informeren over het vervolg. Ook andere vervoerders als FMN en AllRail volgen het concessieverleningsproces nauwgezet. Zij nemen het standpunt in dat de voorgenomen onderhandse gunning in strijd is met het EU-recht, waaronder de PSO-verordening en spanden hierover in 2020 een kort geding aan. De kortgedingrechter heeft in het vonnis van 1 december 2020 geoordeeld dat de vordering grotetndeels prematuur is, en dat (op één onderdeel) de onderbouwing van de vervoerders te weinig houvast biedt om hierover 'vergaande oordelen' te vellen in het kort geding. Overigens heeft de kortgedingrechter in dit vonnis niet overwogen dat de Europese Commissie om instemming moet worden gevraagd over het voornemen om tot onderhandse gunning van de nieuwe HRN-vervoerconcessie over te gaan op basis van het overgangsregime in de PSO-verordening. De rechter heeft wel overwogen dat de Staatsecretaris haar voornemen moet wijzigen indien haar mocht blijken dat dit in strijd is met het EU-recht. Op 23 september 2021 is FMN een bodemprocedure begonnen bij de burgerlijke rechter om de onderhandse gunning te verbieden. De procedure is nu nog in de schriftelijke fase. Een mondelinge behandeling van de zaak wordt niet vóór april 2022 verwacht, daarna volgt pas een uitspraak

Ook andere stakeholders worden op zowel formele als informele wijze betrokken bij het concessieverleningsproces. NS wordt bevraagd vanuit haar rol als huidig en beoogd concessiehouder. ProRail wordt als adviseur nauw betrokken bij het gehele proces. Ook de

consumentenorganisaties uit het Locov, andere vervoerders (FMN, AllRail), de DOVA, de ACM en het KiM worden namelijk bij het concessieverleningsproces betrokken.

Het maatschappelijk belang van de nieuwe HRN concessie
In Nederland wonen, werken en recreëren een zeer groot aantal mensen op een zeer kleine oppervlakte. Dit resulteert in een van de meest complexe en meest intensief bereden netwerken van Europa, mede ook omdat er sprake is van een relatief beperkt aantal kilometers infrastructuur. De door het CBS voorspelde verdere bevolkingsgroei betekent meer inwoners per vierkante kilometer en een groeiende vraag naar woningen met een bijbehorende mobiliteitsbehoefte. In de NOVI is het 'Stedelijk Netwerk Nederland' uitgewerkt en als nationale keuze benoemd, juist om deze uitdaging het hoofd te bieden. Een goed bereikbaar netwerk van steden en regio's met aantrekkelijk vestigingsklimaat waarbij de woningbouw- en bereikbaarheidsopgave elkaar aanvullen.

In deze opgave vervult de trein een grote en belangrijke rol. Forenzen gebruiken de trein om op hun werk te komen, studenten gebruiken de trein om hun plek van studie te bereiken en ook recreanten gebruiken de trein om te reizen. Het Nederlandse spoornetwerk wordt dan ook intensief gebruikt. Gelet op het belang van het spoorvervoer bij de woningbouw- en (duurzame) bereikbaarheidsopgave is het van groot belang dat de prestaties op het spoor op orde blijven. Vanuit het Toekomstbeeld OV wordt o.a. ingezet op een fijnmazig ov-netwerk met een hoge – metro-achtige - frequentie van treinen tussen de steden en een goede bereikbaarheid van de landsdelen per trein. Nu en in de toekomst kunnen onze inwoners op de drukste routes elke tien minuten een trein nemen. OV-beleid, en daaronder de concessie van het Hoofdrailnet (HRN) aan de NS, zijn belangrijke instrumenten om deze maatschappelijke opgaven te realiseren.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Nieuwe HRN-concessie
- Het beleidsvoornemen is met de Kamer gedeeld per eind juni 2021.
- Doelstelling is het programma van / halverwege 2022 met de Kamer te delen.
- Doelstelling is de ontwerp concessie in de loop van 2023 met de Kamer te delen, zodat deze uiterlijk eind 2023 kan worden gegund.

Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang
- Uitkomsten onderzoek december 2021.
- Uitwerking strategie internationale verbindingen: 2021 (e.v.).
- Besluitvorming marktordening internationale verbindingen: halverwege 2022 (in samenhang met programma van eisen HRN).

Beleidskader open toegang
- Kamerbrief over beleidskader open toegang eerste helft 2022.

Stationsagenda
- Afrondingnajaar 2022.

Uitgangspuntenkader decentralisatie en decentralisatie Zwolle-Leeuwarden
- Uitgangspuntenkader voorjaar 2022
- Mogelijk decentralisatieakkoord sprinterdienst Zwolle-Leeuwaren voorjaar 2022.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Kamerbrief over uitkomsten onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang en vervolgstappen, december 2019
- Kamerbrief midterm review van de vervoerconcessie HRN van februari 2020
- Kamerbrief 'Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024' van juni 2020
- Kamerbrief over vervolgstappen proces marktordening spoor komende jaren, december 2020

Afronding omvorming ProRail

De huidige stand van zaken/problematiek
De omvorming van BV tot publiekrechtelijk zbo met eigen rechtspersoonlijkheid heeft tot doel de organisatie van ProRail vorm te geven op een wijze die past bij de publieke taken die ProRail uitvoert, de aansturing te vereenvoudigen en de publieke verantwoording over de wettelijke

taken en de besteding van publiek geld (jaarlijks ruim €2 miljard) te versterken. Een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen de Minister en ProRail alsmede een op de publieke taak van ProRail toegespitst sturing- en toezichtarrangement bieden kansen om de publieke belangen met betrekking tot de hoofdspoorweginfrastructuur zo goed en efficiënt mogelijk te verwezenlijken. Afronding van de omvorming van ProRail tot zbo is randvoorwaardelijk voor het borgen van de publieke belangen en het aangaan van de toekomstige opgaven van het vitale spoorproces.

Stand van zaken
Het wetsvoorstel ligt sinds december 2020 in de Tweede Kamer gereed voor plenaire behandeling.
Op 14 februari 2020 is het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail bij de Tweede Kamer ingediend. Na een technische briefing van de Raad van State aan de Tweede Kamer over het advies en na een rondetafelgesprek van de Tweede Kamer met deskundigen en stakeholders heeft de schriftelijke behandeling in twee rondes plaatsgevonden. De behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer was, met vertraging door de bijzondere omstandigheden van de corona-crisis, gepland eind januari 2021. Na het aftreden van Rutte III is het wetsvoorstel 2 februari jl. controversieel verklaard.

De lagere regelgeving is gereed en kan na accordering van het wetsvoorstel door de Tweede Kamer (voor zover noodzakelijk) ter advisering aan de Raad van State worden voorgelegd. Parallel aan de wetsbehandeling zijn ProRail en IenW gestart zich voor te bereiden op de implementatie. Voor zover mogelijk hebben ProRail en IenW deze voorbereidingen tijdens de demissionaire status van het kabinet in nauwe samenwerking voortgezet (uitwerken van samenwerkingsvisie, planning- & controlcyclus, governance, publieke regelgeving die op ProRail van toepassing wordt etc.).

Problematiek
Het positioneringsvraagstuk van ProRail is niet nieuw en al vaak besproken in de Tweede Kamer. Hieruit blijkt dat de stabiliteit van de in het verleden gemaakte keuzes voor het huidige stelsel onder druk staat. Het vraagstuk past in bredere discussies over meer centrale sturing op publieke belangen en over het samenspel met uitvoeringsorganisaties
Toen het kabinet Rutte II in december 2016 koos voor omvorming tot een zbo was er veel weerstand vanuit ProRail en de rest van de spoorsector. Inmiddels zijn de bezwaren afgenomen, doordat de zorgen zijn uitgediept en geadresseerd zijn in de regelgeving of het implementatietraject. Zo wordt met het wetsvoorstel en bijbehorende lagere regelgeving voldaan aan de tevoren gestelde randvoorwaarden dat:
- De kosten voor derden niet stijgen ten gevolge van de zbo-vorming;
- De arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers van ProRail blijven behouden;
- De onafhankelijkheid van ProRail als infrastructuurbeheerder bij het uitoefenen van de essentiële functies gewaarborgd blijft.

De top en medewerkers van ProRail werken constructief mee en zien dat het zbo-schap kansen biedt. Dit voorjaar is een nieuwe OR bij ProRail gekozen. De OR ProRail is voorstander van de betere samenwerking tussen ProRail en IenW maar stelt zich op het standpunt dat een juridische omvorming hiervoor niet noodzakelijk is.

Korte- en lange termijn mijlpalen
1. Behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer.
2. Behandeling van het wetsvoorstel in de Eerste Kamer.
3. Publicatie wet, lagere regelgeving en beleidsregels in het Staatsblad of de Staatscourant.
4. Implementatie van wet- en regelgeving binnen ProRail en IenW
5. Inwerkingtreding regelgeving Publiekrechtelijke omvorming ProRail.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer (selectie)
- Wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming, 14 februari 2020 ingediend bij TK (35 396, 2 en 3);
- Nota naar aanleiding van verslag en nota naar aanleiding van nader verslag zijn op 26 oktober respectievelijk 30 november 2020 aan de Tweede Kamer gezonden (35 396, 10 en 12);
- Nota van wijziging op het wetsvoorstel van 20 januari 2021 waarin enkele wijzigingen in het wetsvoorstel zijn aangebracht ter herstelling van enkele onvolkomenheden en toevoeging van het overgangsrecht (35 396, 14);

- Brief aan de Tweede Kamer van 11 december 2020 met nadere toelichting op de financiële gevolgen van het wetsvoorstel (35 396, 13);
- Brief aan de Tweede Kamer van 4 februari 2021 over het zorgvuldig en beheerst omvormen van ProRail en ten behoeve daarvan de beoogde inwerkingtredingsdatum van de wet Publiekrechtelijke omvorming ProRail uit te stellen naar in ieder geval 1 januari 2022 (35 396, 15);
- Nota van wijziging op de begroting op 1 november 2021 aan de Tweede Kamer waarin de financiële verwerking van de omvorming een jaar in de begroting wordt doorgeschoven (naar begroting 2023) (35 925 12).

Instandhouding Spoor / Exploitatie, Onderhoud en Vernieuwing (EOV)

De huidige stand van zaken/problematiek
ProRail is namens IenW verantwoordelijk voor:
Beheer van de spoorweginfrastructuur,
Verkeersleiding over het spoor en
Capaciteitsverdeling op het spoor.

Deze taken volgen uit wet- en regelgeving en de beheerconcessie 2015-2025. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor ligt bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Zij zijn verplicht een werkend (veiligheids)beheersysteem (VBS) te hebben en dit toe te passen. De ILT houdt toezicht op het railverkeer in Nederland en past voor de infrastructuurbeheerder een vorm van systeemtoezicht toe door instrumenten met elkaar te combineren zoals vergunningverlening, handhavingsaudits, thematische audits, reality checks en monitoring.

ProRail wordt voor ongeveer 75% gefinancierd uit Rijksbijdragen, voor ongeveer 15% uit opbrengsten van de gebruiksvergoeding die vervoerders betalen en verder voor ongeveer 10% uit bijdragen van andere overheden voor regionale projecten. De 75% rijksbijdrage bestaat uit een jaarlijkse subsidie van IenW van circa € 1,6 miljard inclusief BTW voor de exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor (EOV). Voor de aanleg van nieuwe infrastructuur ontvangt ProRail circa € 0,7 miljard van het rijk via de MIRT-systematiek subsidiebeschikkingen.

De budgetbehoefte voor EOV zijn in 2020 in opdracht van IenW door een externe partij gevalideerd voor de periode 2022 tot en met 2035 gevalideerd. Uit de externe validatie blijkt voor de situatie met gelijkblijvende prestaties en zonder rekening te houden met de verwachte groei voor de periode 2022 t/m 2025 een budgetbehoefte van circa 7 miljard euro. Op basis daarvan is besloten € 1,4 miljard toe te voegen aan de beschikbare instandhoudingsbudgetten.

Voor de periode van 2026 t/m 2035 blijkt de budgetbehoefte ruim € 16 miljard te zijn en is sprake van een potentieel tekort van ca. € 1,9 miljard, zijnde circa € 200 miljoen per jaar.

. Sindsdien hebben zich bovenop dit eerdere beeld enkele nieuwe ontwikkelingen voorgedaan (brief van 29 oktober 2020 over de financiële situatie m.b.t. instandhouding en ontwikkeling van de Rijksinfrastructuur):
1. Er treedt een verhoging van de onderhoudskosten op indien er invulling wordt gegeven aan een klimaatrobuuste uitvoering, duurzaamheidseisen en cyberveiligheid. Eerste inschattingen zijn dat dit op het spoor tot een kostenverhoging leidt van ca. € 150-200 miljoen per jaar.
2. De subsidieaanvraag 2022 (met een doorkijk tot einde Mobiliteitsfonds) gaat uit van hogere instandhoudingskosten van ca. € 100-150 miljoen per jaar. Deze hogere kosten zijn het gevolg van de toegenomen intensiteit waarmee het spoor wordt bereden, hogere beheerkosten voor ICT, de uitvoering van extra taken die ProRail erbij heeft gekregen in het geval van een aanrijding met een persoon en het inlopen van achterstallig onderhoud van spoorse infrastructuur in het Rotterdamse havengebied.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
2022 – Besluitvorming door nieuwe kabinet over de gewenste prestaties voor de instandhouding van het spoornetwerk voor de periode 2023 en verder en de daarbij bijbehorende financiering het aanvullend benodigd budget voor in ieder geval de periode tot en met 2025.
2022 – Meerjarenplan instandhouding met stabiele en voorspelbare programmering en bijbehorend budget (motie Stoffer van 24 juni 2021).

2023-2024 - Opbouw en validatie van de instandhoudingsreeksen van ProRail met het oog op het vaststellen van de meerjarenbegroting 2026 t/m 2029 tijdens de voorbereiding van de begroting 2026 in het voorjaar van 2025.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- Kamerbrief "Ontwikkelingen instandhouding Rijksinfrastructuur" van 28 mei 2019 (Kamerstuk 35000-A, nr. 98)
- Kamerbrief "Ontwikkelingen instandhouding Rijksinfrastructuur" van 17 september 2019 (Kamerstuk 35300-A, nr. 5
- Kamerbrief "Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur" van 18 november 2019 (Kamerstuk 29385, nr. 106)
- Kamerbrief "Aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur" van 19 juni 2020 (Kamerstuk 35300-A, nr. 94) met als bijlage
- Analyse Instandhoudingskosten Rijksinfrastructuur. Eindrapportage Deel: ProRail
- Kamerbrief "Vervolg aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur" van 17 december 2020 (Kamerstuk 35570-A, nr. 46) met als bijlagen:
  - Staat van de Infra 2019
  - Eindrapportage Scenario's Instandhoudingskosten ProRail
- Kamerbrief "Financiële situatie instandhouding en ontwikkeling Rijksinfrastructuur" van 29 oktober 2021 (Kamerstuk 35925-A-14)

Toekomstbeeld OV (TBOV), Investeren in verbindingen, Stations en Toegankelijkheid

De huidige stand van zaken/problematiek
Sinds 2014 wordt vanuit IenW gewerkt aan het Toekomstbeeld OV (TBOV). In januari 2021 is een ontwikkelagenda verschenen met een breed scala aan opties (menukaarten) om te investeren in een beter OV-product richting 2040. De menukaart 'robuuste basis' bevat randvoorwaardelijke maatregelen en maakt verdere groei op het OV-netwerk mogelijk. De investeringen t.b.v. de 'robuuste basis' lopen in de ontwikkelagenda uiteen van zo'n € 3,5 miljard (met o.a. doortrekken Noordzuidlijn naar Schiphol en doorgroei hoogfrequent spoorvervoer) tot € 7 miljard (met ook de o.a. aanpassing infrastructuur goederenroutering naar Noordoost-Europa). Op basis van actuele inzichten rondom investeringen in o.a. baanstabiliteit en overwegen liggen deze bedragen waarschijnlijk nog wat hoger.

Aanvullingen op de robuuste basis staan ook in de ontwikkelagenda, bijvoorbeeld investeringen in snellere verbindingen met de landsdelen of internationaal (tot stand brengen van regionaal grensoverschrijdend vervoer en verbeteren middellange afstandsvervoer naar Duitsland, België, Frankrijk en VK). Om meer woningen in stedelijk gebied mogelijk te maken zijn – m.n. in de G4/G5– forse investeringen in stedelijk OV nodig. Dit zijn 'schaalsprongen' rondom de steden zoals een metroconcept op de lijn Leiden-Dordrecht en het sluiten van de Kleine Metroring Amsterdam, die ook in het Nationaal Groeifonds zijn geagendeerd.

Ook OV-knooppunten zoals stations, hubs en P+R locaties spelen een belangrijke rol in de verstedelijking. Momenteel worden mogelijke investeringen in o.a. stations Den Bosch, Eindhoven, Leiden en Dordrecht verkend. In de ontwikkelagenda zijn de grootste opgaven op OV-knooppunten samengevat. Dit wordt in 2021 door de TBOV-partners uitgewerkt in een gezamenlijke Actie-agenda OV-knooppunten. Deze is op hoofdlijnen gereed en besproken met decentrale bestuurders. Parallel daaraan werkt IenW in 2021 aan een Stationsagenda. Hierin vertalen we de doelen uit het TBOV naar een integrale afweging van publieke (en andere) belangen op stations. De Stationsagenda bevat een Rijksvisie op de kwaliteit van stations en een vertaling daarvan naar concrete doelen, ambities en afspraken met ProRail en NS Stations. In het TBOV is ook afgesproken dat wordt gestreefd naar een toegankelijk OV in 2040. IenW werkt hier direct aan via de concessieafspraken met NS en het Programma Toegankelijkheid Stations van ProRail. Met decentrale OV-autoriteiten, vervoerders en belangenbehartigers bereidt IenW momenteel een bestuursakkoord voor om verdere stappen te zetten. Dit wordt een breed pakket aan afspraken over infrastructuur, materieel, reisinformatie, ondersteuning tijdens de reis, et cetera. Deze afspraken worden waar mogelijk in 2022 uitgewerkt in de nationale regelgeving.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De ontwikkelagenda (jan. 2021) en Actie-agenda OV-knooppunten (eind 2021 gereed) bevatten een grote bron van beslisinformatie voor investeringen door Rijk en regio in spoor, bus, tram metro en knooppuntontwikkeling. In de bestuurlijke overleggen MIRT zullen decentrale overheden afspraken willen maken over het vervolg, o.a. door het starten van MIRT-verkenningen. Daarvoor zijn aanzienlijke middelen nodig vanuit het Rijk.
De Stationsagenda wordt in het najaar 2022 opgeleverd en is de basis voor onze sturing op stations richting ProRail en NS Stations. In de jaren hierna zullen de afspraken in de Stationsagenda aangescherpt worden, bijvoorbeeld door KPI's toe te voegen.
Het toegankelijk maken van het OV gaat stapsgewijs, vanwege de kosten die hiermee gemoeid zijn. Partijen willen afspreken dat de voortgang regulier gemonitord wordt en minimaal een keer per jaar bestuurlijk wordt besproken. Via de monitoring wordt duidelijk welke resultaten op kortere en langere termijn zijn behaald.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV is eind januari gedeeld met de TK. In het voorjaar is dit besproken aan de hand van schriftelijke vragen en in het AO OV en Taxi. Nadruk in het gesprek met de Tweede Kamer lag op de omvang van de investeringen en benodigde middelen. Ook kijkt de Tweede Kamer zorgvuldig naar de afwegingen tussen benodigde maatregelen in de Randstad en de bereikbaarheid van andere delen van het land.
Zodra de Actie-agenda OV-Knoopunten en de Stationsagenda gereed zijn worden deze gedeeld met de Tweede Kamer. In de begroting 2022 is aangegeven dat de Stationsagenda in 2022 wordt afgerond ten behoeve van een meer integrale afweging op stations

Toegankelijkheid van het OV voor mensen met een beperking staat al lange tijd hoog op de politieke agenda. Tijdens veel debatten over OV én over de uitvoering van het VN-verdrag (dossierhouder VWS) wordt aandacht geschonken aan dit onderwerp. De CU heeft een tienpuntenplan ontwikkeld in 2020; deze punten worden uitgewerkt in de afspraken. Over de nieuwe afspraken zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd via een brief.

Spoorgoederenvervoer

De huidige stand van zaken/problematiek
Het spoorgoederenvervoer is de veiligste en duurzaamste modaliteit voor de achterlandverbindingen van onze zeehavens en industriegebieden. Ons doel is daarom om de groei van het spoorgoederenvervoer, van 42 mln. ton in 2016 naar 54 mln. – 61 mln. ton in 2030, te faciliteren. Hierin staat Nederland niet alleen. Ook de Europese Commissie zet via de Green Deal, Fit for 55 en de mobiliteitsstrategie in op spoorgoederenvervoer. Via het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer zet IenW zich met de sector in om deze doelstelling te halen. Het pakket is vastgesteld door de Spoorgoederentafel (SGT) in 2018 en door middel van een programmatische aanpak wordt in verschillende clusters gewerkt aan de uitvoering van het maatregelenpakket:

- Capaciteit en infra, trekker ProRail
- Kostenbeheersing, trekker IenW
- Digitalisering, trekker Havenbedrijf Rotterdam
- Duurzaamheid, trekker Evofenedex
- Communicatie, RailCargo Information NL

Mijlpalen van de afgelopen jaren zijn het instellen van een tijdelijke subsidieregeling voor de gebruiksvergoeding en een nieuwe berekeningswijze voor de Vergoeding van het Minimum Toegangspakket (VMT) van ProRail. De subsidieregeling is mede bedoeld om het level playing field met Duitsland te behouden. Op de Havenspoorlijn wordt gewerkt aan het op orde brengen van de infrastructuur en op het gehele spoorwegnet zijn eerste stappen gezet richting investeringen in de infrastructuur om 740 meter treinen mogelijk te maken. De terminals, ProRail en het havenbedrijf Rotterdam werken gezamenlijk aan efficiëntie in de haven door de digitale basis op orde te brengen. De spoorverladers hebben het convenant duurzaam spoorvervoer ondertekend en er zijn pilots uitgevoerd om uitstoot, geluid en trillingen tegen te gaan. Als laatste is er een communicatiecampagne opgestart vanuit de sector om het image van de sector te verbeteren. Het maatregelenpakket wordt momenteel geëvalueerd, in december moet deze evaluatie afgerond zijn.

Drie ontwikkelingen zorgen de komende jaren voor uitdagingen:

1. De groei van zowel het personen- als het goederenvervoer zal fors zijn, maar de capaciteit van het spoornet bereikt zijn grenzen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de ontwikkeling van het derde spoor in Duitsland vanaf de grensovergang Zevenaar-Emmerich. In de voorkeursvariant van DB Netz is sprake van een buitendienststelling van een aaneengesloten periode van 80 weken in 2024-2026. Met Duitsland zijn afspraken gemaakt om effecten op de beschikbare capaciteit te beperken, treinvrije periodes om aan andere spoorlijnen/stations/emplacementen te bouwen goed op elkaar af te stemmen en de zorgen voor overschrijdingen van vervoer met gevaarlijke stoffen op de andere goederenrouteringen (m.n. Brabantroute) zo goed mogelijk te beperken. Het plan van aanpak van ProRail zal in januari besproken worden in de stuurgroep Derde Spoor.
2. De externe kosten van het spoorgoederenvervoer zijn, in vergelijking met andere modaliteiten, meer geïnternaliseerd. Hierdoor is spoorgoederenvervoer relatief duur, terwijl de maatschappelijke baten veiligheid en duurzaamheid van het spoorgoederenvervoer steeds belangrijker worden.
3. De effecten op de omgeving (externe veiligheid, geluid, trillingen) gaan steeds zwaarder wegen, onder andere door de woningbouwopgaven.

Dit vergt versterking van de concurrentiepositie en beperking van de omgevingseffecten (license to grow) door:

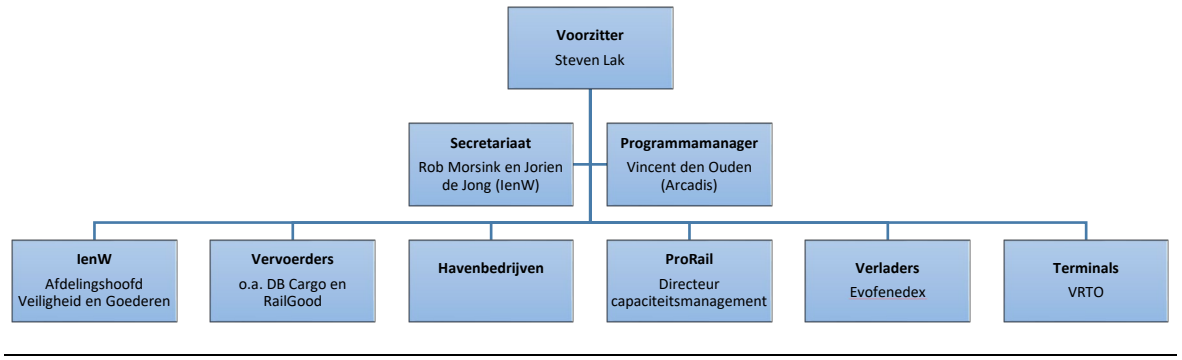
- De infrastructuur geschikt te maken voor 740 meter (ipv 660 meter) lange treinen: meer tonnen/ containers per beschikbaar treinpad;
- De logistieke efficiëntie op de last mile te verbeteren: betere samenwerking, meer digitalisering;
- Het level playing field met omringende landen en andere modaliteiten blijvend in de gaten te houden en waar nodig te corrigeren;
- De veiligheid op het spoor verder verbeteren en geluid en trillingen zoveel als mogelijk mitigeren: inzet nieuwe technologie;
- De vergroening verder stimuleren: elektrificeren van lijnen, meer groene stroom, meer biobrandstoffen, moderne hybride locomotieven.

Korte- en middellange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Evaluatie maatregelenpakket
Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer ontwikkelen
Inrichten van een MIRT-programma 740 meter lange treinen en eerste projecten opstarten
Modal shift regeling uitvoeren
Realisatie infraprojecten: Rail Terminal Gelderland, emplacement Moerdijk
Pilots opzetten om door middel van innovaties logistieke efficiëntie en verkeersafwikkeling op het spoor te verbeteren, verder te verduurzamen en omgevingseffecten te verminderen

Lange termijn
Realisatie van de eerste "740-projecten"
Level playing field met andere modaliteiten versterken
Modal shift van weg naar spoor
Netwerkontwikkeling: besluitvorming over Goederenroutering Oost-Nederland en Rail Gent-Terneuzen
Aansluiting Betuweroute op Duitse spoorwegnet (oplevering Derde spoor Duitsland)
Verdere verduurzaming, digitalisering, efficiëntie en minder omgevingseffecten

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer wordt via voortgangsrapportages op de hoogte gehouden. Deze rapportage wordt in principe elk half jaar verzonden.

Governance Spoorgoederentafel



European Rail Traffic Management System (ERTMS)

De huidige stand van zaken/problematiek
ERTMS is nieuwe standaard van treinbeveiliging die een grote ICT-component kent. Het systeem bestaat uit diverse onderdelen, die worden ingebouwd in l de trein en op het spoor..
Digitalisering van de treinbeveiliging betekent een grote veranderopgave voor alle sectorpartijen, die door de keten heen meer en nauwere samenwerking vereist dan nu het geval is. IenW en sectorpartijen werken samen binnen het Programma ERTMS. U bent opdrachtgever van het Programma; ProRail opdrachtnemer. Binnen de sector zijn er zo'n 30 partijen die de overgang van ATB naar ERTMS realiseren.

Het bestaande beveiligingssysteem ATB is nog met Marshallhulp aangelegd en toe aan vervanging. De overstap naar ERTMS is ook nodig om straks veilig meer, sneller en hoogfrequenter te rijden. Investering in bestaande beveiliging is niet meer toegestaan vanuit de EU.
Na 5 jaar studietijd heeft Kabinet Rutte-3 in 2019 besloten het huidige systeem landelijk (volgens Europese afspraken) te vervangen voor 2050, te starten met de eerste fase tot aan 2030 (Europese verplichting van uitrol op internationale routes). Tot aan 2030 is € 2,5 mld beschikbaar op de begroting, tot aan 2050 is een reservering getroffen oplopend tot € 7 mld.
.
De verandering gebeurt stapsgewijs: sectorpartijen passen eerst hun primaire processen aan, rusten ruim 1.300 treinen uit en leiden zo'n 15.000 gebruikers op (bijv. machinisten). In 2026 zal de operatie met ERTMS worden getest op de Hanzelijn en emplacement Lelystad. Pas hierna wordt ERTMS operationeel en het huidige systeem verwijderd in de infrastructuur. Binnen het programma vallen 7 baanvakken, te starten met Kijfhoek-Belgische grens. Innovember 2021 is besloten ERTMS op de Noordelijke lijnen toe te voegen aan de scope van het Programma. In de bestuursovereenkomst is afgesproken in 2026-2028 ERTMS eerder dan gepland uit te rollen, omdat het huidige systeem aan vervanging was, de eerste lijn kan worden gebruikt om eerder dan gepland te leren en gegeven de ambities van de regio om geautomatiseerd te

Besluitvorming over afwijkingen van de opdracht vindt plaats in de Stuurgroep ERTMS. IenW (directeur OVS) is voorzitter. De Raden van Bestuur van ProRail, NS, en vertegenwoordigers van de regionale vervoerders en de spoorgoederenvervoerders nemen deel.
De beheersing van het programma is de grootste uitdaging. De realisatiefase is relatief recent gestart. Hoe duidelijker de opgave wordt, hoe meer verschuiving van de mijlpalen in de tijd en kostenoverschrijdingen op de loer liggen.
De investeringskosten zijn hoog, IT-ontwikkelingen gaan snel en de baten liggen in de toekomst. Voor vervoerders is het daarom nu onrendabel te investeren. Dit speelt vooral bij commerciële partijen, zoals goederenvervoerders.
Het concreet zichtbare effect van COVID-19 op de voortgang van het programma beperkt zich nu tot een kwartaal. Het is zeer waarschijnlijk dat er nog effecten op zullen treden.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
/Begin 2022 zal het contract aan de ERTMS-leverancier voor de infrastructuur door ProRail worden gegund. . Op basis hiervan zullen in het najaar 2022 planning en kostenraming worden herijkt. Dit zal medio 2022 plaatsvinden. Eind 2023/begin 2024 zullen de eerste omgebouwde treinen van NS en Arriva instromen. Het komen tot voldoende omgebouwd goederenmaterieel om hun concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten te behouden vergt extra

maatregelen. Hiervoor is samen met de sector een pakket in voorbereiding. U moet op zeer korte termijn besluiten over omvang en financiering hiervan.

De uitrol van ERTMS na 2030 dient nu al te worden vormgegeven, mede vanwege een Europese evaluatie in 2023. Bovendien is er een sterk verband tussen inrichtingskeuzes nu en de verdere uitrol straks. Er is een opdrachtbrief aan ProRail in voorbereiding om de landelijk uitrol vorm te gaan geven.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
ERTMS is door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project en valt daarmee onder de regeling Grote Projecten. De Kamer heeft een rapporteur (voorheen: dhr. Van Aalst, nu: nnb) aangewezen die namens de commissie de vinger aan de pols houdt en uw eerste aanspreekpunt is. U informeert de Kamer volgens een vast regime halfjaarlijks (in april en oktober) over de stand van zaken via een voortgangsrapportage, waarna een debat volgt. In april is de jaarlijkse accountantsverklaring bijgevoegd. Sinds de VGR 13 (tevens basisrapportage, oktober 2020) kent de rapportage een vast format, waarbij de voortgang getoond wordt ten opzichte van de Programmabeslissing (2019) en de voorafgaande VGR. In oktober 2021 verschijnt de VGR 15.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

De huidige stand van zaken/problematiek
Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), gestart in 2010, heeft tot doel op de drukste spoortrajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en het gebruik van de Betuweroute met maatregelen te stimuleren. Het aantal treinen wordt verhoogd om zitplaatskans, punctualiteit en betrouwbaarheid te verbeteren. In de drukste delen van het land gaan 6 Intercity's (IC's) en 6 Sprinters per uur rijden. Hiervoor werkt ProRail aan een 40-tal projecten door heel Nederland. De noodzaak van de maatregelen is bij de meest recente IMA2021 wederom bevestigd. PHS is een stap op weg naar het toekomstbeeld OV (TBOV) 2040.

Inmiddels zijn al verschillende delen van het programma in dienst genomen. Het meest in het oog springend is de 10-minuten dienstregeling tussen Amsterdam en Eindhoven sinds 2017 en actueel in december 2021: tussen Arnhem en Schiphol, Rotterdam en Schiphol en Dordrecht en Rotterdam. Deze stappen zijn mede mogelijk gemaakt door de verbouwing van station Utrecht. Recent zijn twee andere grote projecten van het programma naar de realisatiefase gegaan. Er is gestart met de verbouwing van (het spoor rond) Amsterdam Centraal waar het station gereed wordt gemaakt voor hoogfrequent spoorververvoer. Ook wordt in samenwerking met de regio het spoor tussen de Den Bosch en Vught uitgebreid en verdiept aangelegd. Dit maakt een nieuwe routering van goederenverkeer tussen Rotterdam en Venlo mogelijk. Voor beide projecten wacht het Tracébesluit momenteel op behandeling door de Raad van State. Verder is nog een 20-tal projecten in realisatie en wordt rond Noord-Holland en Flevoland en bij Nijmegen de planfase afgerond. PHS kent in totaal een 40-tal maatregelen.

PHS kent een IenW-budget van € 3,6 mld., waarvan al € 2,9 mld. als subsidie aan ProRail is beschikt voor de uitvoering. Op dit moment is onvoldoende budget beschikbaar voor uitrol van het volledige programma. Uitgaande van de prognose van ProRail kent het programma een potentieel tekort van ca. € 227 mln., en daarboven een verwachtingswaarde van . € 212 mln. aan exogene risico's (niet gedekt binnen het programma). Daar staat tegenover dat op de begroting een reservering is getroffen van ca. € 250 mln. en dat uitwerking van bestuurlijke afspraken nog leidt tot verwachte besparingen. Tot nu toe is afgezien van het inzetten van de reservering of het versoberen van de doelstellingen van het programma, maar de komende jaren is een keuze nodig.

De uitwerking en realisatie van PHS vindt plaats in afstemming met het Middellange Termijn programma (MLT, verbeteringen de komende 2-7 jaar), met de implementatie van ERTMS en met doorgroeimodellen van Toekomstbeeld OV. Delen van PHS zijn afhankelijk van afronding van programma Zuidasdok en project Derde perron Amsterdam Zuid: de al opgetreden vertraging zorgt ook voor latere oplevering van onderdelen van PHS. NS en goederenvervoerders worden doorlopend bij het programma betrokken, net als de regionale overheden voor specifieke corridors/projecten.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Nu actueel is de introductie voorzien 10-minuten dienstregeling voor intercity's tussen Arnhem en Schiphol en tussen Schiphol en Rotterdam en voor sprinters tussen Dordrecht en Rotterdam (werkdagen; start maandag 13 december 2021). Ook zijn planologische besluiten voorzien voor de corridor Amsterdam – Alkmaar (TB) en het station Nijmegen (OTB). Daarnaast wordt besluitvorming voorzien op enkele losstaande issues op gebied van overwegveiligheid en baanstabiliteit. De komende 2 jaar zal ten slotte het budget volledig verplicht raken en is een keuze nodig tussen enerzijds versoberen en anderzijds budget toevoegen.

Op de langere termijn (4 jaar) zal het programma volledig in uitvoering zijn en daarom relatief beleidsarm worden. Wel kunnen tegenvallers of andere ontwikkelingen besluitvorming noodzakelijk maken. De komende jaren vinden ook de omvangrijke werkzaamheden plaats. Eind 2024 (dienstregeling 2025) zijn frequentieverhogingen voorzien tussen Breda en Eindhoven en tussen Den Haag en Rotterdam (met in dienststelling van de tweede tunnelbuis bij Delft), al staat de haalbaarheid hiervan onder druk

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer heeft PHS de status Groot Project toegekend, met bijbehorende richtlijnen over sturingsinrichting, programmabeheersing, rapportage en controle van de ADR (Audit Dienst Rijk). Door de Tweede Kamer is de heer Boulakjar (D66) benoemd als rapporteur PHS. Tweemaal per jaar wordt voor het programma een aparte voortgangsrapportage aan de Kamer gezonden, elke tweede rapportage van elk jaar is voorzien van een ADR-onderzoeksrapport. Daarnaast is PHS onderdeel van de reguliere begrotingscyclus. Na de basisrapportage (april 2019) zijn er inmiddels vijfrapportages verschenen. De zesde VGR volgt per maart 2022 .

Modernisering van de Spoorwegwet

De huidige stand van zaken/problematiek
Al enige jaren wordt gewerkt aan de modernisering van spoorregelgeving. Ervaringen in het verleden legden de noodzaak bloot het systeem van de spoorregelgeving opnieuw vorm te geven. De huidige Spoorwegwet is tot stand gekomen in een tijd dat Europeesrechtelijke kaders nog in ontwikkeling waren. Daardoor is de regelgeving te nationaal georiënteerd. Nu zijns uitgebreide richtlijnen van kracht over spoorwegveiligheid, interoperabiliteit, de vorming van één Europese spoorwegmarkt en machinisten, die nationale regels vaak overbodig maken. Deze zijn als een lappendeken door de tijd heen omgezet in de Spoorwegwet en de Wet lokaal spoor, waardoor het detailniveau hoog is en fragmentatie van de regelgeving voor verschillende spoorsystemen is ontstaan. Dit zorgt voor hoge regeldruk, onoverzichtelijkheid, met complexiteit voor de gebruiker en druk op de capaciteit van de wetgever tot gevolg. De onoverzichtelijke aansluiting van de Spoorwegwet op het Europese recht bracht de Raad van State (RvSt) ertoe (in een advies over een herimplementatie van het EU-recht en een infractieprocedure op de spoorwegveiligheidsrichtlijn) te adviseren de Spoorwegwet bij gelegenheid te herschrijven.

De nieuwe spoorregelgeving is vooral het opnieuw implementeren van EU-richtlijnen en herschikking. Dit betreft daarmee vooral technische wijzigingen. Door herimplementatie verdwijnen dubbele nationale regels en worden EU-regels op een zo laag mogelijk niveau verankerd. Echte nationale regels, bijvoorbeeld over metro- en tramvervoer worden op een hoger niveau verankerd zodat deze onderwerpen onderhevig kunnen zijn aan het politieke debat. Door exacter aan te sluiten bij de formulering en indeling van iedere richtlijn past deze nieuwe wet beter bij het gebruik van de spoorwegen. Door duidelijker in het wetsvoorstel de herkomst van de regels aan te geven; Europees of nationaal, wordt het stelsel voor de gebruiker ook een stuk inzichtelijker. Tot slot regelt dit wetsvoorstel de vereisten voor alle soorten spoorwegen in één wet, daar waar dit nu verdeeld is over 2 wetten. Alle lagere regelgeving zal ook in één AMvB en in één ministeriële regeling worden vastgelegd.

Stand van zaken
Het wetsvoorstel is in de periode april –juni formeel geconsulteerd. Reacties worden verwerkt. Daarnaast wordt momenteel worden de privacy gerelateerde aspecten momenteel aan de AP voorgelegd en wordt naar aanleiding van het advies van het adviescollege toetsing regeldruk de administratieve lasten van het wetsvoorstel gekwantificeerd. Er hebben drie consultatierondes met relevante stakeholders plaatsgevonden in de periode 2019 – 2020. In verband met het demissionaire Kabinet is aan de Minister Raad (MR) op 12 maart de formele consultatie gemeld.

Begin 2022 is beoogd het wetsvoorstel in te dienen bij de RvSt en tegelijkertijd te starten met informele consultatie van de lagere regelgeving. Tevens zijn informerende gesprekken voorzien met ambtenaren van de EC.

Er zijn drie onderwerpen in dit wetvoorstel opgenomen waarvoor het noodzakelijk is substantiële voortgang in dit wetsvoorstel te houden:

- De infractie op het Europese Derde Spoorwegpakket (o.a. de implementatie van de SERA-richtlijn 2012/34 uit 2015) waar NL formeel voor in gebreke is gesteld;
- De aanpassing de wettelijke basis met het oog op herziening van de capaciteitsverdelingsregels; en
- De verbetering van de verankering van de "Nationale Veiligheidsinstantie" in de wet.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Indiening wetsvoorstel RvSt en start consultatie lagere regelgeving (Q22022).
Indiening wetsvoorstel Tweede Kamer en start formele consultatie lagere regelgeving (Q1 2023).
Indiening wetsvoorstel Eerste Kamer en AMvB via MR naar RvSt (Q4 2023).
Publicatie wet en lagere regelgeving en beleidsregels in het Staatsblad of de Staatscourant (/ Q1 2024).
Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Deze modernisering al enige jaren aangekondigd. In eerste instantie in 2016 in de "beleidsimpuls railveiligheid" en vanaf 2017 in opeenvolgende wetgevingsagenda's. Bij implementatie van het Vierde Spoorwegpakket in 2019 is ook aangeven dat een aantal structurele knelpunten wordt opgelost in de modernisering. De planning die aan de Kamer is gecommuniceerd is verouderd. Er is een bredere wetgevingsbrief over OV en Spoorregelgeving voorzien Q1 2022 waarin een vernieuwd doorkijkje aan de Tweede Kamer kan worden geschetst.

Herziening van de capaciteitsverdelingsregels is meermalen aan de Kamer aangekondigd. Ook is het functioneren van de huidige regels geëvalueerd door AEF en gezonden aan de Kamer. Op basis van deze evaluatie en stakeholdergesprekken worden de regels herzien, zodat na 2025 alle verschillende vervoerders; goederenvervoer, personenvervoer met een concessie, open toegang personenvervoer en internationaal vervoer een plekje hebben op het netwerk en dat capaciteit hiervoor non-discriminatoir en transparant door ProRail verdeeld kan worden.

Zuidasdok, Knooppunt De Nieuwe Meer en Amstel en het derde perron Amsterdam Zuid

De huidige stand van zaken/problematiek
Zuidasdok
In 2012 is het voorkeursbesluit genomen voor het project Zuidasdok en Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel. Doelstelling is om de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidas te verbeteren en de bereikbaarheid weg en OV te verbeteren. Concreet wordt de A10 ondertunneld en verbreed (8 naar 12 stroken) en wordt het station Amsterdam Zuid omgebouwd tot een volwaardige OV-terminal (OVT) met verbrede treinperrons, nieuwe en verbrede bestaande perrontunnel, nieuw metro-, tram- en busstation, fietsenstallingen, interwijkverbindingen en herinrichting omgeving.

De OV-uitbreidingen in Zuidasdok hebben voor IenW prioriteit. Amsterdam Zuid is een belangrijk knooppunt in het landelijke spoorwegnet. Het station kent een forse reizigersgroei vanwege economische groei, groeiende bevolking van de Amsterdamse regio, ruimtelijke ontwikkeling op de Zuidas en de uitbreiding van het metro- en het OV-netwerk.

Derde perron
In 2018 is besloten dat internationale treinen vanaf de HSL in de nabije toekomst eindigen op Amsterdam Zuid. Daarvoor is realisatie van een derde perron op station Amsterdam Zuid noodzakelijk. Zodra dit derde perron is gerealiseerd en de internationale treinen naar Amsterdam Zuid rijden, kan het project PHS Amsterdam Centraal worden voltooid. Dat maakt een verbetering van de nationale dienstregeling mogelijk. Realisatie van Zuidasdok is voorwaardelijk aan het derde perron. Het is het mogelijk het derde perron samen met de laatste onderdelen in de bouwvolgorde van Zuidasdok te bouwen.

Raakvlak doortrekken Noord Zuid lijn naar Schiphol
Zuidasdok is tevens voorwaardelijk voor het doortrekken van de Noord Zuid lijn naar Schiphol waar Amsterdam een sterk voorstander van is (zie separaat fiche).

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
In 2021 – 2022 liggen de volgende besluiten voor:
- Besluit over aanbestedingen projectonderdelen Zuidasdok.
- Opdrachtverlening planuitwerking derde perron Amsterdam Zuid.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer is in maart geïnformeerd over een tekort van €700 mln – 1000 mln op Zuidasdok, waarbij is aangegeven dat de cijfers nog verder worden gehard. In april is de tweede halfjaarsrapportage 2020 aangeboden aan de Tweede Kamer, waarin is gemeld dat vanwege aanpassingen van het ontwerp en het risicoprofiel het budgettekort is berekend op circa € 1,2 mrd en dat Rijk en regio in gesprek zijn om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuursovereenkomst uit 2012 om. De Tweede Kamer heeft kennis genomen van de startbeslissing voor de verkenning derde perron Amsterdam Zuid. De Kamer wordt verder geïnformeerd in de begrotingscyclus.

Multimodale Knoop Schiphol

De huidige stand van zaken/problematiek
Schiphol fungeert als een overstapmachine, die bereikbaar is per auto, bus, trein, vliegtuig, fiets of met besteld vervoer. Dit kruispunt van wegen, busverbindingen, spoorwegen en de toegangspoort tot luchtverbindingen samen noemen we de Multimodale Knoop Schiphol. Deze knoop is gebouwd in de jaren 90 en is niet meer berekend op de voorziene reizigersgroei. Aanpassing van de knoop is noodzakelijk om het aantal OV-reizigers te kunnen blijven faciliteren. Het treinstation Schiphol Airport is immers uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land. Dagelijks gebruiken ruim 90.000 in-, uit- en overstappende reizigers dit station. Ook heeft Schiphol Centrum een groot busstation op de voorrijwegen van de luchthaven. Door het toenemende verkeer op de voorrijwegen staat de veiligheid van de buspassagiers op die plaats onder druk en is aanpassing noodzakelijk.

Na afronding van de MIRT-Verkenning in november 2019 is de Voorkeursbeslissing genomen om een pakket aan maatregelen te realiseren om de capaciteit, veiligheid en kwaliteit te vergroten. Dit pakket wordt momenteel verder uitgewerkt in de Planuitwerkingsfase. Streven is het merendeel van de maatregelen uiterlijk in 2025 af te ronden. Het sluiten van de OV-chipkaartpoortjes en de laatste maatregel aan het busstation staan gepland om uiterlijk in 2030 afgerond te zijn.

Het ministerie van IenW, Schiphol, NS en Vervoerregio Amsterdam hebben als financiers in een bestuursovereenkomst afgesproken dat er is € 237,5 miljoen beschikbaar is, waarvan IenW € 78,8 miljoen bijdraagt. ProRail zorgt voor uitwerking en realisatie van de spoorse maatregelen. Ook de gemeente Haarlemmermeer is nauw betrokken.

Duidelijk is dat het maatregelenpakket onvoldoende is om de voorziene reizigersgroei op de lange termijn te blijven faciliteren. Hiervoor zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Medio 2021 is het besluit genomen om het maatregelenpakket aan de treinperrons eerder uit te voeren dan gepland en daarmee bijbehorend budget naar voren te halen; . De knelpunten op de treinperrons zijn daarmee opgelost, voor de middellange termijn (circa 2035/2040). De uitwerking van de maatregelen in Schiphol Plaza verloopt langzamer dan de andere onderdelen (trein en bus). Het blijkt weerbarstig om een oplossing voor Plaza te vinden, die alle partijen steunen. Dit heeft te maken met de strakke eisen en de beperkt beschikbare (fysieke) ruimte. Een oplossing voor Plaza lijkt ver weg.

Bovenstaande maakt dat een integrale Projectbeslissing, initieel gepland begin 2022 niet haalbaar is. Dit is in de MIRT-brief gemeld aan de Kamer. De vraag waar partijen nu mee

worstelen, is hoe om te gaan met de andere maatregelen en met het vooruitzicht dat een oplossing voor Plaza binnen de kader van de bestuursovereenkomst niet meer realistisch is.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer heeft kennisgenomen van de stand van zaken van het project met de MIRT brief (november 2021).

Maaslijn

De huidige stand van zaken/problematiek
Het project Maaslijn heeft als doel om de lijn te verduurzamen door deze in zijn geheel te elektrificeren en om maatregelen te treffen zodat de dienstregeling robuuster wordt (in het bijzonder de aanleg van inhaalsporen). Momenteel heeft Arriva de concessie om reizigersvervoer uit te voeren op de Maaslijn. Daarnaast rijden er goederenvervoerders over de Maaslijn.

De Maaslijn is een enkelvoudige spoorverbinding tussen Nijmegen en Roermond waarop dieseltreinen rijden. De Maaslijn rijdt door de provincie Limburg, N-Brabant en Gelderland.
Uit onderzoek in 2008 is gebleken dat maatregelen op de Maaslijn nodig zijn om de reizigersgroei te kunnen faciliteren. Rijk en regio hebben daarop, voor het eerst in 2009, afspraken gemaakt over bijdragen om de Maaslijn verbeteren. Ook werd afgesproken dat Limburg het opdrachtgeverschap Maaslijn op zich zou nemen, met ProRail als opdrachtnemer. In 2014 zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over elektrificatie van de Maaslijn. Eind 2018 bleek het project te maken te hebben met overschrijdingen en vertraging en heeft de regio gemeld dat zij niet in staat is om een project van deze omvang als opdrachtgever tot een goed einde te kunnen brengen. In april 2019 is extra budget van Rijk en regio toegezegd en zijn afspraken gemaakt tussen IenW en de regio om samen op te trekken om het project vlot te trekken.

In 2020 kwam het signaal van ProRail dat de kostenraming hoger uitvalt en dat het budget onvoldoende bleek. Bij de definitieve raming van april 2021 bleek dat de raming € 96 mln (incl. btw) hoger was. In constructieve gesprekken tussen de wnd. commissaris van de koning, dhr. Remkes en de staatssecretaris is een oplossing gevonden om het project financieel en qua samenwerking weer op de rails te krijgen. Het Rijk heeft additioneel € 72 mln beschikbaar gesteld en Limburg € 24 mln. Daarnaast treffen Rijk en Limburg een voorziening van € 31,5 mln en € 10,5 mln.

In de komende periode worden deze afspraken juridisch verankerd in een addendum van de bestuursovereenkomst Maaslijn (februari 2020).

ProRail zorgt voor uitwerking en realisatie van het project. Actuele planning is dat de maatregelen eind 2024 kunnen worden opgeleverd.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
November 2021: Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is vastgesteld door Limburg en N-Brabant.
December 2021: tekenen addendum bij Bestuursovereenkomst tussen Rijk en regio.
December 2021:. Daarna nemen van Projectbeslissing, waarmee de realisatiefase kan starten en ProRail de aanbesteding kan starten.
Eind 2024: opleverdatum maatregelen Maaslijn.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer heeft in april 2019 kennisgenomen van de afspraken tussen Rijk en regio over opdrachtgeverschap Maaslijn.
Op 9 februari 2021 is de motie Moorlag aangenomen die vraagt om meerkosten Maaslijn niet op de regio af te wentelen, de scope volledig uit te voeren en het project in 2024 af te ronden.
Op 7 juli 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de afspraken tussen Rijk en Limburg Limburg en daarmee is de motie Moorlag afgedaan.
Op 24 september 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken in relatie tot de Gate Review uitkomst van ProRail.
Met de MIRT-brief (november 2021) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de vaststelling van de PIP' s in N-Brabant en Limburg en dat de Projectbeslissing aanstaande is.

3a 2. Wegverkeer

Programmatische aanpak Veilig, Slim en Duurzaam

De huidige stand van zaken/problematiek
Eind 2020 is IenW gestart met het programma Veilige, Slimme en Duurzame Mobiliteit (hierna: programma VSD). Dit programma heeft als doel om bij te dragen aan een transitie naar een veiliger, slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem. Zoals geformuleerd in de Schets Mobiliteit naar 2040 vraagt dit om een nieuwe manier van denken over het organiseren van mobiliteit. Zowel bij regionale overheden als bij IenW.

Het programma VSD richt zich op maatregelen die binnen de capaciteit van de bestaande fysieke netwerken het gebruik van deze netwerken optimaliseren, op korte termijn realiseerbaar zijn en leiden tot structurele effecten. Het gaat daarbij om maatregelen op het gebied van smart mobility, doelgroepgerichte gedragsaanpak, logistiek/hubs, minder hinder en maatregelen die het fietsgebruik stimuleren. Voor de uitwerking en invulling van het programma is door IenW het afgelopen najaar voor de komende vier jaar in totaal € 160 miljoen beschikbaar gesteld.

Uitgangspunt in de programmatische aanpak is wederkerigheid. Daarom geldt een harde eis van cofinanciering vanuit de regio's, er wordt ten minste een gelijkwaardige (financiële) bijdrage verwacht. De te maken afspraken zullen gericht zijn op implementatie van maatregelen die concrete kortetermijnoplossingen bieden voor de opgaven die in dat gebied spelen en invulling geven aan prioriteiten van IenW. Daarnaast neemt het Rijk binnen het programma VSD het voortouw om kaders en uniforme standaarden te ontwikkelen. Hiermee scheppen we de voorwaarden om landelijk consistent en waar nodig uniform zaken regionaal te implementeren. Met de regionale bestuurlijke partners zullen meerjarige afspraken per gebied worden uitgewerkt. Kern daarbij is dat wordt aangesloten op de bovengenoemde uitgangspunten. Daarnaast worden voorstellen getoetst op kosteneffectiviteit, doelmatigheid, de verwachte mobiliteitseffecten en de mate waarin een initiatief opschaalbaar is (met name in geval van innovaties). Maatregelen die bijdragen aan meerdere beleidsdoelen en bestaande beleidskaders hebben daarbij de voorkeur.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Het programma bouwt voort op datgene wat de afgelopen jaren al in gang gezet is op de diverse deelonderwerpen. Het biedt de kans om dit verder uit te bouwen, samenhang te bewerkstelligen en schaal/volume te maken. Ook de regionale bestuurlijke partners hebben deze wens. Tijdens de afgelopen bestuurlijk overleggen MIRT (BO MIRT) zijn in alle landsdelen eerste concrete afspraken gemaakt. Vanaf december 2020 werkt DGMo, directie Mobiliteit en Gebieden, aan de verdere invulling van de programmatische aanpak. Vanaf dit najaar zullen in het BO MIRT met de regionale bestuurlijke partners verdere concrete afspraken over maatregelen en projecten voor de periode 2022-2024 worden gemaakt.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer is geïnformeerd via de brief Bestuurlijke Overleggen MIRT 25 en 26 november 2020 (IENW/BSK-2020/236124). Tevens zal de Kamer jaarlijks in het kader van het MIRT-proces over de stand van zaken van het programma worden geïnformeerd.

Stelseloptimalisatie medische rijgeschiktheid

De huidige stand van zaken/problematiek
Rond 2018 zijn problemen in de eigen bedrijfsvoering ontstaan bij het CBR waardoor er lange doorlooptijden ontstonden voor medische keuringen. Deze keuring hebben mensen die deze ondergaan nodig om hun rijbewijs te kunnen verlengen. In de Kamer is in 2019 discussie ontstaan over de uitvoeringsproblemen bi het CBR. De Kamer heeft een aantal moties aangenomen waarin u opgeroepen wordt om een stelselherziening te overwegen en daarbij specifiek te kijken naar de - op dit moment verplichte - medische keuring voor rijbewijshouders van 75 jaar en ouder. Onderzoeksbureaus SWOV en AEF zijn gevraagd om aanbevelingen te doen om het stelsel meer risicogestuurd te maken (in lijn met het Strategisch Plan

Verkeersveiligheid). Oktober 2020 is het onderzoek voltooid. In december 2020 is de Kamer geïnformeerd over de resultaten. Aangegeven is dat de aanleiding voor het SWOV-rapport 'de problemen bij het CBR' niet meer speelt omdat er al veel aandacht is geweest voor het oplossen van deze problemen. Dat betekent niet dat het belang van een kritische beleidsreflectie op het huidige stelsel is komen te vervallen. Dat blijft belangrijk, maar dan vooral met het oog op de toekomst en de trends die een rol zullen spelen. Het SWOV-rapport leert ons dat het huidige stelsel niet verkeerd is doordat het wel degelijk op grote lijnen risicogestuurd is en dat er alternatieven mogelijk zijn om het stelsel nog meer risicogestuurd te maken. De alternatieven dragen er mogelijk aan bij dat het huidige stelsel wordt verbeterd doordat het risicogestuurder wordt. Om te kunnen bepalen of de alternatieven werkelijk van toegevoegde waarde zijn, dient er wel nog een concretiseringsslag plaats te vinden door de maatschappij goed te betrekken en de effecten van de alternatieven beter inzichtelijk te kunnen maken. Als voorbeeld, het voorstel van SWOV om een wettelijke meldplicht in te voeren voor de bestuurder die een medische aandoening heeft, kan op meerdere manieren worden uitgewerkt. Ook maakt het uit of deze specifieke maatregel gepaard gaat met andere maatregelen om de effecten op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid te kunnen bepalen. Ook zal de reactie van de maatschappij afhankelijk zijn van welke concrete uitwerking wordt gekozen. In 2021 worden daarom de alternatieven concreter uitgewerkt in de vorm van scenario's, zodat zij getoetst kunnen worden op het gebied van het draagvlak, de haalbaarheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid. Dit proces dat 'de stelseloptimalisatie' heet zal als volgt worden vormgegeven. In Q1 zijn de scenario's bepaald, dit zijn pakketten van maatregelen. Daarna heeft in Q2 een maatschappelijke consultatie plaatsgevonden. De varianten zijn aangevuld door stakeholders, vervolgens heeft van 23 juni tot 5 augustus 2021 een internet consultatie plaatsgevonden. Zoveel mogelijk belangstellenden vanuit de samenleving zijn gevraagd te laten weten wat zij vinden van de varianten. Bijna 7000 deelnemers hebben meegedaan. Vanaf Q4 wordt gewerkt aan één voorkeursvariant. Deze wordt gevormd door op basis van de maatschappelijke consultatie en een beoordeling van de scenario's aan de hand van een afweegkader, om te kijken wat de opties zijn die bijvoorbeeld het beste scoren op het gebied van het draagvlak doelmatigheid en uitvoerbaarheid. Hierna wordt in Q1 2022 gewerkt aan een Kamerbrief met de uitkomsten van dit traject. Aan de Kamer is toegezegd dat deze brief begin 2022 zal volgen. Maart 2021 heeft de Kamer een planning ontvangen van dit traject. Met het CBR is afgesproken dat er in 2021 geen stelselwijzigingen door zullen worden gevoerd, dit met oog op de huidige kwetsbaarheid in de uitvoering.

Advies 'Van rijles naar rijonderwijs' ('advies Roemer') over kwaliteitsverbetering rijscholenbranche

De huidige stand van zaken/problematiek
Er zijn al lang uiteenlopende problemen in het rijonderwijs die ook al lange tijd niet oplosbaar zijn. In een notendop op te delen in misstanden, lage kwaliteit en bestuurlijke problemen.

- Misstanden komen onder meer voor doordat er een (te) grote afhankelijkheid is van één rijinstructeur, er prikkels/bedrijfsmodellen zijn die niet gericht zijn op goed onderwijs en er weinig tot geen toezicht bestaat.
- Kwaliteit: het huidige model is examen gestuurd, er worden géén eisen gesteld aan het onderwijs en hier is ook geen toezicht op. Ook zijn de eisen die aan instructeurs worden gesteld (zowel scholing als bijscholing) laag. De druk op de tarieven verhindert daarbij innovatie. Dit alles vertaalt zich onder meer in structureel lage slagingspercentages.
- Bestuurlijk: de rijschoolbranche is versnipperd, een koepel ontbreekt nu. Slecht presterende rijscholen bezorgen de branche een slecht imago. De relatie met het CBR is niet optimaal. Dit alles is er debet aan dat structurele gesprekken over verbeteringen in de branche altijd moeizaam verliepen.

Op 14 april 2021 is het advies 'Van Rijles naar Rijonderwijs' (het advies 'Roemer') aan de minister van IenW aangeboden. Hierin staan 19 voorstellen om de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, de rijscholen en de rijinstructeurs te verbeteren. In het notaoverleg CBR van 19 april 2021 is een motie van D66 (mevr. Hagen) aangenomen die vroeg voortvarend aan de slag te gaan. De minister van IenM heeft hieraan is uitvoering gegeven door:

1. een aantal korte termijn maatregel uit te voeren in overleg met IBKI, CBR en de rijschoolbranche;
2. besluitvorming over de echt structurele verbeteringen, de kern van het advies, voor te bereiden zodat het volgende kabinet daarover kan besluiten.

Over de voortgang op de korte termijn is de Kamer conform toezegging na de zomer geïnformeerd. In september is een projectgroep gestart die de beslisinformatie voor het volgende kabinet voorbereid. Dit wordt eind december opgeleverd. De projectgroep werkt hierbij samen met onder meer het CBR, het IBKI, de rijschoolbranche, VVN en de RDW. Centraal daarbij staat de vraag hoe de adviezen van 'Roemer' kunnen worden uitgevoerd en wat hiervan de consequenties zijn voor de betrokkenen. Dit inzicht bood het advies niet of (te) summier om tot besluitvorming over te gaan.

De projectgroep is gevraagd in kaart te brengen in welke stappen het advies kan worden ingevoerd. Daartoe levert de projectgroep het volgende op:

1. Plateauplanning: een planning over hoe de maatregelen in vier stappen ('plateaus') kunnen worden ingevoerd, waarbij alle vier plateaus een afgerond geheel vormen. Grofweg in te delen als: acties die nu al in gang kunnen worden gezet (zoals het ontwerpen van een curriculum), invoeren invoering van nieuwe regelgeving die geen wetswijziging vergt, invoeren van nieuwe wetgeving, oprichten CCA.
2. Per maatregel wordt in kaart gebracht *hoe* deze kan worden uitgevoerd, *wie* daarbij welke verantwoordelijkheid heeft.
3. Per advies wordt, voor zover mogelijk, in kaart gebracht wat de consequenties zijn voor wet- en regelgeving, financiën en uitvoering.

In het Commissiedebat CBR van 5 oktober 2021 heeft de Kamer gevraagd inzichtelijk te maken welke adviezen uit 'Roemer' binnen de huidige wet- en regelgeving kunnen worden ingevoerd. Het ging daarbij vooral om het aanpakken van een aantal misstanden in het stelsel. De mogelijkheden hiertoe zijn besproken met CBR, IBKI en de rijschoolbranche. Hierover is de Kamer geïnformeerd op 26 november jl.

Advies op hoofdlijnen
In het advies staan 19 maatregelen, onderverdeeld in vier categorieën:

- Kwaliteit Rijopleiding: introductie van een verplicht curriculum voor theorie en praktijkles, dat verplicht modulair vorm wordt gegeven en inzichtelijk is via een landelijk leerlingvolgsysteem en leerportfolio en met permanente educatie in zowel BO/VO als na het behalen van het rijbewijs. Ook wordt toezicht op de kwaliteit van onderwijs geïntroduceerd.
- Kwaliteit examen: met meerdere toetsmomenten waaronder collegiale toetsing, nieuwe exameneisen (afgestemd op curriculum) en een meer competentiegerichte wijze van beoordelen.
- Kwaliteit rijscholen: door een rijscholenregister te introduceren, eisen te stellen aan en toe te zien op de bedrijfsvoering, een verplichte keuring door de RDW op dubbele bediening, het opzetten van een garantiefonds in de sector en een sector omvattende klachtenregeling te introduceren.
- Kwaliteit instructeurs: door nieuwe landelijke eisen aan de opleiding van instructeurs én de docenten van de instructeursopleiding en door het vergroten van de bevoegdheden van het IBKI om op te treden tegen rijinstructeurs die niet competent zijn. Tot slot wordt geadviseerd een landelijk overleg over arbeidsvoorwaarden te starten.

Een belangrijk element van het advies is de introductie van een nieuwe autoriteit, de Curriculum Commissie Autorijonderwijs (CCA). Deze CCA zou onder meer tot taak krijgen het curriculum te ontwikkelen, toezicht te houden op rijscholen (onderwijs en bedrijfsvoering), het leerlingvolgsysteem te beheren en de landelijke klachtenregeling uit te voeren. Ook adviseert de heer Roemer om een koepel van brancheorganisaties op te richten. Hiertoe wordt nu een poging ondernomen.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Op korte termijn wordt een aantal acties uitgevoerd:

- Een pilot rondom collegiale toetsing (onder meer nav een motie van de VVD hierover)
- Het ontwikkelen van een plan om sancties te verbinden aan lage slagingspercentages van rijscholen (n.a.v. het commissiedebat van 5 oktober jl.)
- Het verbeteren van de justitiële keten zodat het IBKI signalen over misstanden eerder ontvangt (tevens n.a.v. het commissiedebat van 5 oktober jl.).

Indien wordt besloten tot het geven van uitvoering aan (delen van) het advies 'Van rijles naar rijonderwijs' geldt dat vrijwel voor alle deeladviezen wijziging van wet- en regelgeving nodig is. Ook is de ontwikkeling van een nationaal leerplan voorliggend aan onder meer het ontwerpen en

invoeren van nieuwe exameneisen, een leerlingvolgsysteem, het ontwerpen van toezichtseisen, het introduceren van toezicht, etc. Indien wordt besloten een nieuw ZBO (de CCA) op te richten geldt daarvoor een termijn van, tentatief, 4-6 jaar. Een optie is om (een deel van) de in het advies toebedeelde taken tijdelijk ergens anders te beleggen. Dit wordt uitgewerkt door de projectgroep die de besluitvorming voorbereid.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer is via meerdere Kamerbrieven op de hoogte gehouden van de voortgang op dit traject. Ook is zoals hiervoor aangegeven met de Kamer gesproken over een aantal korte termijn acties. In de Kamer is behoefte aan voortgang op dit dossier. Ook heeft de Kamer gevraagd om de mogelijke (maatschappelijke) kosten die gepaard gaan met het invoeren van dit advies zoveel mogelijk in beeld te brengen. Tot slot is toegezegd dat de Kamer in het eerste kwartaal wordt geïnformeerd over de eerste resultaten van de pilot collegiale toetsing.
Aangezien het kabinet nog geen standpunt heeft ingenomen over de inhoud van het advies is er nog geen integrale kabinetsreactie gekomen. Uiteraard dient deze wel te verschijnen en naar de Kamer te worden verzonden.

Snelhedenbeleid hoofdwegennet

De huidige stand van zaken/problematiek

- Het snelhedenbeleid op het hoofdwegennet raakt aan verschillende aspecten, zoals doorstroming, routekeuzes, tevredenheid (van weggebruikers en omwonenden), veiligheid, emissie van CO_2, stikstof, fijnstof en geluid.
- De door de wegbeheerder aangegeven maximumsnelheid is een van de belangrijkste factoren die van invloed is op de snelheid die daadwerkelijk door het verkeer wordt gereden. De mate waarin de snelheid wordt nageleefd hangt onder andere af van de hoogte van de limiet, drukte op de weg, de verhouding tussen limiet en wegbeeld en de aanwezigheid van trajectcontrole.
- Het Rijk bepaalt in het RVV de standaard-maximumsnelheid op de verschillende wegtypen. Wegbeheerders (RWS, provincies, gemeenten, waterschappen) kunnen daar –binnen de kaders in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)- uitzonderingen op maken door het plaatsen van verkeersborden, nadat daartoe een verkeersbesluit is genomen.
- Standaardsnelheden (bij afwezigheid apart bord met expliciete max snelheid) in het RVV:
    - autosnelweg 130 km/u
    - autoweg 100 km/u
    - overige weg buiten bebouwde kom: 80 km/u
    - weg binnen bebouwde kom: 50 km/u
    - erf: 15 km/u
- Afwijkingen met borden kunnen, maar niet onbeperkt. Zo kun je in de bebouwde kom bijvoorbeeld wel bord 70km/u plaatsen, maar niet 80km/u.

Gerelateerde dossiers

- Stikstof/natuur: Door langzamer te rijden (tot ca 90-70 km/u, daarna doorgaans suboptimaal; presterende motoren) stoot een voertuig in het algemeen minder stikstof en CO2 uit. Het verminderen van stikstofdepositie ten behoeve van het vlottrekken van de toestemmingverlening aan woningbouw en 7 MIRT-projecten was aanleiding voor een algemene verlaging naar 100 km/u overdag op autosnelwegen in 2020. Voorafgaand daaraan is ook vanwege stikstof in 2019 een eerdere snelheidsverhoging op trajecten rond de Veluwe teruggedraaid. Er loopt nog een handhavingsverzoek van Vereniging Milieu Defensie aan de Minister van LNV (bevoegd gezag) die stelt dat voor de snelheidsverhoging tot 130 (in 2012 en daarna) die in de nacht op sommige plekken nog geldt, destijds ten onrechte geen natuurvergunning is aangevraagd.
  Klimaat/CO2: volgens de nu beschikbare ramingen lijkt het gerechtelijk bevel tot CO2-reductie (Klimaatakkoord / Urgenda-vonnis) niet gehaald te worden. Er wordt nog steeds gekeken naar nieuwe / aanvullende maatregelen, waarbij verlaging naar 100 km/u het gehele etmaal wordt genoemd.
- Fijnstof/luchtkwaliteit: dit was eerder aanleiding tot terugdraaien snelheidsverhogingen 80<->100 op ringwegen Amsterdam/ Rotterdam na verloren rechtszaken en ook inzet van bredere (door de Staat gewonnen) civielrechtelijke rechtszaak van Milieudefensie.

- Geluid: hoewel feitelijk effect van maximumsnelheid 120km/u tegenover 130km/u op emissie van geluid zeer beperkt is, roept dit bij bewoners wel veel emotie op en hebben de eerdere snelheidsverhogingen wel tot overschrijdingen van geluidplafonds en hoge maatregelkosten geleid. Per 2020 verminderd door lagere snelheid i.c.m. minder verkeer.
- Geluid: snelheidsverlaging kan binnen het kader van de geluidregelgeving een besparing opleveren voor beheer en onderhoud (minder voortijdige vervanging van wegdek voor stiller type vanwege overschrijden geluidproductieplafonds).
- Veiligheid: in gelijke omstandigheden leidt een hogere gereden snelheid tot meer/ernstiger ongevallen.
- Verkeershandhaving: mate van overschrijden norm 100km/u, kabinet heeft in 2021 besloten dat boetes voor kleine snelheidsovertredingen op de snelweg worden verlaagd.

Gerealiseerde mijlpalen
- 2020: doorvoeren snelheidsverlaging autosnelwegen overdag 100 km/u als gevolg kabinetsbesluit 2019 voor aanpak stikstofcrisis (ruimte maken voor natuur en bouw woningen/ aangewezen wegenprojecten). Inmiddels is met deze stikstofruimte de bouw voor ca 20.000 woningen vergund. Gebruik voor aanleg wegenprojecten is nu nog ongewis.
- 2013-2019: eerst vooral verhogingen van snelheden op verschillende trajecten, daarna met name verlagen van snelheden (op enkele trajecten) in verband met verkeersveiligheid of verloren rechtszaken op gebied van milieu.
- 2012: verhoging limiet 120km/u naar 130km/u. Op ongeveer de helft van het netwerk aan autosnelwegen (deels alleen in avond/nacht) gold 130km/u.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Eind 2021: reactie aan TK over motie Geurts met betrekking tot uitvoeren pilot aangeven van gewone maximumsnelheden op matrixborden (unaniem afgeraden door ingeschakelde experts vanwege veiligheidsrisico's en gebrek meerwaarde).
- Eind 2021: rechtszaak handhavingsverzoek Milieudefensie waarin wordt gesteld dat bij snelheidsverhoging naar 130 km/u natuurvergunning ten onrechte ontbrak.
- Voor de verdere toekomst: bij invoering 100 km/u overdag heeft toenmalig kabinet aangegeven dat op enig moment in de toekomst snelheid weer kan worden verhoogd, bijvoorbeeld als stikstofemissies zijn gedaald. Dit is echter niet juridisch verankerd in de genomen verkeersbesluiten en zal vooralsnog op meeste plekken niet/zeer lastig breed te realiseren zijn vanwege de situatie rond stikstof.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Het onderwerp maximumsnelheden komt in de meeste TK-debatten die aan wegen zijn gerelateerd wel aan de orde: CD's verkeersveiligheid, stikstof, leefomgeving, Nota-overleg MIRT, begrotingsbehandeling.

Toelating en veilig gebruik Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)

De huidige stand van zaken/problematiek
Het (internationale) toelatingssysteem voor voertuigen zoals we dat kennen knelt door nieuwe technologie in voertuigen (automatisering van de rijtaak in het bijzonder). De afgelopen jaren is daarom ingezet op een toekomstbestendig toelatingssysteem waarbij rekening gehouden wordt met verkeersveiligheid en privacy. De kabinetsreactie is in 2020 naar de Kamer gestuurd. De rij-hulpsystemen ontwikkelen zich de komende jaren tot semi-zelfsturende auto's. In 2025 verwacht Volkswagen dat deze voertuigen grootschalig geproduceerd kunnen worden. Daarom wordt momenteel, in lijn met het OvV-rapport 'Wie Stuurt' gewerkt aan een verdere consolidering van een toelatingssysteem waarbij de ADAS-systemen en software(updates) getoetst kunnen worden op de publieke waarden. De ontwikkelingen die we nu zien zijn:

- (Over-the-air) software-updates kunnen karakteristieken van voertuigen *overnight* veranderen. Aan de software-updates moeten dus eisen gesteld worden.
- Toelating van voertuigen is gericht op voldoen aan (internationaal geharmoniseerde) technische eisen. Voertuigen hebben inmiddels eigen gedrag en rijstijl, door groeiende toepassing van software in voertuigen. Het is daarom van belang goede internationale afspraken te maken. Nederland participeert hiervoor op Europees en internationaal niveau.

- Onderscheid tussen ADAS (rijtaakondersteundende systemen) en ADS (Automated Driving Systems: zelfrijsystemen) is momenteel in ontwikkeling. Het is van belang dat het voor de bestuurder altijd duidelijk is of een systeem nog menselijke sturing vraagt of niet.
- Voormalige comfortsystemen moeten door hun ontwikkeling aangemerkt worden als veiligheidssystemen, bijvoorbeeld ACC (Adaptive Cruise Control). Hierdoor is ook veilig gebruik van ADAS en ADS onderdeel geworden van de veiligheid van het hele systeem, en moet worden meegenomen in zowel opleiding als toelating.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Contouren nieuw toelatingssysteem (2021). Momenteel wordt gewerkt aan de contouren van een nieuw toelatingssysteem. Daarin worden ook de aanbevelingen van de OvV betrokken. De komende kabinetsperiode zal het toetsingssysteem verder geïmplanteerd worden.
- Communicatiecampagne ADAS (2021). Deze campagne is erop gericht om het bewustzijn over rijhulpsystemen te vergroten.
- Task Force Level Up ADAS: internationaal wordt een task force voorbereid om tot afspraken te komen met automotive partijen over het delen van informatie/data die inzicht geven in maatschappelijk effect van ADAS. Dit is tevens toegezegd in de Kamerbrief beleidsreactie OvV-rapport 'Wie stuurt?'
- Vehicle Driving License Framework (VDLF): onderzoek naar hoe rijgedrag van een voertuig moet worden beoordeeld, opgezet om internationaal effectief invloed uit te kunnen oefenen op doorontwikkeling van het toelatingssysteem. Dit wordt in gezamenlijkheid uitgevoerd met het CBR, de RDW en Rijkswaterstaat.
- Rapportage bandbreedte toekomstige ontwikkeling penetratiegraad ADAS
- Concept effectbepaling ADAS: De effecten van rijhulpsystemen op het verkeerssysteem zijn niet eenduidig in beeld. Dit vraagt om aanscherping van methodieken en het samenbrengen van bestaande informatie en data. Een eerste effectbepaling moet bijdragen aan een eerste overzicht van bandbreedte van effecten, en het verder brengen van effectmetingen de komende jaren.
- Oplevering Human Factors guidelines

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Verzamel- of Kamerbrief reactie OVV rapport 'Wie stuurt?' sector (RAI/BOVAG, eventueel ACEA/OICA)
- Kamerbrief over contouren nieuwe toelatingskader t.b.v. geautomatiseerd vervoer
- Implementatie van wet- en regelgeving van Europese richtlijn 2019 1936

Smart Mobility/cluster data/digitaal op orde

De huidige stand van zaken/problematiek

Het is de verwachting dat alle nieuwe auto's in 2022 zijn aangesloten op internet. Data vormt de 'brandstof' voor een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem en brengt zowel kansen (betere verkeersveiligheid, doorstroming) als risico's (privacy, digitale veiligheid). Om kansen te benutten zullen randvoorwaarden en eisen t.a.v. beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van mobiliteitsdata moeten worden geborgd. Om risico's te mitigeren zullen t.a.v. de verschillende mobiliteitssystemen digitale veiligheidseisen (privacy, security, digitale infra) moeten worden gedefinieerd. Als resultaat kunnen overheden, markt en burgers komen tot vertrouwd gebruik van mobiliteitsdata en verantwoorde ontwikkeling van mobiliteitstoepassingen.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata:
    - Doel: in een nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM) kan alle publieke data ontsloten worden die nodig is voor de digitalisering van verkeersmanagement. Denk daarbij aan routes, snelheden, parkeerplaatsen, P+R plekken, treintijden, vertragingen, files, etc. Dit NTM wordt multimodaal opgezet.
    - Korte Termijn: opzetten beleidskader, roadmap en governance/juridische borging.

    - Langere termijn: verbreden van wegendata (NDW & NWB) naar ook multimodaal (DOVA, BDI/logistiek, etc.).
- Digitalisering Overheden:
    - Doel: in 2023 digitaal capabele (mobiliteits-)overheden conform het BO MIRT besluit in 2019. Af te meten naar de kwaliteit en beschikbaarheid van publieke data (inclusief privacy en security)
    - Korte termijn: kennis en werkwijzen versterken, vorming en inrichting Regionale Data Teams die binnen de regio's de digitale verbeteringen coördineren. Waar nodig extra dienstverleningsovereenkomsten landelijk afsluiten om databeschikbaarheid te versnellen
    - Lange termijn: structureel borgen dat data-gedreven werken en publieke databeschikbaarheid financieel en organisatorisch geborgd zijn. Zie koppeling met NTM hierboven en Service Providers (hieronder).
- Samenwerking met Service Providers:
    - Doel: de meeste mensen gebruiken bijvoorbeeld Google Maps of TomTom om te bepalen hoe ze van A naar B gaan. Het doel is om de publiek relevante data in deze apps te krijgen. Dat is goed voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Denk daarbij ook aan dynamische data, zoals rode kruizen boven de weg en filestaartbeveiliging.
    - Korte Termijn: opzetten beleidskader, roadmap voor verkeersveiligheids- en doorstromingsdiensten en governance. Deze leveren we na de zomer op, de contouren worden voor de zomer uitgewerkt.
    - Lange Termijn: borgen structurele samenwerking (dataproductie, juridisch/wetgeving).
- Benutten potentie voertuigdata voor assetmanagement, verkeersveiligheid en Beheer en Onderhoud:
    - Doel: voertuigdata kan gebruikt worden om in te schatten waar onderhoud nodig is. Ook kan voertuigdata gebruikt worden om ongelukken te voorkomen. Daarom werken we aan projecten om de kansen te benutten, en internationaal aan een kader waarbinnen de privacy en cybersecurity geborgd is.
    - Korte termijn: verzilveren potentie via projecten. Denk daarbij aan SCAN (voertuigdata voor onderhoud) en Data for Road Safety (uitwisseling van voertuigdata om de verkeersveiligheid te verbeteren).
    - Lange termijn: borging in de operationele processen bij wegbeheerders. Daarbij is het doel om van losse projecten te komen tot structurele borging.
- Beleid en wetgeving (herziening EU ITS-richtlijn, UN ECE en EU wetgeving voor voertuigdata).
    - Doel: in Europa komen tot een geharmoniseerd kader voor Intelligent Transport Systems (ITS), dat wil zeggen de uitwisseling van data tussen infrastructuur, voertuigen en weggebruikers en wegbeheerders.
    - Korte termijn: implementatie van diverse delegated acts onder de huidige ITS Directive en uitvoering geven aan de EU datastrategie, waaronder de uitwisseling van voertuigdata (die mede ook bepaald wordt in mondiaal verband onder de UN ECE).
    - Lange Termijn: herziening van het algehele kader (EU ITS-richtlijn) en komen tot een gecoördineerde Nederlands inbreng.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Onderdeel van de bredere communicatie over Smart Mobility. De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van Smart Mobility. Het eerstvolgende moment is voor de zomer van 2021, daarna voor het kerstreces.
- In deze Kamerbrieven zullen de vijf hierboven genoemde punten betrokken worden.

Strategisch plan verkeersveiligheid en Motie Geurts Halvering slachtoffers 2030

De huidige stand van zaken/problematiek
De laatste jaren is de daling van het aantal verkeersdoden gestagneerd en stijgt het aantal ernstig verkeersgewonden. IenW heeft daarom sterk ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door investeringen in veilige infrastructuur (zoals het veiliger inrichten van bermen op Rijkswegen), wetgeving (zoals het verbieden van appen/bellen op de fiets) en voorlichting en bewustwording (zoals MONO Zakelijk).

De basis voor deze maatregelen is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) dat IenW in 2018, samen met het ministerie van Justitie en Veiligheid en medeoverheden en in overleg met maatschappelijke partijen heeft opgesteld. De ambitie van het SPV is 0 verkeersslachtoffers in 2050. Inzet is een risicogestuurde aanpak op basis van risicoanalyses. Afgesproken is dat de medeoverheden deze aanpak uitwerken in uitvoeringsplannen. Deze dienen eind 2021 gereed te zijn. De acties van het Rijk zijn opgenomen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP). Het huidige LAP loopt eind 2021 af. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw LAP 2022-2025 dat naar verwachting begin 2022 naar de Kamer wordt gestuurd.
In 2019 is besloten om vanuit het Rijk tot 2030 € 500 mln. beschikbaar te stellen voor verkeersveiligheidsmaatregelen van medeoverheden (de investeringsimpuls verkeersveiligheid). De meeste verkeersslachtoffers (85%) vallen op het onderliggend wegennet. Dit geld wordt in verschillende tranches weggezet. Eind 2020 is de eerste tranche uitgezet. Medeoverheden hebben in totaal € 165 mln. Rijksbijdrage ontvangen voor het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg van drempels, kruispuntplateaus en vrijliggende fietspaden. Daarnaast is € 50 mln. van de investeringsimpuls verkeersveiligheid gereserveerd voor innovatieve maatregelen. In 2022 worden de 2e tranche en de inzet op innovatie vormgegeven.

In juni 2021 is de motie van het lid Geurts aangenomen om een tussendoelstelling te gaan hanteren om een halvering van aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen. Een halvering van verkeersslachtoffers in 2030 zou een vermindering van circa 300 dodelijke verkeersslachtoffers en 10.000 ernstig verkeersgewonden betekenen. Dat is een ambitieus doel, waarvoor keuzes nodig zijn en de inzet van vele partijen en medeoverheden vraagt. Naar aanleiding van deze motie, heeft het ministerie van IenW als eerste stap op basis van rapporten en documenten van verkeersveiligheidspartners, geïnventariseerd welke potentiële (extra) maatregelen er mogelijk zijn. Daarnaast zijn dilemma's in kaart gebracht en wordt gekeken in hoeverre deze motie aansluit bij het bestaande SPV en het nieuwe LAP.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
2022:
- Inzet investeringsimpuls verkeersveiligheid (tweede tranche en innovatieve maatregelen)
- Nieuw Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid (LAP) gereed.
- Rondetafel gesprek (o.a. met partijen uit verkeersveiligheidscoalitie) over motie Geurts.

2023 – 2025
- Volgende tranche(s) investeringsimpuls verkeersveiligheid

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
2022:
- Invulling van de investeringsimpuls verkeersveiligheid (2e tranche en innovatie) naar Tweede Kamer.
- Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid (LAP naar de Tweede Kamer.
- resultaten ronde tafel motie Geurts naar de Tweede Kamer

Nationaal toelatingskader lichte elektrische voertuigen (LEVs)

De huidige stand van zaken/problematiek

- De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft in het najaar van 2019 een onderzoeksrapport uitgebracht: 'Veilig toelaten op de weg- Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint'. Een van de aanbevelingen van de OvV is de toelating van nieuwe voertuigen (licht elektrische voertuigen, hierna LEVs) te herzien en te kijken of elektrische fietsen en bakfietsen onder toelating moeten vallen.
- In korte tijd komen steeds meer LEVs op de weg. Zij hebben de potentie om bij te dragen aan maatschappelijke doelen zoals bereikbaarheid en duurzaamheid, maar daarbij moet altijd de verkeersveiligheid zijn geborgd.
- Voor deze voertuigen bestaat op dit moment geen EU-kader. Toelating op de weg moet dan ook nationaal worden geregeld.
- Het nieuwe LEV-kader ziet op voertuigen zonder zitplaats voor de bestuurder (bijv. e-steps), zelfbalancerende voertuigen met stuurinrichting (bijv. Segways) en voertuigen met trapondersteuning (bijv. e-(bak)fietsen).

- Deze LEVs hebben een maximumconstructiesnelheid van 25 km/u.
- Eind 2019 is vanuit IenW gestart met het ontwikkelen van een nieuw nationaal kader voor LEVs. Een uitgebreid traject is doorlopen met stakeholders zoals ANWB, RAI Vereniging, BOVAG, Fietsersbond, deelaanbieders en kinderopvangsector en experts zoals RDW, SWOV en TU Delft. In juli 2021 is het kader voorgelegd aan de Tweede Kamer.
- Het LEV-kader is verdeeld in vier categorieën om te kunnen differentiëren in regels aan het voertuig zelf (afmetingen, banden, remmen) en aan de wijze van toelating (via de RDW of niet) en aan het gebruik (helm, leeftijd, rijvaardigheid, plaats op de weg). Insteek is dat gelijksoortige voertuigen, gelijke regels krijgen. De LEVs ingedeeld op basis van de massa van het voertuig (meer massa betekent meer risico).

- De zelfbalancerende voertuigen zonder stuur (zoals hoverboards en monowheels), vallen nu buiten het kader. Er volgt een verkenning of deze veilig zijn toe te laten wanneer specifieke eisen worden gesteld aan de techniek en gebruiker en of de inpassing in het huidige verkeer mogelijk is.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Q2 2022: nieuwe regelgeving in internetconsultatie
Q3 2022: regelgeving LEV-kader in voorhang bij TK en EK.
Q1 2023: inwerkingtreding nieuwe LEV-kader

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Juli 2020: Kamerbrief met reactie op het rapport van de OvV.
Dec 2020: Kamerbrief over raamwerk van het LEV-kader.
Juli 2021: Kamerbrief over het nieuwe beleidskader.
Okt 2021: feitelijke vragen gesteld door de Tweede Kamer
Nov 2021: Kamerbrief met beantwoording feitelijke vragen
Dec 2021: Commissiedebat Verkeersveiligheid o.a. over LEV-kader

Slimme Mobiliteit (Smart Mobility)

De huidige stand van zaken/problematiek
De mobiliteitssector wordt in hoog tempo data-intensiever door ontwikkelingen als digitalisering, automatisering, het gebruik van algoritmen en de opkomst van de deel- en platformeconomie. In 2022 verwachten we dat alle auto's op internet zijn aangesloten. In 2025 verwacht Volkswagen dat semi-zelfsturende auto's de norm worden. Door snelle ontwikkelingen in opslag en analyse komen data op grote schaal beschikbaar en worden data een belangrijke 'grondstof' voor mobiliteitsoplossingen en mobiliteitsmanagement in de komende jaren. Systemen worden in toenemende mate 'connected' en het aanbod van innovatieve vervoersvormen zoals (semi)zelfsturende auto's, autonome schepen, drones wordt steeds diverser. Via applicaties waarin al het vervoersaanbod is gebundeld (Mobility as a Service) kan de gebruiker reizen plannen, boeken en betalen. Op langere termijn is de verwachting dat reizigers en voertuigen onderdeel worden van één intelligent vervoerssysteem waarin vraag en aanbod op een

innovatieve manier worden verbonden en wordt voorzien in de groeiende behoefte aan vervoer op maat.

Deze ontwikkelingen bieden mooie kansen t.b.v. de verkeersveiligheid, klimaatdoelstellingen, druk op de ruimte in steden, betaalbare bereikbaarheid van gebieden, bekostiging van B&O en meer. Tegelijkertijd betekent de ontwikkeling van Smart Mobility dat veilig gebruik, privacy, cybersecurity en marktontwikkeling ook steeds meer bewustzijn en aandacht vragen van overheden.

Onder het credo 'Smart Mobility Dutch Reality' werkten we de afgelopen jaren hard om de sprong te maken van testen in projecten en proeven, naar daadwerkelijk toepassen in de dagelijkse praktijk. Het inbedden van Smart Mobility is een ingewikkelde opgave. Het vraagt om verandering bij vele publieke en private actoren, die deels van elkaar afhankelijk zijn. Het onderwerp heeft een belangrijke internationale component, maar vraagt ook lokaal/regionaal om uitvoering. Bovendien snijdt het door allerlei processen en organisatielagen heen, en maakt het 'onbekende' het vaak lastig in te passen in bestaande structuren/modellen/afwegingen.

Het organiseren van onderlinge afstemming tussen organisaties en het inrichten van de basis infrastructuren (voor bijvoorbeeld data-uitwisseling, en verantwoorde toelating) vormen daarmee belangrijke stappen in het komen tot schaal en maatschappelijke impact.

Een aantal prioritaire processen hierin:

- Krachtenbundeling Smart Mobility: Doorlopende (meerjarige) samenwerking met medeoverheden om op 19 gezamenlijke prioriteiten meer impact te maken door betere onderlinge afstemming en uniformering in Nederland. Wij voeren regie over diverse samenwerkingsverbanden om de veelheid aan onderwerpen te organiseren en een koppeling tussen verschillende (MIRT) programma's te borgen. In het programma Veilig Slim Duurzaam vormt dit het Slim deel, en borgen we bredere samenhang in de afspraken tussen rijk en regio's.
- Digitaal op orde: inrichten en op orde brengen van de digitale infrastructuur en mobiliteitsdata-economie om digitaal mobiliteitsmanagement en MaaS mogelijk te maken (o.a Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata, in lijn met Europese wetgeving op het gebied van Intelligente Transportsystemen/ITS). En tevens het opzetten van structurele samenwerking met markpartijen (o.a. navigatie- en MaaS-providers) om deze data om te zetten in mobiliteitsdiensten om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.
- Toelatingssysteem voertuigen met automatisering (ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) en ADS (Automated Driving Systems)). Zie ook fiche ADAS hieronder voor meer informatie.
- Mobility as a Service: het ontsluiten via een app van zoveel mogelijk mobiliteitsvormen (OV, deelmobiliteit, weg, taxi, doelgroepenvervoer). Door reizigers niet alleen reisinformatie te verstrekken, maar ook de mogelijkheid te bieden om (keten)reizen te boeken en te betalen, kan de deur-tot-deur reis worden vereenvoudigd en kan het mobiliteitssysteem flexibeler worden ingericht.
- Digitale veiligheid: privacy en cyber security: Digitale veiligheid is een randvoorwaarde in onze beoordeling van innovatie, nationaal en internationaal. Toekomst bestendige infrastructuur & beheer: we onderzoeken welke hindernissen geautomatiseerde voertuigen tegenkomen op Nederlandse wegen. Het uitgangspunt daarbij is dat de eerste generatie autonome voertuigen in elk geval adequaat om moet kunnen gaan met de huidige Nederlandse wegsituaties. Daarnaast zetten we in op de transitie naar meer in-car verkeersmanagement, dat wil zeggen verkeersmanagement via apps op de telefoon of in het navigatiesysteem van de auto.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- November 2021: BO MIRT Afspraken met investeringen uit programma Veilig Slim Duurzaam.
- November 2021: De uitgangspunten voor de doorontwikkeling van een nieuw toelatingssysteem voor voertuigen met automatisering (ADAS en ADS) in voortgangsbrief smart mobility 2021(zie ook fiche ADAS).
- December 2021: afspraken met serviceproviders over het weergeven van rode kruizen en filestaartbeveiliging in navigatiesystemen (zie ook fiche data).
- November 2021: lancering van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata waarin publieke mobiliteitsdata van alle modaliteiten is te vinden (routes, snelheden,

parkeerplaatsen, P+R plekken, treintijden, vertragingen, files, etc.) en dat tevens een platform biedt voor samenwerking met de markt.
- December 2021: lancering project Road Monitor voor het benutten van voertuigdata voor assetmanagement, verkeersveiligheid en beheer en onderhoud.
- December 2021: start herziening van de EU richtlijn voor Intelligente Transportsystemen (ITS). Doel is om in Europa te komen tot een geharmoniseerd kader voor de uitwisseling van data tussen infrastructuur, voertuigen en weggebruikers en wegbeheerders.
- Voorjaar 2022: IenW en RWS werken gezamenlijk aan een visie over het verkeersmanagement van de toekomst, die verwachten we in het voorjaar af te ronden. In de visie wordt een concreet toekomstperspectief uitgewerkt en vertaald naar een stapsgewijze ontwikkelaanpak voor de komende jaren.
- Najaar 2022: Afronding MaaS-pilots. Via een publiek-private samenwerking zijn zeven pilots en bijbehorende nationale MaaS-apps ontwikkeld. Door de evaluatie van de pilots kunnen conclusies worden getrokken over de potentie van MaaS en de eventuele structurele borging en inpassing in beleid en wet- en regelgeving.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Juni 2018: De Kamerbrief informeerde over Mobility as a Service en de start van de aanbesteding voor de Raamovereenkomst van zeven MaaS pilots.
- Oktober 2018: De Kamerbrief 'Smart Mobility Dutch Reality van oktober 2018 beschrijft de aanpak ten aanzien van smart mobility en hoe deze bijdraagt aan een veilig, vlot en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem.
- December 2018: De voortgangsbrief van Mobility as a Service informeerde de kamer over het toelaten van 24 partijen tot de raamovereenkomst, de rol van de overheden bij de totstandkoming van MaaS en de vervolgstappen van het programma.
- Juli 2019: De Kamerbrief informeerde de kamer over de verdere ontwikkelingen van Mobility as a Service mbt. standaarden, grensoverschrijdend OV-betalen, een minicompetitie voor MaaS-dienstverleners en de monitoring van de pilots.
- November 2020: De Kamerbrief 'Smart Mobility in beweging' informeerde de kamer in november 2020 over de laatste stand van zaken, en gaf in een brochure een overzicht van concrete resultaten van de afgelopen jaren.

Geplande communicatie:
- De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot Smart Mobility. Het eerstvolgende moment staat gepland voor het kerstreces (voortgangsbrief smart mobility 2021).

Stand van zaken uitvoering Klimaatakkoord

De huidige stand van zaken/problematiek
In 2020 en 2021 zijn belangrijke stappen in de uitvoering van de klimaattafel Mobiliteit uit het Klimaatakkoord gezet. Door middel van regelgeving en subsidies wordt de CO2-uitstoot in de mobiliteitssector teruggedrongen. Om tijdig de afgesproken emissiereducties te bereiken zet het Klimaatakkoord in op de transitie naar emissieloos vervoer voor alle modaliteiten. Hernieuwbare brandstoffen worden tijdens de transitie benut om de uitstoot van voertuigen met een verbrandingsmotor te reduceren. Daarnaast worden actieve modaliteiten zoals lopen en fietsen steeds meer gestimuleerd. Net als thuiswerken hebben deze behalve een CO_2-effect ook een positieve uitwerking op de congestie. 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. Aangezien de uitvoering van het Klimaatakkoord een samenwerking is tussen overheden en maatschappelijke organisaties, is voor de sector mobiliteit een Uitvoeringsoverleg ingericht waarin alle deelnemende partijen (getrapt) vertegenwoordigd zijn. Het Uitvoeringsoverleg wordt voorgezeten door een onafhankelijke voorzitter, op dit moment is dat dhr. P.J.M. Litjens. In december 2020 heeft de Europese Raad haar goedkeuring verleend om de klimaatdoelstelling te verhogen naar ten minste 55% minder CO2-uitstoot in 2030 (ten opzichte van 1990). De nationale doelstelling naar aanleiding van deze verscherping moet nog vastgesteld worden. In 2020 is de CO2-uitstoot van de sector mobiliteit voor het eerst lager dan de uitstoot in 1990. Deze cijfers geven door corona (en minder aantal gereden km in 2020) een vertroebeld beeld. Maar na 2006 is verlaging van de uitstoot een feit, ondanks groei van de mobiliteit. In de Klimaat- en Energieverkenning 2021 is door het PBL aangegeven dat met de

vastgestelde maatregelen tot nu toe de CO2-uitstoot van de sector mobiliteit in 2030 uitkomt op 29 Mton. De extra CO2-reductie van circa 3 Mton ten opzichte van de vorige KEV laat zien dat veel beleid is uitgewerkt in het afgelopen jaar. De KEV laat tegelijkertijd zien dat er nog aanvullend nationaal beleid nodig is om de 49% doelstelling uit de Klimaatwet te halen, zeker als deze nationale doelstelling n.a.v. Europese 55% doelstelling wordt verscherpt.

		KEV 2020	
Sector	**1990 Mton**	**2020 Mton**	**2030 Mton**
Gebouwde omgeving	29,9	21,6	19
Mobiliteit	32,2	30,7	29
Industrie	87	53,5	40
Elektriciteit	39,6	32,9	8-21
Landbouw en landgebruik	39,4	27,0	26
Totaal	228,1	165,6	116-138
Reductie t.o.v. 1990		25%	38-48%%

Werkgeversaanpak mobiliteit

De huidige stand van zaken/problematiek

Op het terrein van DuMo werken we aan de volgende afspraken uit het Klimaatakkoord:
Een koplopersaanpak: de regionale werkgeversnetwerken worden ingezet om werkgevers te stimuleren en te faciliteren hun mobiliteitsbeleid aan te passen. Afspraken hierover zijn gemaakt op het BO MIRT. Hierbij wordt ook samengewerkt met de Coalitie Anders Reizen. Focus ligt op een structurele verandering van werkgebonden mobiliteit en keuzevrijheid voor werkgevers.

Informatieplatform: dit bestaat uit 3 onderdelen. 1) In samenwerking met o.a. Belastingdienst, KvK en Ondernemersplein wordt informatie over regelingen en voorzieningen ontsloten voor werkgevers. 2) We geven het E-zine werken aan duurzame mobiliteit uit, met inspirerende praktijkvoorbeelden van werkgevers uit onze netwerken. Het e-zine verschijnt 4 x in 2021 en heeft per keer een overkoepelend thema. Ook organiseren we kennissessies om te zorgen dat onze intermediairs op de hoogte zijn van ontwikkelingen op prioritaire beleidsdossiers. 3) Campagnes en maatregelen worden gebundeld op de site zowerkthet.nl.

Een normerende regeling: in 2021 wordt verder gewerkt aan de normerende regeling voor werkgebonden mobiliteit. De regeling is bedoeld voor alle 100+ werkgevers en omvat woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit. Samen met o.a. VNO-NCW en IPO/VNG is de conceptregeling verder aangepast. De aanpassing houdt in dat bij de start de normstelling is geschrapt en pas per 2026 wordt ingevoerd als dit nodig is om de doelstelling te halen. Zo blijft de in het Klimaatakkoord afgesproken doelstelling juridisch afdwingbaar.

Parallel met het wetgevingstraject wordt de uitvoering van de regeling voorbereid. Zo wordt met RVO de tooling voor werkgevers opgezet en worden de Omgevingsdiensten op hun nieuwe taken voorbereid. Tevens wordt een communicatiecampagne voor werkgevers opgezet voor 2022.

De uitvoering van deze afspraken zou onverminderd moeten leiden tot een CO_2-reductie van 1 Mton, oftewel in 2030 een vermindering van 8 miljard autokilometers. Onder meer om het resultaatbereik te kunnen volgen, maakt een verplicht jaarrapportage onderdeel uit van de regeling. De resultaten geven een goed beeld van de stand van zaken van werkgebonden mobiliteit en bieden aanknopingspunten voor de aanscherping van beleid.

Spreiden en mijden van (werk)mobiliteit
De coronacrisis heeft laten zien hoe groot de impact van flexibel werken en thuiswerken op mobiliteit kan zijn. In 2020 waren er als gevolg van de Coronamaatregelen 17% minder autokilometers HWN (=70% minder vertraging), 60% minder OV-reizigers en 20% minder CO2-uitstoot in woon-werkverkeer. Dergelijke cijfers kwamen tot stand in uitzonderlijke omstandigheden, waarin het kabinet genoodzaakt was ingrijpende maatregelen te nemen om de verspreiding van het coronavirus te beperken. Enkele recente onderzoeken, waaronder die van PBL en het KiM laten zien dat thuiswerken ook op de langere termijn een dempend effect heeft op het aantal verplaatsingen. Dit dempende effect zal het grootst zijn gedurende ochtendspits, hier is het aandeel werkgerelateerde verplaatsingen het grootst. Het dempende effect van thuiswerken verdient wel een kanttekening: mobiliteitsgedrag wordt bepaald door meerdere factoren, waarvan thuiswerken er één is. Met name op de langere termijn wordt de ontwikkeling

van het aantal verplaatsingen ook bepaald door factoren als economische groei en demografische ontwikkelingen.
Spreiden en mijden is specifiek gericht op het beperken van de piekbelasting van het wegennet, een relatief kleine afname van het aantal verplaatsingen kan hierbij al leiden tot een wezenlijke afname van congestie: 8% minder verkeer leidt bijvoorbeeld tot een halvering van de files. Een reductie van 10 tot 13% woon-werkverplaatsingen zoals het KiM heeft becijferd is gebaseerd op de uitgesproken verwachtingen en wensen van werknemers om vaker thuis te werken. Deze reductie heeft een direct effect op het woon-werkverkeer in de spitsen en levert daarmee een bijdrage aan minder congestie op het hoofdwegennet en minder drukte in het OV tijdens de spits. Om deze potentie te verzilveren is echter inzet nodig van het Rijk in samenwerking met werkgevers en werkgeversorganisaties. Als de huidige intenties t.a.v. thuiswerken/hybride werken volledig kunnen worden benut, is de verwachte opbrengst van het project spreiden en mijden een reductie van 7 tot 10% van het aantal werkgerelateerde autokilometers in de spits.

Op landelijk niveau zetten we in op faciliteren:
- *met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties*: In onze rol als werkgever is flexibel werken in de vorm van hybride werken en het spreiden over de dag en over de dagen van de week onderwerp van gesprek. BZK als hoofdwerkgever van het Rijk, is verantwoordelijk voor de rijksbrede aanpak Hybride werken.
- *met het ministerie van Financiën:* invoering thuiswerkvergoedingen aan werknemers (Belastingplan 2022).
- *met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid:* Samenwerken op adviesvraag aan de SER, gedaan door SZW namens het kabinet. De SER-adviesvraag komt voort uit het SZW-traject 'agenda van de toekomst van hybride werken'. Doel van de agenda: de samenleving, werkgevers, werkenden, het kabinet en andere relevante partijen in staat stellen beter te anticiperen op ontwikkelingen rond hybride werken in de periode na de coronacrisis. IenW is eveneens aangehaakt op
- *met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap:* Stimuleren en ondersteunen van integrale, regionale afspraken met onderwijskoepels, vervoerders en decentrale OV-autoriteiten. Het doel is het mogelijk maken van goed en comfortabel vervoer in het nieuwe school- en studiejaar en zo min mogelijk piekdrukte.

Op regionaal niveau zetten we in op ondersteunen:
In het BO MIRT 2020 heeft IenW een extra (financiële) impuls gegeven om werkgevers en onderwijsinstellingen te faciliteren het reisgedrag te bestendigen en om hierbij per regio maatwerk te kunnen bieden. Maar we geven daarnaast ook concrete invulling aan spreiden en mijden samen met regionale overheden, regionale vervoerders, onderwijsinstellingen en regionale werkgeversnetwerken in de verschillende regio's.

Communicatie richting werkgevers
In mei en juni 2021 is er een communicatiecampagne richting werkgevers ingezet door IenW in samenwerking met het platform Zo werkt het (regionale werkgeversnetwerken) en door Coalitie Anders Reizen. De campagne riep op tot het maken van plannen voor hybride werken. Er heeft een rondetafelgesprek met werkgevers plaatsgevonden, best practices en de top tips *van en voor werkgevers* zijn verzameld en gedeeld, mede via het e-zine Werken aan duurzame mobiliteit. Daarnaast is de campagne vanAnaarBeter ingezet, via een aparte inhaker, om de spreiden en mijden-boodschap te ondersteunen. De grote publiekscampagne van vanAnaarBeter en een reminder-campagne richting werkgevers van Zo werkt het krijgen een vervolg zodra de Coronamaatregelen dit toelaten.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Normerende regeling:
Er wordt gestreefd naar normering werkgerelateerde mobiliteit in wetgeving m.i.v. medio 2022
Digitaal platform beschikbaar voor jaarrapportages vanaf medio 2022
Eerste rapportages met data (over 2022) verwacht medio 2023
Evaluatie en tussentijdse bijstelling normerende regeling per 2026

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Zie hierboven

Op 7 juli is de Kamerbrief Aanpak Spreiden en mijden verstuurd.

Actieve mobiliteit

De huidige stand van zaken/problematiek
Stimulering van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) draagt bij aan een groot aantal maatschappelijke opgaven op het vlak van bereikbaarheid, duurzame mobiliteit, ruimte scheppen voor klimaatadaptie, leefbaarheid en gezondheid. Insteek is om het oplossend vermogen van de fiets structureel mee te nemen in de invulling van deze maatschappelijke opgaven.

De afgelopen jaren heeft IenW zich, samen met provincies, vervoerregio's, gemeenten en de partijen verenigd in de Tour de Force, ingezet voor meer fietsers naar het werk. Ook een netwerk van werkgevers en fietsambassadeurs werkt mee aan meer zakelijke fietskilometers. Tot de coronacrisis uitbrak lagen we goed op koers om het vooraf gestelde doel 200.000 extra fietsforenzen voor de periode 2017-2021 te halen. Dit binnen de bredere ambitie vanuit Tour de Force om in 2027 20 procent meer fietskilometers te bereiken ten opzichte van 2017. Provincies, vervoerregio's, gemeenten en Rijk hebben de afgelopen jaren ruim een half miljard euro geïnvesteerd in extra en innovatieve fietsparkeerplekken bij stations, zodat de fiets makkelijker onderdeel wordt van de reis naar het werk. Ook is op tal van plekken de schop in de grond voor betere fietsroutes, waar fietsers veilig en snel kunnen doorfietsen. Van deze investering is 100 miljoen euro (uit hoofde van het vorige regeerakkoord) en 75 miljoen euro (uit hoofde van het Klimaatakkoord) afkomstig van het Rijk.

Als het gaat om de verantwoordelijkheidsverdeling voor fietsinfrastructuur geldt dat het Rijk systeemverantwoordelijk is en dat gemeenten, provincies, en vervoerregio's primair verantwoordelijkheid zijn voor aanleg en beheer. Het Rijk is medeverantwoordelijk voor fietsparkeren bij treinstations en fietsroutes lopend over areaal van Rijkswaterstaat. Zoals aangegeven in de MIRT-brief van 26 november 2020 hebben Rijk en regio gezamenlijk de ambitie uitgesproken om de potentie van de fiets, als volwaardige modaliteit en oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken zowel binnen de eigen bestuurslaag als ook tussen de verschillende bestuurslagen.

Maart 2021 is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) op hoofdlijnen naar de TK gestuurd. In het NTF op hoofdlijnen brengen Rijk en decentrale overheden gezamenlijk de potentie voor zowel de korte als de langere termijn in beeld. Het gaat zowel om nieuwe fietsinfrastructuur (inclusief stallingen) als om het wegnemen van capaciteits- en verkeersveiligheid knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. Ook het beter benutten van de potentie van fietsinfrastructuur met fietsstimulering wordt meegenomen.

Uit de eerste inventarisatie vanuit provincies en gemeenten blijkt dat de opgave voor fietsmaatregelen, verspreid over alle delen van Nederland, groot is. Deze eerste inventarisatie levert investeringskansen voor de fiets op met een totale waarde van enkele miljarden euro (t/m 2025). De aanleg van ontbrekende schakels van hoofdfietsroutes is onderdeel van betreffende inventarisatie, en telt in deze eerste inventarisatie op tot ongeveer 1 miljard euro voor de periode t/m 2025.

In de TK-brief over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen is aangegeven dat het toekomstbeeld in een gezamenlijk proces verder uitgewerkt wordt. Op regionaal niveau is hard gewerkt aan regionale fietsnetwerkplannen die de basis vormen voor het NTF. Het aan het MIRT verbonden overlegcircuit wordt benut voor het bestuurlijk accorderen van het NTF (beoogd tijdens BO's MIRT van voorjaar 2022) en daaraan te verbinden vervolgstappen op weg naar een meer concrete uitvoeringsagenda.

IenW is mede-initiatiefnemer en partner in het samenwerkingsverband 'Platform Ruimte voor Lopen'. In 2020 is de gezamenlijke Agenda Ruimte voor Lopen gepresenteerd. IenW participeert samen met BZK ook in de City Deal Ruimte voor lopen die in december 2020 gelanceerd is en gericht is op het stimuleren van lopen als actieve en gezonde mobiliteit. IenW zet zich in om het loopbeleid van gemeenten te stimuleren en faciliteren en zet in op de ontwikkeling en verspreiding van kennis en op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor lopen.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Nationaal Toekomstplan Fiets voorjaar 2022
Uitvoeringsagenda bij Nationaal Toekomstbeeld Fiets vanaf voorjaar 2022

Groei fietsgebruik (kilometers) met 20% in 2027 ten opzichte van 2017
Groei van aantal stallingsplaatsen bij stations van 500.000 naar 600.000 in 2027

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
In het voorjaar 2022 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Over de beoogde Uitvoeringsagenda Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt de TK via de reguliere MIRT brief geïnformeerd. Nieuwe investeringsbeslissingen zijn uiteraard aan een nieuw kabinet.

Elektrisch personenvervoer

De huidige stand van zaken/problematiek
50% van alle CO2-uitstoot in NL op mobiliteitsgebied komt door personenauto's (in 2019 is dat circa 18 Mton = 10% van totale CO2-uitstoot in NL over alle sectoren). Om te kunnen voldoen aan de afspraken van het Parijsakkoord is in het Klimaatakkoord afgesproken naar 100% nieuwverkoop van emissievrije auto's te streven in 2030 (levert circa 3,1 Mton bovenop huidige klimaatakkoordafspraken). Met de huidige in het Klimaatakkoord afgesproken maatregelen ligt de ingroei in 2030 op 42%. Dit komt omdat in het Klimaatakkoord na 2025 nog geen fiscale/financiële stimuleringsmaatregelen zijn geformuleerd in afwachting op evaluatie elektrisch vervoer in 2022 en 2024.

Openbare laadpalen zijn met 10.000 stuks toegenomen t.o.v. 2019. Nederland heeft daarmee nog steeds het dichtste netwerk van openbare laadpalen in de wereld en in de EU. 28% van alle Europese openbare laadpalen staan in Nederland. Ook rijden inmiddels circa 210.000 volledig elektrische personenauto's in Nederland rond waarbij ook steeds meer particulieren kiezen voor een elektrische personenauto. Van belang is nu door te zetten om de doorbraak in de zakelijke en de particuliere sector van emissievrije auto's te continueren.

In de augustusbesluitvorming 2021 is extra budget vrijgemaakt om niet in te grijpen op de ingroei van elektrisch vervoer (Hand van de kraan), wel heeft er een verschuiving van de zakelijke naar de particuliere markt plaatsgevonden door extra subsidie vrij te maken voor particulieren en bestaand subsidiebudget naar voren te halen. Ook Europa heeft plannen om de ingroei van EV in de komende jaren te versnellen met haar Fit-for-55-plannen. Daarmee komt de 100% doelstelling in 2030 dichterbij (54% i.p.v. 42%) maar blijft aanvullend beleid na 2025 hard nodig.

Europa scherpt ook de ESR-doelen aan (verwachting is 15 Mton extra voor NL in 2030). Wanneer de nieuwverkopen van emissievrije personenauto's daadwerkelijk op 100% in 2030 uitkomen, dan levert dat ruim 1/3 deel van deze extra ESR-opgave op (5,8 Mton). Een hoger dan verwachte ingroei van elektrische auto's leidt vooral ook tot minder BPM- en accijnsinkomsten op fossiele brandstoffen (grondslagerosie). De heffing van energiebelasting op elektriciteit is lager dan wat aan accijnzen wordt opgehaald. Ook zijn elektrische auto's ca. 3x energie-efficiënter dan auto's met een verbrandingsmotor. Alleen bij de overheidskosten van elektrische personenauto's worden de gederfde belastinginkomsten van de transitie meegerekend (nu grofweg verhouding 1 euro directe stimulering (subsidie) leidt tot 4-5 euro derving). Dit omdat deze volgens het ministerie van Financiën substantieel zijn en vanwege de begrotingsregels meegenomen zouden moeten worden.

a) Op laadinfrastructuurgebied:
   a) Goedkeuren (via NAL stuurgroep) regionale plannen uitrol laadinfra (doorlopend, elk jaar update plannen, februari maart)
   b) Regelgeving laadpuntendata inclusief inrichting NAP (gereed juli 2022)
   c) Convenant Vexpan (laadinfra in parkeergarages) (gereed)
   d) Afronding / evaluatie slimme laadpleinen (Q4 2021)
   e) Testlab EV (Q2 communicatie proeven)
   f) Business case: Ontwerpen alternatief voor verlaging energiebelasting (Q2 2022)
   g) Normering laadinfrastructuur in de omgevingswet (medio 2022)
   h) Verzorgingsplaatsen (Q1 2022)

b) Op flankerend beleidsgebied
   a) Batterijen / grondstoffen (onderzoek) (oplevering juni/juli 2022)
   b) TCO showroom (Q1 2022)
   c) Veiligheid vervolgonderzoeken (doorlopend)

d) Vergroening Rijkswagenpark: o.a. samen met HBJZ in kaart brengen normeringsmogelijkheden (doorgaand jaarlijks verantwoordingsdag)
e) Update keuzetool Milieu Centraal (gereed)
f) Rapport Verdienpotentieel EV (Q2 2022)
g) Differentiatie parkeertarieven (wijziging Gemeentewet is Q3 2020 ingediend bij TK, nota naar aanleiding van het verslag is aangehouden tot aantreden nieuwe kabinet
h) Voorbeeldgemeente (100% zero emissie): Bonaire (aanvraag door Bonaire i.c.m. verbod verkoop conventionele auto's), evt. Waddeneiland; (doorgaand)
i) Communicatiecampagne EV met inzet BN'er (Q2/Q3)
j) E route du soleil (Q1 gesprek EC), resultaten gereed/doorlopend
k) Bijdrage aanscherping CO_2 normering (doorgaand)
l) 2 grote nationale enquêtes onder elektrische rijders (laadonderzoek / EV berijders) (jaarlijks)

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Zie hierboven:

- Q1 t/m Q2: Tussenevaluatie EV-stimuleringsbeleid Klimaatakkoord
- Augustus (elk jaar): Hand aan de kraan naar Tweede Kamer (monitoring stimulatie EV) met keuze hogere groei en budgettaire dekking of stimulering beperken en daarmee minder CO2-winst en stikstofwinst
- Augustus: beleidsrijke begroting: opnemen stimulering na 2025
- Afronding evaluatie slimme laadpleinen (gereed)
- Business case laadinfrastructuur (Q3 2022)
- E route du soleil (gereed)
- TCO in showroom (Q2 2022)
- Batterijcheck gebruikt (Q2/Q3 2022)
- Voorbeeldgemeenten (Q4 2021 en verder)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Zie hierboven, vooral:
- Augustusbesluitvorming
- Evaluatie EV-stimuleringsbeleid Klimaatakkoord
- Hand aan de kraan stimulering EV
- Belastingplan

Verduurzaming in logistiek

De huidige stand van zaken/problematiek
Logistiek is een belangrijke motor van onze economie en daarmee van onze samenleving (Nederland Distributieland). Tegelijkertijd zijn logistieke activiteiten een belangrijke bron van CO_2-uitstoot en andere emissies. Daarom zijn in het Klimaatakkoord diverse maatregelen overeengekomen om de logistieke sector te verduurzamen. Binnen de directie Duurzame Mobiliteit staat het team Verduurzaming in Logistiek aan de lat om ervoor te zorgen dat de afspraken uit het Klimaatakkoord worden nagekomen. De verduurzaming in de logistiek vindt plaats door schonere modaliteiten te stimuleren, vervoer zo slim mogelijk in te richten of door gebruik te maken van andere modaliteiten.
Op 28 juni 2019 is het Klimaatakkoord vastgesteld. Hierin zijn ook afspraken gemaakt over de verduurzaming van de logistiek. Dit is onderverdeeld in de volgende thema's:

- Stadslogistiek
- Bouwverkeer en mobiele werktuigen
- Bussen
- Doelgroepenvervoer
- Achterland en continentaal vervoer

Het programmaplan richt zich op de uitvoering van deze maatregelen.

<u>Stadslogistiek</u>
We zetten in op het verbeteren van de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden en het beperken van klimaatverandering. Samen met de partners in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zetten we in op emissievrije stadslogistiek in

middelgrote zones in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Dit leidt tot circa 1 Mton CO_2-reductie. Onze concrete doelen voor 2022 zijn:

- Vaststellen van de acties voor de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in 2022 (Q1)
- Doorzetten van de acties uit de UAS en de werkgroepen (Q1)
- Actualiseren subsidieregeling elektrische bestelauto's (SEBA) en vaststellen subsidieplafond 2023 (Q4)
- Organiseren jaarlijks event UAS en viermoment 30e gemeente die een ZE-zone heeft aangekondigd (Q1)
- Vaststellen van het gewijzigde Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 voor overgangstermijn en ontheffingen zero-emissiezones stadslogistiek (Q2)
- Opzetten nieuwe constructie voor ondersteuning gemeenten bij invoering ZE-zone (Q2)
- Inwerkingtreden van de subsidieregeling voor vrachtwagens (AanZET) (Q2)
- Opzetten van een landelijk loket voor ontheffingen (Q3)
- Opzetten van een goed en werkbaar basisdatasysteem voor het uitvoeren van analyses verduurzaming logistieke sector (Q3)
- Opstellen handreiking voor ondernemers voor duurzame logistieke concepten (Q3)
- Opzetten monitoringsplan voor zero-emissiezones, voertuigen en stimulering (Q2)
- Evalueren harmonisatie milieuzones en uitbreiding zero-emissiezones naar andere voertuigcategorieën (Q4)
- Handhaven van buitenlandse voertuigen in zero-emissiezones mogelijk maken (Q4)

Voor een aantal acties voor 2021 geldt dat deze inmiddels (juli 2021) al zijn afgerond conform planning. Dit is het geval voor de vaststelling van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, de inwerkingtreding van de subsidieregeling emissieloze bestelauto's en de voorhang van het RVV. De overige acties zijn in gang gezet.

Uitvoeringsagenda Stadslogistiek
De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is vastgesteld op 9 februari 2021 en door diverse gemeenten, koepel- en brancheorganisaties en bedrijven ondertekend. Inmiddels hebben 26 gemeenten een ZE-zone aangekondigd en van enkele gemeenten wordt verwacht dat zij dit jaar ook daartoe een besluit zullen nemen.

De Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is opgesteld door het ministerie van IenW in een werkgroep met TLN, Evofenedex, Gemeentelijk Netwerk Mobiliteit en Infrastructuur, BOVAG, RAI Vereniging, VNG, de G4, gemeente Tilburg, Stichting Natuur & Milieu en de Topsector Logistiek. Met de set afspraken uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek wordt gezamenlijk toegewerkt naar duurzame en efficiënte stadslogistiek, incl. zero emissiezones voor stadslogistiek in 2025. De Uitvoeringsagenda loopt van 2020 tot 2025 en bevat afspraken die tijdens deze looptijd worden uitgevoerd. Daarnaast wordt de Uitvoeringsagenda jaarlijks geüpdatet en indien nodig aangevuld met (extra en vervolg-) afspraken. Alle afspraken hebben tot doel om duurzame en efficiënte stadslogistiek in 2025 voor iedereen mogelijk te maken. Belangrijk is dat er een balans is tussen emissieloze stadslogistiek die voor alle partijen haalbaar en betaalbaar is, maar tegelijkertijd ook recht doet aan de afspraken over de CO_2-reductieopgave uit het Klimaatakkoord.

De samenwerking richt zich in grote lijnen op drie hoofdpunten, waarbij duidelijk is dat het een niet zonder het ander kan:

a. Duidelijkheid nul emissie zones: manier van invoering en toegangskader (wat wel en niet)
b. Beschikbaarheid van voertuigen: zowel daadwerkelijke productie als de (financiële) stimulering
c. Beschikbaarheid van laadinfrastructuur: tijdige en voldoende beschikbare laad- en tankcapaciteit

Daarom zijn in de Uitvoeringsagenda afspraken gemaakt over uitgangspunten en acties ten behoeve van het uitvoeren van de Uitvoeringsagenda. Deze richten zich onder andere op: een overgangsregeling voor Euro VI-vrachtwagens en bestelvoertuigen, toelatingsregime voor PHEV-vrachtwagens en PHEV-bestel, acties op het gebied van toezicht & handhaving, logistieke concepten, beschikbaarheid nul-emissievracht- en bestelauto's, logistieke laadinfrastructuur, communicatie, stimulering, monitoring & evaluatie en organisatie. Daarbij is expliciet aandacht voor het MKB en de kwetsbare groep van ZZP-ers en kleine (klus)bedrijven.

De acties uit de Uitvoeringsagenda en de bijbehorende werkgroepen zijn inmiddels gestart.

De subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) is op 15 maart 2021 in werking getreden.

De wijziging van het RVV is in de internetconsultatie geweest en de reacties hierop zijn verwerkt en op 9 juli voorgehangen bij de Tweede Kamer.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Zie hierboven

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Zie hierboven

Duurzame Energiedragers

De huidige stand van zaken/problematiek

Voor de verduurzaming van vervoer en transport is de inzet van hernieuwbare brandstoffen een middel om tijdig de emissiereducties te bereiken. De verwachting is dat de elektrificering van het personenvervoer en korte afstandstransport zich sterk zal versnellen de komende jaren, waardoor de emissiereducties steeds meer op deze wijze gerealiseerd kunnen worden. Grootschalige inzet van biobrandstoffen in deze sectoren zal minder nodig zijn voor het bereiken van de nationale doelstellingen. De schaarse duurzame biobrandstoffen en (groene) waterstof worden bij voorkeur ingezet voor de zwaardere segmenten. Daarbij wordt gestuurd op een lage CO_2-emissie in de brandstofketen van alle energiedragers. Realiteit is dat inzet van hernieuwbare brandstoffen nog tot zeker 2050 nodig is. Binnen het team Duurzame Energiedragers in Mobiliteit (DEM) hebben we voor 2022 de onderstaande mijlpalen en risico's geïdentificeerd.

RED2
Om de duurzaamheid te borgen van de hernieuwbare brandstoffen die in Nederland worden ingezet voor het behalen van de Europese doelstelling voor hernieuwbare energie in wegtransport, zijn de Europese duurzaamheidseisen van de nieuwe Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED2) leidend. De inzet van zowel hernieuwbare biobrandstoffen als groene waterstof en groene elektriciteit worden zo gestimuleerd. Dit moet in 2030 leiden tot 2 Mton CO_2-reductie. De implementatie van de richtlijn is in 2020 ingezet en wordt naar verwachting in Q4 van 2021 afgerond. Inwerkingtreding is voorzien op 1-1-2022.
Daarnaast wordt er ook al een proces gestart rond de herziening RED2. De nieuwe Europese inzet op 55% CO2-reductie en de (voorgenomen) verbreding van de scope naar meerdere modaliteiten (zeevaart en luchtvaart) wordt hierin meegenomen.

H2
Voor waterstof wordt begin 2022 een convenant met de sector afgesloten om de doelen van het Klimaatakkoord te kunnen realiseren. Het kabinet ziet in de toekomst een belangrijke rol weggelegd voor waterstof als energiedrager in mobiliteit, vooral voor zwaar transport, bijvoorbeeld vrachtwagens en OV-bussen. Ook speelt waterstof een rol als energiedrager voor duurzaam opgewekte energie. Trajecten vanuit de EU blijven ook aandacht vragen, zoals het goed aansluiten van waterstof op de RED2 en de Energy Tax Directive.

Visie Duurzame Energiedragers
De Visie Duurzame Energiedragers in Mobiliteit (de 'Brandstofvisie') is in oktober 2020 aan de TK gestuurd. Naast het Duurzaamheidskader Biogrondstoffen is dit een leidraad voor de afweging rond de inzet van de verschillende energiedragers.

Brandstoffentafel
De Brandstoffentafel (een subtafel van het Uitvoeringsoverleg mobiliteit) is in juni 2020 opgericht en heeft zich in 2021 verder ontwikkeld als gremium waar de voortgang rond de afspraken over hernieuwbare brandstoffen in het KA worden gemonitord en besproken. Vanaf januari 2021 is Colette Alma aangetrokken als onafhankelijk voorzitter. De verdere ontwikkeling en positionering van de Brandstoffentafel wordt in samenwerking met IenW en de sector voortgezet.

AFID/AFIR
In 2021 is het voorstel voor herziening van de AFID (Alternatieve brandstoffen tank- en laadinfrastructuur richtlijn) gepubliceerd. De EC stelt in de nieuwe verordening verplichte doelstellingen voor alternatieve laad- en tankinfra voor in de gehele EU. NL heeft in kader van het FF55 pakket haar standpunt duidelijk gemaakt in een BNC-fiche in september; onder Sloveens voorzitterschap is er hard gewerkt aan de positiebepaling.

Batterijenstrategie
In december 2020 is een voorstel gepubliceerd voor een batterijenverordening. Input op het EU wetgevingsproces vindt plaats in 2021. Binnen de ruimte die deze Europese wetgeving biedt, kan de invulling van de nationale aanpak voor de batterijenstrategie nader worden geconcretiseerd, met name door het verbinden van verschillende regio's waar ontwikkeling van batterijen plaatsvindt. Initiatieven die daaruit voortkomen, moeten verder worden gebracht. Eind 2021 wordt de stand van zaken tav de batterijenstrategie aan de TK aangeboden.

SDE++
Onder de SDE++ is € 200 mln. gereserveerd voor hernieuwbare brandstoffen. In oktober 2021 is de SDE++ opengesteld voor geavanceerde hernieuwbare brandstoffen. De vier technieken (o.a. de productie van bio-LNG) worden in de brief beschreven.
Ook moet er dit jaar een keuze worden gemaakt van technieken/brandstoffen die worden onderzocht voor stimulering geavanceerde brandstoffen door de SDE++ vanaf 2022. Begin 2022 volgt dan de beslissing MEZK over technieken. Ook wordt de SDE in 2022 herzien, met in de toekomst mogelijk 'schotten' tussen diverse technieken, aangezien duurdere technieken nu vaak niet aan bod komen (waaronder biobrandstoffen).

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- De implementatie van de RED is in 2020 ingezet en wordt naar verwachting in Q4 van 2021 afgerond.
- Herzieningsvoorstellen door de EC van AFID, RED en FQD in juni 2021.
- Convenant Waterstof: ondertekening verwacht in Q1 2022.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- RED2: de implementatie van de richtlijn RED2 is in 2020 ingezet en wordt naar verwachting in Q4 van 2021 afgerond.
- De wijziging van de Wet milieubeheer is in Q2 door de TK en EK behandeld.
- In Q4 is het Besluit Energie Vervoer aan de TK gestuurd.

Voertuigemissies

De huidige stand van zaken/problematiek
De *Unit Algemeen Beleid* draagt bij aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, aan de verbetering van de luchtkwaliteit en aan de vermindering van de stikstofdepositie, door efficiënt en uitvoerbaar voertuigemissiebeleid, duurzame inkoopcriteria, het beheer van de DKTI, een ambitieuze internationale inzet en stimulering van innovatie.

De focus van ons voertuigemissiebeleid ligt op het pleiten voor een ambitieus Europees bronbeleid. In de Fit for 55-voorstellen van de Europese Commissie zetten we in op aanscherping van de CO_2-normering voor Light Duty Vehicles (LDV) en Heavy Duty Vehicles (HDV) en het opnemen van een uitfaseerdatum van de interne verbrandingsmotor voor fossiele brandstoffen. We staan tot nu toe kritisch tegenover het CIE-voorstel om mobiliteit onder ETS te brengen.

Daarnaast pleiten we voor levenslange conformiteit van emissie-eisen in alle normale rijomstandigheden, effectieve handhaving van deze emissie-eisen en de invoering van normering van ammoniak in het nieuwe CIE-voorstel voor een Euro7/VII-norm. Dit betekent dat de focus niet alleen komt te liggen op het moment van typegoedkeuring, maar ook op productconformiteit tijdens de levensduur van voertuigen.

Op nationaal niveau stellen we een plan op om te zorgen dat er vanaf 2025 in Nederland geen nieuwe snorfietsen met verbrandingsmotor meer worden verkocht. We hebben het dieselfraude dossier overgedragen aan het OM en wachten op hun appreciatie voor vervolging of niet. Ook zetten we een onderzoek op naar de AdBlue-fraude in Nederland en omliggende landen en

nemen we een besluit over hoe dit het beste te handhaven. Met ingang van 1 juli 2022 wordt voor dieselauto's een nieuwe APK-test ingevoerd voor controle van roetfilters met een deeltjesteller. Daarnaast wordt voor mobiele machines gewerkt aan een aanpak voor controle van de emissies. We vragen de RDW via uitvoeringstoetsen zich voor te bereiden op nieuwe wetgeving, zoals de CO_2-wetgeving en het testen van in gebruik zijnde voertuigen op conformiteit met de emissiewetgeving.

In augustus 2021 is de Clean Vehicle Directive in nationale regelgeving geïmplementeerd, de aankomende maanden monitoren we deze implementatie en sturen we bij waar nodig. De DKTI-regeling zal worden geëvalueerd en we bereiden een nieuwe financieringsstrategie van DuMo voor, ook rekening houdend met de nieuwe staatssteunregels van de Commissie (AGVV).

In mondiaal verband hebben we de ambitie om een systeemsprong naar low en zero emissie mobiliteit en transport mogelijk te maken. Nederland wil de transformatie van deze sector versnellen, onomkeerbaar maken en zelf tot de meest ambitieuze landen behoren. Dit dient ook de reputatie en bredere economische belangen van Nederland. We worden gezien als koploper, op het thema 'EV', 'Fiets' en 'logistiek' en onderzoeken de mogelijkheden om een DuMo-platform voor internationaal zakendoen op te richten. We positioneren de Staatssecretaris op het juiste niveau als spreker bij de relevante internationale evenementen, en zijn agenda zettend door internationale coalitievorming en samenwerking.

Naast het stimuleren van technologische innovatie, door onder meer uitvoering te geven aan projecten van missie D+, richten we ons in 2021 ook op sociale innovatie. Door meer inzicht te hebben in maatschappelijke ontwikkelingen, trends en gedrag kunnen we opschaling van technologische innovaties versnellen.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Korte termijn:
- Besluit van OM wel/niet vervolgen dieselfraude
- Overeenstemming over EU-wetsvoorstel RDE-conformiteitsfactoren en invoering (21/22)
- Invoering nieuwe APK-roetfilterdeeltjestellertest (juli 2022)

Langere termijn:
- Ophoging doelen CVD met Klimaatakkoord-doelen
- Wetgeving/aanpak voor nieuwverkoop emissieloze snorfietsen in 2025
- Mogelijke inwerkingtreding striktere CO_2-normen, Euro7 en ETS voor wegvervoer

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Overzichtsbrief Dieselfraude
- Nieuwe financieringsregelingen (Q1 22)

Mobility as a Service

De huidige stand van zaken/problematiek
MaaS staat voor het per app kunnen plannen, boeken, reizen en betalen van de volledige ketenreis. Dus de apps bieden naast rechtstreekse opties ook combinaties van de eigen fiets en auto, bus, tram, metro, deel- en huurauto's, deel- en huurfietsen, (water)taxi's en natuurlijk (tussenliggende) looproutes.

MaaS is een middel, niet een doel. Voor overheden is het een middel om mobiliteitsstromen te optimaliseren vanuit anonieme data. Daarom is in 2017 gestart door 7 regio's met IenW om te komen tot een publiek privaat samenspel voor MaaS. Er zijn 7 nationale apps uitgevraagd die door bedrijven worden ontwikkeld. Iedere app heeft een eigen doelgroep of doelstelling meegekregen, bv sociale inclusie, regionale bereikbaarheid, duurzaamheid, inclusie, filereductie, etc. bezien wordt hoe de apps bijdragen aan verandering van reisgedrag en hoe via (positieve) prikkels hiervan gebruik kan worden gemaakt om beleidsdoelen te behalen.

De Nederlandse MaaS-aanpak gaat uit van samenwerken, samen delen en samen leren. In ruil voor de startsubsidie wordt data gedeeld. Samen met de markt, OV-aanbieders en belangenorganisaties heeft het programma bijvoorbeeld tijdelijke eisen/principes voor zeven nationale MaaS-pilots, datauitwisselingsstandaarden en een gezamenlijke leeromgeving ontwikkeld. Uiteindelijk wil het programma toe naar een integraal datagedreven

mobiliteitssysteem door middel van realtime informatie. De meeste apps zijn gereed. Verwacht wordt dat de apps met campagnes live kunnen gaan zodra na corona weer gereisd kan worden. Langzaamaan verschuift de focus naar meer permanente beleidsvraagstukken, bv bredere harmonisering van deelbeleid en adoptie en onderhoud van data-afspraken en standaarden.

Afsprakenstelsel:
Een goed functionerend MaaS-systeem is gebaat bij heldere afspraken tussen de verschillende actoren over zaken als aansprakelijkheid, aan te bieden kaartsoorten, contractvormen, etc. IenW is in gesprek met marktpartijen en KNV (MaaS-Lab) om te komen tot een integraal afsprakenstelsel voor datagedreven mobiliteit (i.c. MaaS).

Mobiliteitshubs:
MaaS zorgt voor meer integratie van mobiliteit en biedt nieuwe vormen van mobiliteit een platform en draagt bij aan de ontwikkeling van voldoende aanbod van deelmobiliteit op stedelijk en regionaal niveau. Deelmobiliteit biedt enerzijds een aanvulling op andere vervoersvormen en anderzijds is het een vervanger van eigen vervoersmiddelen. Gebruikers van deelmobiliteit gebruiken het OV ook bovengemiddeld. Het speelt daarmee een belangrijke rol in de beleidsmatige wens om van (auto)bezit naar gebruik over te gaan. Er wordt bekeken of, zoals aangekondigd in het BO-MIRT, voornemens om in 2021, in samenwerking met een aantal nog te benoemen regio's, hub concepten te faciliteren die flexibel van aard zijn, de juiste vormen van deelmobiliteit kunnen bieden en die kunnen in spelen op wisselende mobiliteitsbehoeften.

TOMP-API datastandaard:
In de platformeconomie zijn gelijke toegang en een gelijk speelveld cruciaal. Open data en datauitwisselingsstandaarden zijn daarbij cruciaal. Met de sector is een aantal standaarden ontwikkeld waaronder de TOMP-API voor datauitwisseling tussen (deel)vervoerders en MaaS-aanbieders. Het is een belangrijk middel om in de transitie van sectoraal modaliteit meten naar een integraal data gedreven mobiliteit meten. Er is veel samenwerking met de België, Duitsland en Luxemburg, de Europese Commissie en de mondiale MaaS-alliantie om het open systeemdenken en de standaarden meer internationaal geaccepteerd te krijgen.

Het ontwikkelen van een Leeromgeving
Er is bij TNO een Leeromgeving ingericht om de anonieme data uit apps te analyseren en te leren met de sector. De lange termijn ambitie van de Leeromgeving is dat deze de mogelijkheid gaat geven om integraal realtime op basis van data op mobiliteit te kunnen sturen. Hiervoor kunnen ook databronnen van buiten de pilots (denk hierbij ook aan informatie over OV, deelmobiliteit, vrachtvervoer, autogebruik, luchtkwaliteit, etc.) gekoppeld worden aan deze omgeving. Voor MaaS vertaalt dit zich naar concrete vragen zoals: In hoeverre is MaaS in staat om de keuzes van reizigers te beïnvloeden? Waar bevinden zich de bottlenecks in de infrastructuur en het vervoersaanbod? Hoe sluiten vervoerssystemen op elkaar aan? Welke functionaliteiten zijn belangrijk op de MaaS-apps? De resultaten en analyses uit de Leeromgeving zullen door IENW ingezet worden om meer integraal en datagedreven beleid te maken, beleids- en mobiliteitsprocessen te optimaliseren, modellen te verbeteren, toekomstige beleidsbeslissingen te onderbouwen en ervaring op te doen met datagedreven werken.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte Termijn Mijlpalen

- Aansluiting van alle vervoersaanbieders op de TOMP-API
- Totstandkoming van het afsprakenstelsel
- Meer harmonisering rond standaarden en afspraken deelmobiliteit
- Uitrol van mobiliteitshubs door Nederland: ook bij de planning en bouw van nieuwe woonwijken en infrastructuur worden mobiliteitshub's meegenomen.
- Door middel van de geleerde lessen uit de leeromgeving kan het programma MaaS- en de reizigerservaring verder optimaliseren.

Lange Termijn Mijlpalen

- De Leeromgeving heeft zich ontwikkeld tot een systeem om realtime op basis van data op mobiliteit te sturen. Dit gaat verder dan alleen MaaS en biedt zowel de overheid als marktpartijen de mogelijkheid om met de informatie alle vervoersmodaliteiten te optimaliseren.
- Het is een vanzelfsprekendheid geworden dat werkgevers integrale mobiliteitsoplossingen (I.c. een MaaS-reisproduct) als optie aanbieden aan werknemers.

- Overal in Nederland is openbaar- en deelvervoer beschikbaar voor de gebruiker, MaaS is een realistisch alternatief voor autobezit.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Juni 2018: Tweede kamerbrief
December 2018: Tweede kamerbrief
Juli 2019: Tweede kamerbrief
April 2020: Tweede kamerbrief: Voortgang programma Mobility as a Service

Vrachtwagenheffing (VWH)

De huidige stand van zaken/problematiek
Het Programma Vrachtwagenheffing werkt aan de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer, vergelijkbaar met onze buurlanden. Het voornemen om een vrachtwagenheffing in te voeren komt voort uit het regeerakkoord van kabinet Rutte III (2017-2021). Het betreft een heffing voor binnen- en buitenlands vrachtverkeer waarbij houders van vrachtwagens betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen. Om betalen per gereden kilometer mogelijk te maken, zal het systeem van een vaste belasting wijzigen naar een variabele heffing. Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaat de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens omlaag en vervalt het Eurovignet in Nederland. De netto-opbrengst uit de vrachtwagenheffing zal in overleg met de vervoerssector worden ingezet voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector (de 'terugsluis').

De vrachtwagenheffing gaat gelden op het gehele hoofdwegennet en daarnaast op een beperkt aantal provinciale en gemeentelijke wegen. Het uitgangspunt van de vrachtwagenheffing is dat er geen tot nauwelijks uitwijk naar het onderliggend wegennet zal optreden met mogelijk negatieve gevolgen voor de leefomgeving of verkeersveiligheid. Uitwijk wordt voorkomen omdat wegen waar uitwijk met mogelijk negatieve gevolgen verwacht wordt, al opgenomen zijn in het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. Daarnaast is een goede monitoring en evaluatie van mogelijke uitwijk van vrachtwagens op wegen waar de heffing niet van toepassing is, van belang. Mocht uitwijk onverhoopt toch optreden, dan kan op basis daarvan bekeken worden of een weg moet worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk of een andere maatregel wordt genomen zodat negatieve effecten worden voorkomen. Vanwege de zorgen van regionale overheden hierover wordt de aanpak samen met hen uitgewerkt.

Voor de zomer van 2020 is het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing aangeboden aan de Raad van State voor advies. Dit advies is in november 2020 uitgebracht en op basis hiervan is het Nader Rapport opgesteld. Het wetsvoorstel was door het demissionair worden van het Kabinet nog niet toegezonden aan de Tweede Kamer voor behandeling. Naar aanleiding van de motie Geurts/Hagen, ingediend op 24 juni 2021, waarin verzocht wordt het wetsvoorstel voor het eind van het zomerreces aan de TK te doen toekomen, is het wetsvoorstel op 14 september jl. bij de Tweede Kamer ingediend. Op 10 november jl. heeft de programmadirectie VWH op verzoek van de Tweede Kamer een Technische Briefing gegeven. Op 17 november jl. is het verslag van de Kamer ontvangen. Streven is om de beantwoording hiervan in januari aan de Kamer te doen toekomen. Hierop volgend zal een plenair debat plaats vinden.

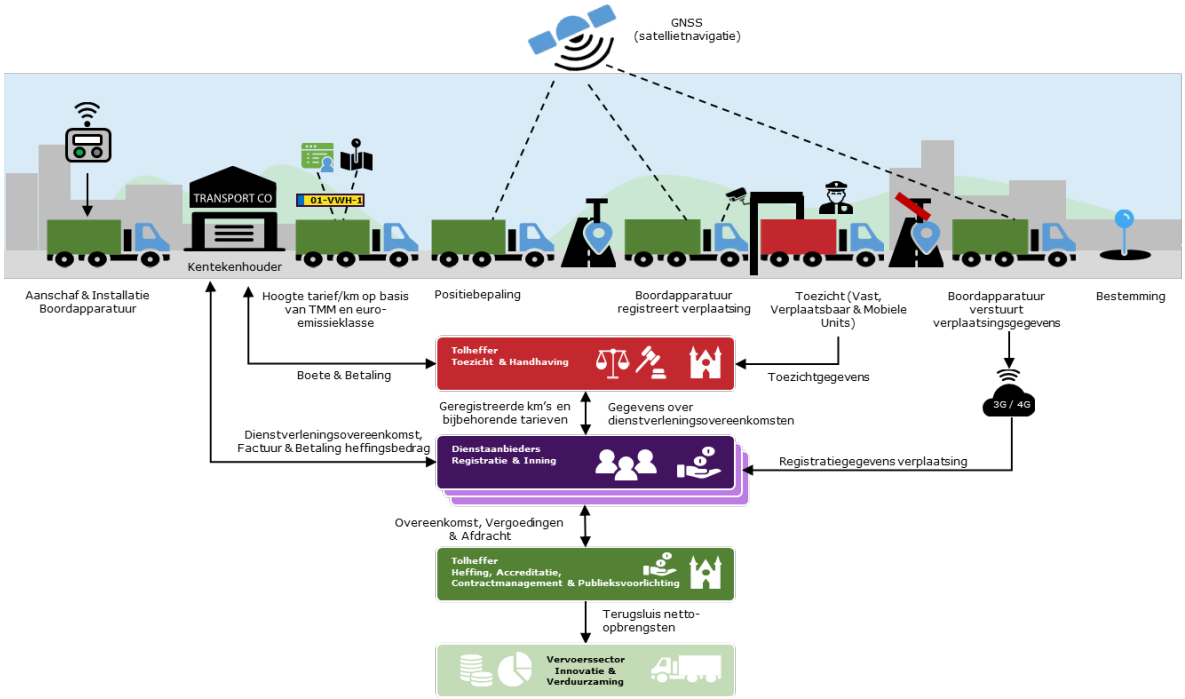
Met evofenedex, TLN en Stichting VERN worden sinds de zomer van 2020 gesprekken gevoerd over de inhoudelijke inkleuring van de terugsluis naar verduurzaming en innovatie. Dit heeft geleid tot de volgende verduurzamings- en innovatie-opgave: de versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van (1) batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, (2) (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en (3) optimalisatie van de logistieke keten, die bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers. Om de samenwerking met de vervoerspartijen te verankeren is op 15 september 2021 een bestuursovereenkomst ondertekend, waarin ieders betrokkenheid bij en de contouren van het maatregelenpakket van de terugsluis worden beschreven.

In de afgelopen periode is de kostenraming verder uitgewerkt op basis van onder andere uitvoeringstoetsen en marktverkenningen. Dat heeft tot het inzicht geleid dat de eerste globale raming van de eenmalige invoeringskosten (uit 2019) te optimistisch is geweest. De huidige raming laat zien dat deze fors hoger zullen zijn: de verwachte invoeringskosten zijn op basis van de huidige raming gestegen tot circa €400 miljoen. Conform het uitgangspunt dat de invoering van de vrachtwagenheffing neutraal is voor de schatkist zullen ook de toegenomen

invoeringskosten uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden gedekt. Ten aanzien van de jaarlijkse exploitatiekosten is het beeld sinds 2019 onveranderd: verwacht wordt dat deze ca. 100-125 miljoen per jaar zullen bedragen.

Over bovenstaande punten is de Tweede Kamer op 15 september 2021 bij brief geïnformeerd.

De daadwerkelijke realisatie van het heffingssysteem start nadat het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is aangenomen. De realisatie opgave is fors en uitvoeringsorganisaties moeten gesteld staan voor een zorgvuldige realisatie en exploitatie van het systeem. Daarom zijn parallel aan de voorbereiding van de wetgeving, ook al stappen gezet in de voorbereiding van de uitvoering. Daarbij is de taakverdeling van de betrokken publieke uitvoeringsorganisaties (RDW, CJIB, RWS en ILT) uitgewerkt, met als doel te komen tot een definitieve en gedetailleerde taakverdeling. Voor een efficiënte uitvoering is het wenselijk de eindverantwoordelijkheid zo veel mogelijk bij één uitvoeringsorganisatie te beleggen; de gegadigde hiervoor is de RDW. Op basis van dit principe wordt verdere inrichting en aansturing van de uitvoering met de verschillende publieke uitvoeringsorganisaties verder vormgegeven.



Bovenstaand figuur geeft op schematische wijze weer hoe de vrachtwagenheffing werkt.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Aanbieding wetsvoorstel vrachtwagenheffing aan Tweede Kamer (Q3-2021)
Behandeling wetsvoorstel Tweede Kamer (Q3-2021 - Q1-2022)
Behandeling wetsvoorstel Eerste Kamer (Q2-2022)
Start aanbesteding Q3-2022
Livegang Vrachtwagenheffing en aanvang terugsluismaatregelen (ca. 2026)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Voortgangsbrief Tweede Kamer april 2021
Aanbieding wetsvoorstel vrachtwagenheffing en voortgangsbrief aan Tweede Kamer (sept2021)

Planning
Op dit moment wordt geraamd dat de realisatiefase van het stelsel zo'n vier jaar in beslag neemt na afronding van de Kamerbehandeling van het wetsvoorstel. De realisatiefase valt uiteen in twee delen:

- Eerst worden de uitkomsten van de Kamerbehandeling in de aanbestedingsdossiers verwerkt. Vervolgens moeten de aanbestedingen plaatsvinden, die eindigen met gunning van de contracten. Dat duurt bij elkaar 1,5 tot 2 jaar.

- Dan start de realisatie van de verschillende systemen en diensten. Als de systemen zijn geïmplementeerd, worden deze eerst individueel getest. Vervolgens vindt een integrale test plaats. Deze fase duurt bij elkaar 2 tot 2,5 jaar.

Daarna kan het stelsel in gebruik genomen worden.

Tijdelijke Tolheffing (TTH)

De huidige stand van zaken/problematiek
Door eerdere bezuinigingen is de financiële ruimte op het Infrastructuurfonds tot 2028 beperkt. Omdat er op bepaalde maatschappelijk wenselijk te realiseren trajecten een tekort is heeft de toenmalige Minister van Infrastructuur en Milieu ervoor gekozen om door middel van (tijdelijke) tolheffing het tekort op te vangen. De Tijdelijke Tolheffing zal vanaf de openstelling voor het gebruik op de volgende wegtrajecten geheven worden. Het gaat om de **Blankenburgverbinding** die de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio gaat verbeteren. Deze weg wordt naar verwachting in 2024 opgeleverd. En de **ViA15**, die de bereikbaarheid en regionale doorstroming rondom Arnhem bevordert. Over het Tracébesluit van de ViA15 heeft de Raad van State gevraagd om een nadere onderbouwing van de Minister, welke in september 2021 aan de RvS is verstrekt.
Bij tolheffing wordt uitgegaan van een indicatieve periode van 25 jaar. Als de tolopgave eerder wordt gerealiseerd, dan zal de tolheffing worden beëindigd.

Om tolheffing op de beide wegen mogelijk te maken is in 2018 de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Wet tijdelijke tolheffing) in werking getreden. Vanwege de implementatie van de nieuwe EETS-richtlijn dient de Wet tijdelijke tolheffing aangepast te worden. Hiervoor wordt een Wijzigingswetsvoorstel opgesteld dat naar verwachting in 1e helft 2022 aan de Tweede Kamer kan worden aangeboden. Momenteel wordt het wijzigingswetsvoorstel voorbereid om aan te bieden aan de Ministerraad en Raad van State. Parallel hieraan wordt ook de uitvoering van Tijdelijke Tolheffing voorbereid. Net als bij de vrachtwagenheffing zijn voor de uitvoering ook de publieke uitvoeringsorganisaties RDW, CJIB en RWS in beeld, waarbij RDW fungeert als centrale uitvoerder. Vanwege de geplande openstelling van de Blankenburgverbinding in 2024 is de voorbereiding van de projectuitvoering en aanbestedingen van het tolsysteem in de eerste helft van 2021 opgestart. De eerste aanbestedingen zijn van start gegaan in Q4-2021. Het adviescollege ICT is gevraagd een BIT-toets uit te voeren; het advies plus bestuurlijke reactie wordt in 1e helft 2022 verwacht.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Q1-2022 behandeling Wijzigingswetsvoorstel in Ministerraad
Q4-2021 Start aanbestedingen
Q3/Q4-2022 behandeling Wijzigingswetsvoorstel door Tweede Kamer
Q1-2023 behandeling Wijzigingswetsvoorstel door Eerste Kamer
Q3-2023 inwerkingtreding Wijzigingswetsvoorstel Tijdelijke Tolheffing
Q3-2023 start testen en proefdraaien tolsystemen
Q2-2024 oplevering en in gebruik name tolsystemen
Q4-2024 Livegang Tijdelijke Tolheffing

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Q1/Q2-2022 Advies College ICT + bestuurlijke reactie
Q2-2022 indienen Wijzigingswetsvoorstel bij Tweede Kamer

Planning
De uitwerking van het ontwerp, de realisatie, test en implementatie van de voorzieningen, processen en organisatie van de Tijdelijke Tolheffing dienen gereed te zijn voorafgaand aan de openstelling van de Blankenburgverbinding, die eind 2024 gepland staat. De planning van de wetswijziging en de realisatie van de systemen zijn er daarom op gericht om het tolsysteem in 2024 gereed te hebben.

Nieuw mobiliteitsbeleid

De huidige stand van zaken/problematiek

- De Eerste Kamer heeft op 15 december 2020 het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds aangenomen. Deze is 1 juli 2021 in werking getreden. Op Prinsjesdag 2021 is de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds ingediend.
- Met het Mobiliteitsfonds wordt een integrale werkwijze bij bereikbaarheidsopgaven bevorderd: in samenhang met andere modaliteiten en met andere opgaven binnen een gebied, zoals in het ruimtelijke domein. Doordat het Mobiliteitsfonds ook bekostiging van doelmatig gebruik van infrastructuur mogelijk maakt, kunnen ook niet-infrastructurele uitgaven die bijdragen aan een mobiliteitsopgave hieruit worden bekostigd. Dit verbetert de doelmatigheid en maakt het fonds gereed voor de toekomst.
- Binnen het ministerie wordt sinds 2020 gewerkt met een nieuw afweegproces, in samenhang met het bestaande begrotings- en MIRT proces, voor selectie en prioritering van investeringen uit het Mobiliteitsfonds. Belangrijke hulpmiddelen hierbij zijn informatiefiches, de IMA (voorheen NMCA), MKBA's en de MIRT-spelregels. Dit proces, o.l.v. de DGMo samen met DGLM, ondersteunt intern IenW een meer integrale werkwijze.
- Politiek betekent het Mobiliteitsfonds dat de vaste verdeelsleutel binnen het IF, waarmee gelden bij voorbaat over de modaliteiten heen worden verdeeld, wordt losgelaten. Dit is niet langer input voor het afweegproces. Onder het Mobiliteitsfonds vervallen de schotten tussen de modaliteiten voor wat betreft de vrije investeringsruimte. Dit leidt tot een verandering in de interne werkwijze van IenW. In plaats van het budget per modaliteit af te wegen, is een samenhangende budgettaire afweging over de modaliteiten heen nodig. Hiermee is de afgelopen jaren al ervaring opgedaan in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/35426_wet_mobiliteitsfonds

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
De Wet Mobiliteitsfonds betekent iets voor de wijze waarop IenW besluiten over mobiliteitsbeleid, in het bijzonder afweging van opgaven en maatregelen die bekostigd worden uit het fonds, vormgeeft. Dit vraagt om vervolgstappen om cultuur, inhoud en werkwijze behorende bij integraal mobiliteitsbeleid beter te verankeren in organisatie en politiek bestuurlijke advisering.

- Het overkoepelende mobiliteitsverhaal, in 2019 verwoord in de Schets Mobiliteit, kan onder een nieuw kabinet een vervolg krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuwe Mobiliteitsvisie. Meerwaarde kan zijn: kader bieden hoe modaliteiten optimaal op elkaar aansluiten en elkaar aanvullen, de gebruiker meer centraal stellen, optimaler aansluiten bij de transities op klimaat, energie en technologie. Ook het vraagstuk in hoeverre we mobiliteit kunnen blijven faciliteren is actueel. Het is aan een nieuwe Minister om hierover te besluiten.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds is in 2020 aangenomen door de Staten-Generaal.
- Op Prinsjesdag 2021 is de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds (voor het jaar 2022) ingediend. In november 2021 is de nieuwe MF begroting behandeld in de Kamer.
- Communicatie over een (nieuwe) Mobiliteitsvisie is aan een nieuw kabinet.

3a 3. Scheepvaart

Maritieme veiligheid

Beleidskader maritieme veiligheid "In veilige vaart vooruit"
Maritieme veiligheid is een essentiële randvoorwaarde voor een aantrekkelijk vervoer over water van goederen en passagiers. Maritieme veiligheid omvat zowel security (beveiliging tegen opzettelijke moedwillig handelen) als safety (bescherming tegen incidenten die het gevolg zijn van niet-moedwillig handelen). Overeenkomstig het veiligheidsbeleid op andere terreinen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in overleg met relevante stakeholders in 2020 het beleidskader maritieme veiligheid opgesteld. Een risicogestuurde aanpak vormt de kern van dit beleid, waarbij het streven is om zoveel mogelijk onvoorziene incidenten (en daarmee incident gedreven beleid) te kunnen verminderen. De focus ligt hierbij op de risico's die de grootste impact voor mens, milieu en/of infrastructuur kunnen hebben. Ter uitwerking zijn een aantal concrete acties in het beleidskader vastgelegd. Over twee jaar zal de Kamer een stand van zaken krijgen van de opvolging van deze acties.

Cybersecurity
Door alle sectorpartijen wordt serieus aandacht besteed aan de cyberrisico's en die aandacht groeit elk jaar. De sector is in eerste instantie ook zelf verantwoordelijk om voldoende cyber weerbaar te zijn. Het ministerie versterkt de digitale weerbaarheid van de sector onder andere met een awareness campagne om het bewustzijn van cyberrisico's te vergroten en door het opstellen van sectorspecifieke handreikingen.

Incident zeescheepvaart: MSC Zoe
In de nacht van 1 op 2 januari 2019 verloor het containerschip MSC Zoe 342 containers ten noorden van de Waddeneilanden. Dit ongeval heeft veel maatschappelijke onrust veroorzaakt m.n. op de Waddeneilanden. In juni 2020 verschenen er twee rapporten over het ongeval: een internationaal onderzoeksrapport naar de toedracht van het ongeval en een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) naar de routespecifieke risico's van grote containerschepen op de vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden.

Naar aanleiding van een tussentijdse waarschuwing van de OvV heeft de Minister van IenW in oktober 2019 de Kustwacht opdracht gegeven om bij bepaalde (weers)omstandigheden grote containerschepen op de relatief ondiepe zuidelijke route te adviseren en te wijzen op het risico van bodemcontact.

In november 2020 heeft de Minister een brief naar de Kamer gestuurd (kabinetsreactie) met een integrale reactie op bovengenoemde rapporten en op aanvullende rapporten van o.a. de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en maritiem onderzoeksinstituut MARIN, naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe.
Gelijktijdig is een brief aan de OvV gestuurd waarin wordt ingegaan op de aanbevelingen uit het OvV-rapport die aan de Minister gericht waren. In de kabinetsreactie wordt ingegaan op de drie belangrijkste thema's uit de rapporten: (i) schaalvergroting in de containervaart, (ii) routespecifieke risico's en (iii) informatiepositie van de bemanning. Tegelijkertijd wordt uiteengezet dat een aantal maatregelen is ingevoerd en dat acties zijn ondernomen naar aanleiding van het ongeval met de MSC Zoe. Zo is de advisering die de Kustwacht geeft aan grote containerschepen op basis van het MARIN-onderzoek uitgebreid naar de kleinere scheepstypen Panamax en feeder.

In de kabinetsreactie werd een groot aantal maatregelen aangekondigd die als doel hebben het risico op containerverlies in de toekomst te verkleinen. De Minister heeft aangegeven de Kamer regelmatig te zullen informeren over de voortgang van de uitvoering van deze maatregelen. De eerste voortgangsbrief is op 26 mei 2021 naar de Kamer gestuurd. De tweede voortgangsbrief wordt in november 2021 verstuurd. Daarin wordt ook melding gemaakt van het uitgevoerde onderzoek naar de verkeersbegeleiding van containerschepen.

Korte- en langetermijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Onderzoek verkeersbegeleiding (2021)
- Vervolgonderzoeken MARIN (2021-2023)
- Overleg met Duitsland en Denemarken over routering (2021-2022)
- Verschillende acties in de International Maritime Organization (IMO) (2021-2023)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Verschillende brieven over de stand van zaken sinds het ongeval
- Kabinetsreactie november 2020 (kst-31409-308)
- Voortgangsbrieven (volgende gepland mei 2022)

Vergroening scheepvaart (zee- en binnenvaart)

Huidige stand van zaken/problematiek
Op 19 juni 2019 is de in het regeerakkoord van 2017 aangekondigde Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ondertekend. Hierin zijn afspraken gemaakt tussen de Rijksoverheid en de maritieme sector over de verduurzaming van de zeevaart en de binnenvaart. Het gaat daarbij om afspraken over het terugdringen van luchtemissies (CO_2 en milieuverontreinigende stoffen). Op 14 juli 2021heeft de Europese Commissie als onderdeel van de Europese Green Deal ook een pakket aan maatregelen gepubliceerd om de emissies van de scheepvaart te reduceren: het Fit for 55 pakket . Daarnaast lopen er andere

initiatieven om de scheepvaart verder te vergroenen (welke hieronder zullen worden uitgelicht onderverdeeld in zee- en binnenvaart).

Zeevaart
Om de broeikasgasemissies van de zeevaart tegen te gaan zijn in de afgelopen jaren nationaal, in de EU en mondiaal doelstellingen overeengekomen voor de vergroening van de zeevaart.

- Mondiaal is in 2018 de initiële IMO broeikasgas reductiestrategie vastgesteld (review 2023) met daarin de doelstelling om de totale emissies van de internationale zeevaart per 2050 met tenminste 50% te reduceren (t.o.v. 2008). Deze strategie zal in 2025 worden herzien waarbij stringentere reducties zullen worden voorgesteld op basis van het 6e rapport van IPCC wat nodig is om onder de 1,5 temperatuurstijging te blijven.
- In de EU zijn de doelstellingen uit de EU Green Deal opgenomen in de Climate Law en het Climate Target Plan dat voor de gehele EU 55% reductie per 2030 (t.o.v.1990) & Carbon Neutral in 2050 voorschrijft. Vervolgens zijn medio juli de FF55 wetgevingsvoorstellen gepresenteerd.
- In Nederland is in de Nationale Green Deal afgesproken om de emissies van de zeevaart per 2050 te reduceren met 70% (t.o.v. 2008).

Omdat mondiale maatregelen voor deze internationale sector het meest effectief zijn en leiden tot een mondiaal gelijk speelveld is het van belang dat de kortetermijnmaatregelen – gericht op het vergroten van de efficiency van de zeevaart- in 2023 zijn ingevoerd. Daarnaast zal in 2022 verder worden gewerkt aan voorstellen voor midden- en lange termijn maatregelen om een brandstoftransitie in gang te zetten. Nederland zal inzetten op een combinatie van maatregelen die prijsprikkels geven en maatregelen voor broeikasgasemissie normering voor brandstoffen.

Vanuit de nationale Green Deal en naar aanleiding van de presentatie van het FF55 pakket wordt er gewerkt aan een roadmap voor de transitie naar duurzame alternatieve brandstoffen en een bijbehorend actieplan. Daarnaast wordt er een regeling opgesteld voor het valideren van duurzame technologieën. Omtrent walstroom is er in de nationale green deal afgesproken om de energiebelasting hierop af te schaffen. Ook zal er in Q3 2021 een subsidieregeling van €12 miljoen voor walstroom van zeeschepen in zeehavens beschikbaar worden gesteld t.b.v. de stikstofproblematiek. Daar komt nog bij €19 miljoen om met walstroom stikstof te reduceren en de ruimte die dat oplevert ook in te zetten voor vergunningverlening voor woningbouw in kustprovincies. IenW gaat daarnaast alle Rijksligplaatsen voor binnenvaartschepen op korte termijn uitrusten met walstroom. De motie Omtzigt (CDA) verzoekt de regering tenslotte om in te zetten op een gefaseerde walstroomverplichting in Europese havens. IenW wil deze motie uitvoeren door met name aan te sluiten bij de aankomende herziening van de richtlijn alternatieve brandstoffen infrastructuur, waarin nu al een lichte walstroomverplichting is opgenomen en die in het kader van de EU Green Deal naar verwachten een meer dwingend karakter zal krijgen.

Het FF55 pakket is medio juli gepresenteerd en de eerste onderhandelingen zijn gestart. De meeste aandacht gaat uit naar de voorgenomen uitbreiding van het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS-zeevaart) met de zeevaart om beprijzing mogelijk te maken. Verder neemt Fuel EU Maritime een belangrijke positie in dat beoogt de vraag naar duurzame alternatieve brandstoffen te stimuleren. Met name deze twee maatregelen zullen de bijdrage van de zeevaart aan de EU-reductiedoelstellingen moeten concretiseren. Daarnaast zijn de Energy Taxation Directive (ETD), de herziening van de Renewable Energy Directive (RED) en de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) van belang met het oog op het creëren van Europese vraag, aanbod en distributie van duurzame brandstoffen.

De maritieme brancheorganisaties en kennisinstellingen hebben het maritiem masterplan opgesteld dat beoogt om in 2030 een dertigtal emissie loze schepen in de vaart te hebben om het brede maritieme cluster te versterken. Voor de realisatie wordt de overheid opgeroepen om de nationale maritieme R&D te stimuleren door als launching customer (bij rijksrederij en marine) op te treden en hier de nodige financiering voor vrij te maken.

Binnenvaart
In de nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is de ambitie neergelegd om in 2030 de CO_2-emissies van de Nederlandse binnenvaartvloot gereduceerd te hebben met 40%

tot 50% ten opzichte van 2015 en in datzelfde jaar tenminste 150 binnenvaartschepen voorzien te hebben van een zero-emissie aandrijflijn. In 2035 is een emissiereductie van milieuverontreinigende stoffen van 35% tot 50% voorzien ten opzichte van 2015. De nationale ambities liggen daarmee op een vergelijkbaar of hoger niveau dan de afspraken die in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) zijn gemaakt over het terugdringen van luchtemissies. In 2050 moet sprake zijn van een nagenoeg emissievrije en klimaatneutrale binnenvaart. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat er minimaal 5 PJ aan duurzame energiedragers in de binnenvaart wordt ingezet. Om invulling te geven aan deze ambities werkt de Rijksoverheid samen met de maritieme sector aan de uitwerking van de in de nationale Green Deal opgenomen acties en maatregelen.

De financiering van de verduurzaming van de binnenvaart is daarbij het meest uitdagende vraagstuk. Daarom is er in de nationale Green Deal afgesproken om in CCR-verband een onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart. De resultaten zijn inmiddels gepubliceerd op www.ccr-zkr.org. Daarnaast is begin 2021 op nationaal niveau een subsidieregeling opengesteld om de vraag naar schone motoren en SCR-katalysatoren te stimuleren (in totaal €92 mln waarvan 79 voor katalysatoren). Ook is er in 2020 een labelsysteem ontwikkeld om binnenvaartschepen een label te kunnen geven dat aangeeft hoe duurzaam het schip is. Het label is in november 2021 beschikbaar gesteld voor uitgifte door de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart. Verder is in september 2021 het eerste volledig elektrisch aangedreven schip van Alphen aan de Rijn naar Moerdijk gaan varen. Dit is ontwikkeld door bedrijf Zero Emission Services, waarin met steun van de overheid geïnvesteerd wordt in elektrisch varen. Daarnaast bestaat het voornemen in 2022 de binnenvaart ook te laten vallen onder de partijen waarvoor een reductieverplichting hernieuwbare energie geldt (via de Fuel Quality Directive (FQD) van de Europese Commissie). Hierover is nog een discussie gaande met zowel België als Duitsland. Zij zijn vanuit de Commissie ook verplicht de reductieverplichting door te voeren, maar hebben dit nog niet gedaan. De jaarverplichting, een stapsgewijze verhoging van het verplichte percentage hernieuwbare energie in de binnenvaart (vanuit de Renewable Energy Directive II), is in afwachting van een onderzoek naar de risico's van biobrandstoffen niet meegenomen naar 2022.
Voorts wordt met steun van IenW (€ 4 mln.) een binnenvaartschip ontwikkeld dat vaart op basis van waterstof.

In de Green Deal van de Europese Commissie is aangegeven dat een groot deel van het transport over de weg zal moeten verschuiven naar het spoor en naar de binnenwateren (modal shift). Nederland streeft dit ook na op basis van de Goederenagenda. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de binnenvaart in staat wordt gesteld om mee te gaan in de energietransitie en verder te verduurzamen. Eerdergenoemd onderzoek van de CCR toont overtuigend aan dat de sector dat niet op eigen kracht kan en dat de sector zeer gevoelig is voor prijsprikkels. Het is belangrijk dat daar aandacht voor is bij de initiatieven die voortvloeien uit de Europese Green Deal en uit toekomstig nationaal beleid. Zo is het bij de herziening van de energiebelastingrichtlijn belangrijk dat de binnenvaart haar accijnsvrijstellingen behoudt, ook op fossiele diesel. Accijnsheffing zou leiden tot een omgekeerde modal shift met alle bijbehorende extra CO_2-uitstoot en congestieproblematiek. De huidige voorstellen Fitfor55 wijzen echter in een andere richting. Hierover zal een stevige discussie gevoerd moeten worden met andere departementen en met de EC.

In het Europees Parlement heeft de liberale groep Renew Europe onder leiding van de Nederlandse Europarlementariër Caroline Nagtegaal – van Doorn het voortouw genomen om voorstellen te doen voor een sterke binnenvaartsector. Er zijn veel ideeën op het gebied van verduurzaming die overeenkomen met het beleid en de wensen van IenW, waaronder de vorming van een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart. Wel is het van belang dat er vanuit Brussel rekening wordt gehouden met lopende initiatieven van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) op het gebied van verduurzaming. In dit kader kan gewaarschuwd worden voor de oplopende spanning tussen de Commissie en de internationale organisaties (CCR, Donau Commissie, VNECE etc). De Commissie trekt steeds meer bevoegdheden naar zich toe en verbiedt dan dat de internationale organisaties hun bevoegdheden op dit gebied uitoefenen. Recentelijk heeft dat tot een hoogoplopende discussie geleid over het Reglement Scheepvaartpersoneel van de CCR; na informeel overleg gedurende ruim een jaar is deze volledig aangepast aan de nieuwe Richtlijn beroepskwalificaties en de laatste informele mededeling van de Juridische Dienst via DGMOVE was dat alles eruit moest dat zag op EU grondgebied. In de CCR is men nu bezig om sommige wijzigingen weer terug te draaien en

een versie in coördinatie te brengen waarbij de CCR haar bevoegdheid behoudt op EU grondgebied.

Korte - en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Voor 2030 moet in IMO een pakket voor middellangetermijnmaatregelen zijn geïmplementeerd
- In 2023 zullen korte termijn mondiale maatregelen voor de verduurzaming van de zeevaart worden geïmplementeerd Beschrijving wat dit is ontbreekt in de toelichting?
- In 2023 vindt de review van de IMO broeikasgas reductiestrategie plaats.
- Voorjaar 2022 zal er een voorstel liggen voor een Europees verduurzamingsfonds voor de binnenvaart van het Europees project PLATINA III. Vervolgens zal er intensiever worden ingezet op de lobby richting de Europese Commissie, vanuit zowel de sector als de overheid. In het voorjaar van 2022 zal duidelijk worden of twee voorstellen voor zero emissie binnenvaart (batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch) in aanmerking komen voor financiering uit het Nationaal Groeifonds.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- BNC fiches over Europese Commissie voorstellen voor uitbreiding EU ETS met zeevaart en het Fuel EU maritime initiatief (3 of 6 weken na verschijnen van de voorstellen)
- De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van de nationale Green Deal.
- De Tweede Kamer wordt voor eind 2021 geïnformeerd over de resultaten van het vervolgonderzoek naar de risico's van biobrandstoffen voor scheepsmotoren in de binnenvaart.

Versterking logistiek en goederenvervoer

Huidige stand van zaken/problematiek
Om een robuust, efficiënt, duurzaam en veilig transportsysteem te waarborgen is in juli 2019 de Goederenvervoeragenda uitgebracht. Deze lange termijn agenda beschrijft de actielijnen om de belangrijke logistieke positie van Nederland als gateway-to-Europe zeker te stellen en de logistieke sector als pijler van onze economische structuur te behouden. Deze agenda onderscheidt vier actielijnen.
1. Verduurzaming transportmiddelen (als invulling van de klimaatafspraken en de verschillende Green deals)
2. Efficiënte organisatie en verduurzaming stadslogistiek
3. Digitalisering transport (als instrument voor een efficiëntere organisatie van het transport)
4. Efficiëntere organisatie transport via de integrale goederenvervoercorridors.

De actielijnen 1 en 2 lopen daarbij mee in het kader van de inzet op de verduurzaming van het verkeer en sluiten aan bij de afspraken uit het Klimaatakkoord. De actielijnen 3 en 4 zijn nieuw en vormen de kern van het nieuwe integrale goederenvervoerbeleid. Alle actielijnen worden in samenwerking met de sector uitgewerkt. Via de Topsector Logistiek waarin IenW als verantwoordelijke departement samenwerkt met het bedrijfsleven en de kennisinstellingen om kennis en met name opschaling van innovaties ontwikkeld. En daarnaast met de Logistieke Alliantie waarin 18 brancheorganisaties uit de logistieke en goederenvervoersector samenwerken)

De digitalisering van het goederenvervoer is erop gericht om datadelen en papierloos transport in de gehele multimodale goederenvervoer en logistieke keten te kunnen realiseren. Voor luchtvaart, zeevaart, binnenvaart en transport via weg, spoor en binnenvaart. Met de uitvoering van de Digitale transport Strategie wordt volledige digitale ontvangst en verwerking van digitale gegevens uit de keten door de overheid vormgeven. Hierbij wordt invulling gegeven aan Europese verordeningen voor een Europees Maritiem Single Window (EMSWe) dat is gekoppeld aan het bestaande Single Window voor luchtvaart, vormgeving van een federatief en gedecentraliseerd basisdata deelinfrastructuur (BDI). Tenslotte wordt hierbij ingezet op stimulansen voor het bedrijfsleven om innovaties te realiseren die bijdragen aan verduurzaming, betere bereikbaarheid en veiligheid in het transportsysteem en grotere bedrijfefficiency.

Korte - en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- 2023: Datadelen mogelijk tussen Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Schiphol, Cargonaut, Portbase, Douane en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- 2023: Ontwerp Europees Maritiem Single Window in NL gereed
- 2025: Datadelen tussen alle data platforms mogelijk
- 2025: Realisatie Europees Maritiem Single Window in NL (en Europa) gereed

Communicatie met de Eerste/Tweede Kamer
- Diverse brieven over de voortgang tav uitvoering (verschillende onderdelen van de) Digitale Transport Strategie (, 2022 en 2023).

Het goederenvervoercorridor beleid is erop gericht concreet de benutting van het bestaande transportsysteem te versterken, deze benutting beter te faciliteren en het transportsysteem (waar nodig) uit te breiden met bijvoorbeeld een inzet op buisleidingnetwerken als dedicated transportmiddel voor (gevaarlijke) gassen en vloeistoffen. Om een betere benutting te bevorderen wordt ingezet om een versterking van het verplaatsen van transporten van de weg naar de binnenvaart, het spoor, de kustvaart en buisleidingen. De gebeurt door het wegnemen van obstakels voor modal shift en het stimuleren van een modal shift van weg naar water en spoor. Hiertoe is een stimuleringsmaatregel ontwikkeld waarin nieuwe frequent varende bargellijndiensten worden gerealiseerd en verladers worden gestimuleerd voor de binnenvaart en het spoor te kiezen als transportmiddel. Voor de grote transportroutes vanaf Rotterdam naar Duitsland en Centraal-Europa (corridorprogramma's Oost en Zuid-Oost) wordt met een integraal corridorprogramma ingezet op een betere benutting van de mogelijkheden. Voor de route Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (corridorprogramma Zuid) en verder is een dergelijk corridorprogramma in ontwikkeling.

Korte - en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Najaar 2021 inwerkingtreding stimuleringsmaatregel modal shift van weg naar water en spoor op de goederenvervoercorridors. Subsidie betreft sobere opmaat voor een te notificeren regeling. Naar verwachting zal de genotificeerde regeling in het najaar in werking treden.
- Q1/2 2022: Publicatie hands on aanpak: inventarisatie knelpunten voor modal shift van weg naar water, spoor en kustvaart en aanpak prioritaire knelpunten
- Voorjaar 2022: BO MIRT besluit over start integrale corridorprogramma Zuid
- 2022-2024: Diversie acties in samenwerking met de provincies en sector op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (bereikbaarheid op multimodale knooppunten, clean energy hubs, walstroom op rijksligplaatsen, truckparkings)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- In het kader van de BO MIRT uitkomsten worden de ontwikkelingen rondom de stimuleringsmaatregelen en de integrale goederenvervoercorridor Zuid met de Kamer gedeeld.

Daarnaast wordt jaarlijks via de MIRT brief in het najaar de voortgang en nieuw beoogde inzet op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost aan de Kamer gemeld.
- Over de uitkomsten van de Hands on-aanpak is het zenden van een brief aan de Kamer voorzien.

Havennota 2020-2030

Huidige stand van zaken
In november 2020 heeft de Minister van IenW de definitieve Havennota 2020-2030 aan de Tweede Kamer aangeboden. De Tweede Kamer heeft de Havennota reeds behandeld. De Havennota is in nauwe samenwerking met de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) tot stand gekomen. Ook andere partijen van binnen en buiten de maritieme sector zijn betrokken geweest, zoals organisaties uit de binnenvaart en binnenhavens en provincies, gemeenten, havenbedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties. De Havennota 2020-2030 beschouwt vanuit een integraal en publiek perspectief de kansen en uitdagingen van de Nederlandse havens met het oog op de haveneconomie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is. De Havennota gaat uit van vijf havens van nationaal belang (Rotterdam, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Moerdijk, North Sea Port en Groningen Seaports) met een bijzondere positie voor mainport Rotterdam vanwege de economische omvang en schaalgrootte. Deze havens hebben een voorrangspositie voor investeringen in

bereikbaarheid. Hoewel de Nederlandse zeehavens mede door de gunstige ligging, goede maritieme toegang en uitstekende infrastructurele verbindingen naar het nationale en internationale achterland een goede uitgangspositie hebben richting de toekomst, is de vooraanstaande positie van de Nederlandse havens niet langer vanzelfsprekend gezien de grote transitieopgaven die op de havens afkomen. Te denken valt aan verduurzaming, de grondstoffen- en energietransitie, bereikbaarheid (goede achterlandverbindingen ook via buisleidingen) en digitalisering, maar ook aan uitdagingen als (maritieme) veiligheid, zowel fysiek als digitaal/cyber, Europese en geopolitieke ontwikkelingen en de ontwikkeling van de arbeidsmarkt. Een belangrijk pleidooi van de Havennota is het met een stappenplan versterken van samenwerking en samenhang tussen zeehavens en binnenhavens en het verdere logistieke systeem om tot betere marktprestaties en meer logistieke en infrastructurele efficiëntie te komen, ook om concurrentie van havenclusters in andere EU landen het hoofd te kunnen bieden. Per thema bevat de Havennota agenderende inzet die door overheid, havens en andere betrokkenen gedurende de looptijd uitgevoerd zal worden, om bij te dragen aan de ambitie om de leidende en krachtige positie van de Nederlandse havens te behouden en zo mogelijk te versterken.

<u>Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)</u>
- 2021: vaststelling nieuw werkprogramma Zeehavens met daarin de uitvoeringsacties uit de Havennota, prioriteiten Regeerakkoord en acties Europese trajecten (zoals uitwerking EU Green Deal) voor de periode 2021 - 2023 of 2025.

<u>Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer</u>
- De ontwerp-Havennota en de definitieve Havennota zijn respectievelijk in maart 2020 en november 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden. In het SO Maritiem (mei 2020) hebben Kamerfracties schriftelijke inbreng gedeeld die is betrokken bij de definitieve Havennota. Tijdens het CD Maritiem van december 2020 is de Havennota behandeld en zijn enkele Kamerleden op de nota ingegaan.
- In het voorjaar van 2021 wordt aan de Tweede Kamer gerapporteerd over het stappenplan havensamenwerking en de mogelijkheden voor het Rijk om de (inter)nationale belangen in de haven van Amsterdam te kunnen waarborgen (motie VVD en CDA, kamerstuk 31 409 nr. 283).

Buisleidingen

Huidige stand van zaken/problematiek
Met de overgang van het Infrafonds naar het Mobiliteitsfonds begin 2021 is de mogelijkheid geschapen om vanuit het Rijk te investeren in buisleidingen voor gevaarlijke gas- of vloeistofvormige grondstoffen. Deze wijziging is ingestoken om te komen tot een modal shift van bovengronds transport van gevaarlijke ladingen naar ondergronds transport. Kanttekening hierbij is dat de leidingen door het bedrijfsleven moeten worden aangelegd en IenW wordt aangesproken op co-financiering in het kader van het wegnemen van een onrendabele top of risico's. De maatschappelijke meerwaarde die buizenaanleg bewerkstelligt bepaalt in beginsel de mate van co-financiering. Buisleidingen voor transport staan dus nog aan het begin van een nieuwe beleidsontwikkeling binnen IenW. Dit in tegenstelling tot buisleidingen voor energiedragers en met name aardgas, maar dat is de verantwoordelijkheid van EZK.

Buisleidingen kunnen een belangrijke rol gaan spelen in de transportketen, met name voor gevaarlijke stoffen. Buisleidingen zijn duurzaam, toekomst- en klimaatrobuust en dragen bij aan zero emission transport van goederen. Daarnaast worden de bovengrondse netwerken ontlast waardoor ruimte ontstaat voor ander (goederen en personen) verkeer. Aanleg van bovengrondse netwerken kan mogelijk worden getemporiseerd. Een goed voorbeeld van "Beter Benutten". Met de aanwezigheid van met name H2 en CO_2 leidingen is het mogelijk kansen langs het tracé te verzilveren in de Duurzame Mobiliteit (DUMO) door de aanleg van H2 tankstations voor vrachtwagens en –schepen en de opbouw van een H2 (kennis)economie.

Concrete casus die nu actueel is: Na verzoek van Havenbedrijf Rotterdam en chemiesite Chemelot in Limburg (ondersteund door het bedrijfsleven) aan IenW is een haalbaarheidsstudie opgestart. In de studie zijn de twee 'transportleidingen' voor LPG en Propeen beoordeeld, maar is ook gekeken naar de haalbaarheid van de aanleg van 2 extra

'energieleidingen' voor waterstof (H2) en kooldioxide (CO_2). De studie is in december afgerond met de hoofdconclusie dat de leidingen haalbaar zijn (rendabel zijn aan te leggen), mits deze worden doorgetrokken naar het Ruhrgebied. Commitment en medewerking van Duitsland is dus van cruciaal belang en daar wordt nu vol op ingezet. Ook blijkt dat de veiligheidsproblematiek op het spoor volledig wordt opgelost, waardoor ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld woningbouw langs de route.

Omdat in het Mobiliteitsfonds geen extra budget is opgenomen voor buisleidingen, is een beroep gedaan op het Nationaal Groeifonds (NGF). à 400 mln. Een eerste raming van de aanleg van 2 grondstofleidingen is ca. 390 mln en met de twee energiebuizen is deze ca. 1 mrd. maar dit zal nader worden uitgedetailleerd waarbij het niet is uitgesloten dat deze raming stijgt. De kosten van de gelijkstroomkabel worden thans geraamd op ca 2 a 3 mrd.

Korte - en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- In de haalbaarheidsstudie wordt uitgegaan dat de buisleiding bundel in 2025 gerealiseerd moet zijn, inmiddels is die ambitie bijgesteld naar 2026. Hierdoor dient het in 2022 bekend moet zijn of aanleg mogelijk is en of het Rijk een (financiële)bijdrage moet gaan leveren. In het project Delta Corridor zal samen met HbR, bedrijfsleven en EZK toegewerkt worden om te komen tot afdoende beslisinformatie om fundamentele investeringsbeslissingen te kunnen nemen. Over een kleine 5 jaar zou dan een eerste concrete aanlegproject van buizen gereed kunnen zijn.
- Naast dit concreet lopende project wordt in de komende twee jaar gestart met het operationaliseren van het strategisch beleidskader buisleidingen, om gegeven de nieuwe modaliteit buizen een meer integrale afweging tussen de modaliteiten te kunnen maken.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Het eindrapport van de haalbaarheidsstudie inclusief een knelpuntenanalyse van het beoogde tracé is op 19 mei naar de Kamer gestuurd na afronding van een aandachtpuntenanalyse van het beoogde tracé.
- Het onderwerp buizen wordt besproken in IenW MIRT-kader en vindt besluitvorming plaats in het EZK MIEK-kader (is de EZK MIRT om snelle aanleg van energieinfra te bewerkstelligen. Uit efficiencyoverwegingen zijn de IenW transportbuizen voor LPG en Propeen hierin opgenomen) en langs die wegen wordt ook de Kamer geïnformeerd.
- In het BO MIEK van 15 november is de startnotitie van het project Delta Corridor goedgekeurd en daarmee een project van nationaal belang geworden
- Een motie van VVD en CDA die oproept om een programmaorganisatie op te richten om meerdere planfases en mogelijke mitigatiemaatregelen voor inpassing voor te bereiden is met 144 stemmen aangenomen.

3a 4. Luchtvaart

Luchtvaartveiligheid

Vliegen is een van de veiligste vormen van transport. Veiligheid blijft een topprioriteit om dit hoge niveau van veiligheid te behouden. De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen veelal internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt grotendeels plaats via Europese regels die direct doorwerken in de lidstaten. Het Europese Agentschap voor luchtvaartveiligheid (EASA) is de organisatie die de regelgeving voorbereidt. Het ministerie levert een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de kaders op zowel mondiaal als Europees niveau. Het ministerie werkt ook nationaal samen met de relevante partijen aan een continue verbetering van de luchtvaart-veiligheid. Daarnaast houdt het ministerie zich op een aantal onderdelen bezig met de beveiliging van de burgerluchtvaart. Ook voor beveiliging komen de belangrijkste kaders internationaal tot stand.

Huidige stand van zaken/problematiek
Enkele belangrijke dossiers zijn:
De basis voor luchtvaartveiligheid is de implementatie van de internationale regels (compliance). ICAO en EASA houden toezicht om te beoordelen of lidstaten voldoen aan de internationale standaarden. Compliance is een continu proces. Het is van belang om structureel de compliance van het Koninkrijk en in het bijzonder Nederland (inclusief Caribisch Nederland)

op orde te hebben en houden. In de Luchtvaartnota 2020-2050 is benoemd dat het ministerie de regie neemt om het luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken en bij de best presterende lidstaten te horen. Om blijvend te kunnen voldoen aan de maatschappelijke verwachtingen dan wel de eisen ten aanzien van ICAO regelgeving is een versterking van de luchtvaartautoriteit noodzakelijk (kennis, capaciteit en middelen), zowel binnen DGLM als binnen ILT.

Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 (NLVP) beschrijft hoe de veiligheid met de internationaal voorgeschreven proactieve aanpak is geborgd in samenhang tussen beleid, toezicht en de luchtvaartorganisaties. Het nationale veiligheidsdoel is het continu verbeteren van luchtvaartveiligheid door het kennen van de grootste nationale risico's en deze te beheersen tot een acceptabel niveau. Hierbij maken we onderscheid tussen de domeinen commerciële, kleine en onbemande luchtvaart. Het realiseren van het nationale doel rust op vier pijlers: 1) het veiligheidsbeleid en inrichting van het systeem, 2) de beheersing van veiligheidsrisico's, 3) de veiligheidsborging en 4) de veiligheidspromotie. Een belangrijke vernieuwing is het periodiek uitvoeren van een nationale veiligheidsanalyse. Deze geeft inzicht in de risico's van nationaal belang voor de drie voornoemde domeinen. In het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid komen de uitkomsten van deze analyse en de bijbehorende maatregelen om de luchtvaart verder te verbeteren.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft in 2017 in een rapport een aantal aanbevelingen gedaan om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren en om de rol van het ministerie verder te versterken in het systeem. De aanbevelingen van de OVV richten zich op zowel de sectorpartijen (Schiphol, LVNL en luchtvaartmaatschappijen) als op het ministerie (beleid en ILT). In het rapport van de OVV komen geen aanwijzingen naar voren dat de veiligheid op Schiphol onvoldoende is. Het onderzoek legt daarentegen wel veiligheidsrisico's bloot, die integraal en structureel moeten worden aangepakt om de veiligheid nu en in de toekomst te kunnen waarborgen. De aanbevelingen richten zich op de operatie, de samenwerking tussen de partijen op Schiphol, op de eindverantwoordelijkheid van het ministerie en op het toezicht door de inspectie. De betrokken partijen zijn hiermee sinds het verschijnen van het rapport aan de slag. Eind 2019 is een eerste evaluatie uitgevoerd van de opvolging. Daarin werd geconcludeerd dat 18 van de 24 (deel)aanbevelingen adequaat zijn opgevolgd en 6 van de 24 gedeeltelijk adequaat. Er is toegezegd om in 2021 nogmaals een evaluatie uit te voeren.

Cybersecurity is een groeiend aandachtspunt in de luchtvaart. De toenemende digitalisering zorgt voor nieuwe risico's voor luchtvaartorganisaties. Uitval van systemen en moedwillige manipulatie kunnen verstrekkende gevolgen hebben voor de continuïteit van de geleverde diensten. Luchtvaartpartijen hebben een eigen verantwoordelijkheid om passende maatregelen te nemen. Het ministerie versterkt de digitale weerbaarheid onder andere door de zorgplicht in te vullen die voortvloeit uit de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen. Hiertoe worden beheerdoelen aan de aangewezen aanbieders van essentiële diensten (AED's) en maatregelen vastgesteld. Daarnaast is er op Europees niveau sectorale regelgeving in de maak die breder voor luchtvaartorganisaties gaat gelden (ook niet-AED's).

Nederland heeft zich na de ramp met vlucht MH17 ingezet om de risico's van vliegen over en nabij conflictgebieden beter te beheersen. Hierin zijn belangrijke stappen gezet. Gebeurtenissen begin 2020 tonen wederom aan dat dit onderwerp blijvend aandacht vergt. De OVV is verzocht om nader te reflecteren op de uitvoering van de aanbevelingen die naar aanleiding van de ramp met vlucht MH17 zijn gedaan en op mogelijke verdere aanpassing van het mondiale, Europese en nationale systeem. Het rapport van de OVV wordt in het tweede kwartaal van 2021 verwacht. Daarnaast heeft in 2020 een uitgebreide evaluatie plaatsgevonden van de nationale werkwijze, waaronder het convenant waarin het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid met de grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen is geborgd. Op basis van al deze elementen doet het Rijk verbetervoorstellen.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

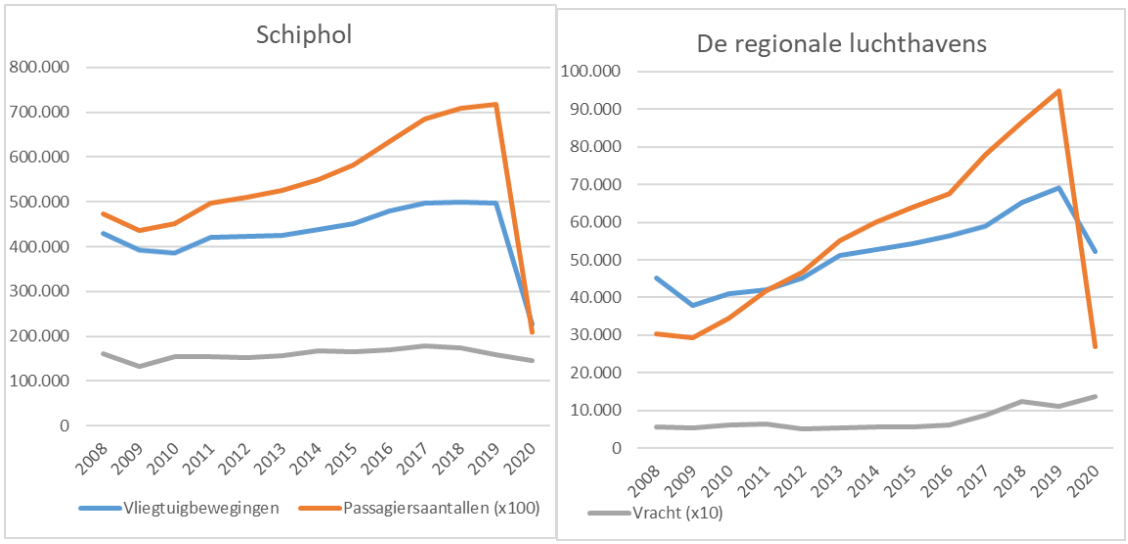
- 2021: halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer over de opvolging van de OVV-aanbevelingen veiligheid vliegverkeer Schiphol (voor- en najaar).
- 2021: publicatie jaarlijkse systeemmonitor luchtvaartveiligheid die het functioneren van het veiligheidssysteem in beeld brengt. De eerste publicatie verschijnt voorjaar 2021.
- 2021: inwerkingtreding aangepast Besluit beveiliging netwerk- en informatiesystemen (beheerdoelen zorgplicht) en de ministeriële regeling cybersecurity (beheermaatregelen zorgplicht).

- 2021: brief met voorstellen kabinet voor verdere verbetering systeem van vliegen over conflictgebieden. Afhankelijk van ontvangst en bestudering nadere reflectie OVV.
- 2021: tweede evaluatie opvolging OVV-aanbevelingen veiligheid vliegverkeer Schiphol.
- 2021/2022: Implementeren Europese cybersecurity regelgeving;
- 2022: publicatie van het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid met maatregelen om de veiligheid van de luchtvaart continu te verbeteren.
- 2024: publicatie van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2025-2029.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
Het NLVP is op 21 februari 2020 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, 24 804 nr. 116).
In de vierde voortgangsrapportage Schiphol (5 november 2020) is toegezegd dat de Kamer op een later moment nader zal worden geïnformeerd over de uitwerking van het programma in het Nederlands actieplan voor luchtvaartveiligheid.

Luchtvaart in cijfers

Stand van zaken
De impact van COVID-19 op de luchtvaart is zeer groot. Onderstaande figuren laten de ontwikkeling zien van het aantal vliegtuigbewegingen, passagiersaantallen en afgehandelde vracht op Schiphol en de regionale luchthavens (cumulatief). Onder de grafieken staan observaties en aanvullende feiten.



<u>Vóór COVID-19</u>

- Schiphol behoort al jaren tot de grootste luchthavens van Europa. Ruim 71 miljoen passagiers maakten in 2019 gebruik van de luchthaven. Daarvan was 36% transferpassagier en 64% had Schiphol als start- of eindpunt. Dat zijn zogenaamde origin-destination-passagiers, kortweg O/D.
- Het maximum aantal vliegtuigbewegingen (handelsverkeer) op Schiphol is 500.000, en dit werd nagenoeg bereikt in 2017-2019. Ongeveer een vijfde van het totaal betrof een intercontinentale vlucht (ICA).
  Er werden ruim 300 bestemmingen aangevlogen.
- Air France-KLM is verreweg de grootste luchtvaartmaatschappij, met 63% van de vluchten en 95% van alle transferpassagiers. KLM verwelkomde 35 miljoen passagiers in 2019.
- Naast het handelsverkeer vindt er ook general aviation plaats op Schiphol (bijna 19.000 vliegtuigbewegingen in 2019), maar dat zit niet in de gestelde maximum capaciteit en derhalve niet in de grafiek.
- Vracht wordt zowel vervoerd in de buik van passagierstoestellen als in vrachtvliegtuigen (full freighters).
  Op Schiphol schommelt het volume al lang rond 1,5 miljoen ton. In 2019 waren er ruim 14.000 vrachtvluchten.
- De luchthaven Eindhoven Airport was de grootste regionale luchthaven met 40.000 vliegtuigbewegingen en 6,8 miljoen passagiers in 2019. Rotterdam The Hague Airport volgde

met 18.000 vluchten en 2,1 miljoen passagiers. De luchthavens van Maastricht (7.200 vluchten en 0,5 miljoen passagiers) en Groningen (3.400 vluchten en 0,25 miljoen passagiers) bleven ver achter.
- Maastricht is de enige regionale luchthaven waarop vracht wordt afgehandeld. Het gaat om ongeveer 8% van de totale luchtvracht in Nederland; de rest wordt op Schiphol afgehandeld.
- Met de aanwezigheid van Schiphol zijn in totaal 114.000 banen gemoeid (93.000 fte). De toegevoegde waarde die hiermee samenhangt bedraagt € 10,4 miljard. Deze cijfers zijn exclusief de bijdrage van de luchthaven aan het vestigingsklimaat voor internationaal opererende bedrijven.
- De economische betekenis van regionale luchthavens staat in schril contrast tot die van Schiphol. De werkgelegenheid gekoppeld aan de regionale luchthavens (Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Eelde) bedraagt opgeteld 5.600 fte.

<u>Impact van COVID-19</u>

- De uitbraak van het coronavirus leidde onder andere tot negatieve reisadviezen en vliegverboden, wat tot sterke reducties van (vooral) de passagiersluchtvaart heeft geleid.
- Schiphol handelde in 2020 ruim 225.000 vluchten af. Het passagiersaantal daalde naar 21 miljoen.
- In vergelijking met concurrerende luchthavens in Europa was de daling op Schiphol iets minder sterk. Dit is moeilijk te verklaren. Het kan komen door strategische overwegingen van luchtvaartmaatschappijen, maar ook door het reisgedrag van Nederlanders en door verschillen in regelgeving.
- Achter de verkeer- en vervoerscijfers bevindt zich een hele keten aan bedrijvigheid waar de economische schade flink oploopt. Denk daarbij aan bedrijven in de bagageafhandeling, schoonmaak, beveiliging en taxiservices. Verder in de keten gaat het om bijvoorbeeld hotels en congreslocaties.
- De regionale luchthavens kenden net als Schiphol een sterke terugval van het passagiersvervoer (-70%).
- Een uitzondering in de malaise is het vrachtvervoer. Vanwege de teruggang van het passagiersvervoer is een hoop capaciteit in de buik van die toestellen komen te vervallen. De vraag naar luchtvrachtvervoer bleef echter onverminderd hoog. Op Schiphol nam het totale vrachtvolume af (-9%), in Maastricht nam het toe (+22%). Op beide luchthavens nam het aantal vrachtvluchten toe.
- De tarieven voor luchtvracht zijn in 2020 sterk gestegen, wat gunstig is voor de balans van veel luchtvaartmaatschappijen.
- Herstel van het personenvervoer vindt waarschijnlijk eerst binnenslands plaats en daarna Europees. Dat is al terug te zien in de cijfers uit landen met een grote interne markt zoals Frankrijk, Duitsland en het VK.
- Er bestaat enige consensus onder luchtvaartonderzoekers dat het nog tot tenminste 2024 duurt voordat de niveaus van 2019 weer bereikt zullen worden. De onzekerheid hierachter is groot.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Elke drie weken verstuurt minister VWS een brief aan de Tweede Kamer over de stand van zaken corona. Daarin worden ook luchtvaart-onderwerpen meegenomen, zoals over reismaatregelen. Projectteam COVID-19 Luchtvaart levert desgevraagd een specifieke bijdrage en/of leest mee.
- Directie Luchtvaart verstuurt eigenstandige brieven naar de Kamer indien het een specifiek luchtvaart-onderwerp betreft m.b.t. COVID-19. In het verleden bijvoorbeeld brieven over vliegverboden en de goedkeuring van protocollen van luchtvaartmaatschappijen.

Luchtvaartnota

Huidige stand van zaken/problematiek
Eind 2020 is de Luchtvaartnota 2050 vastgesteld door het kabinet Rutte III. Daarmee is deze leidend geworden voor de ontwikkeling van het luchtvaartbeleid voor de lange termijn (zelfbindend voor het Rijk). Kort hierna is het kabinet demissionair geworden en is de Luchtvaartnota controversieel verklaard.

Analyse in de Luchtvaartnota (pre-covid) is dat de capaciteit voor luchtvaart schaarser wordt door beperkingen in het luchtruim (in combinatie met oefenruimte defensie), op de grond (vanwege andere ruimtelijke claims) en vanwege de milieuruimte (geluid, luchtkwaliteit,

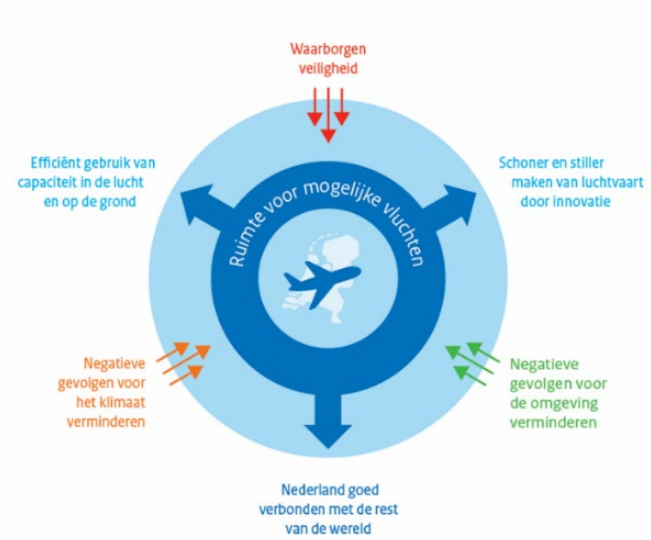
klimaat). Veiligheid blijft een belangrijke randvoorwaarde. Deze publieke belangen zijn leidend bij het maken van nadere beleidskeuzes. Dat is een koerswijziging ten opzichte van het verleden, waar het accommoderen van de vraag leidend was. Voor klimaat zijn sectordoelen gesteld aflopend in 2030, 2050 naar 0 in 2070. Hiermee loopt Nederland vooruit op internationale doelstellingen.

Daarnaast is aangegeven dat de kwaliteit van de leefomgeving moet verbeteren, alvorens de sector groei kan 'verdienen'. Hoe precies dient nog uitgewerkt te worden. Gezien deze verwachte schaarste is het belangrijk te weten hoeveel en welke internationale verbindingen belangrijk zijn voor Nederland, en hoe hierop gestuurd kan worden, ook in samenhang met andere modaliteiten. Hiervoor is een beleidskader Netwerkkwaliteit aangekondigd.

Investeringen in innovatie zijn van belang om de verschillende publieke belangen te kunnen borgen.
De Covid-crisis heeft de financiële positie van de sector echter sterk uitgehold. De opgave voor de komende jaren zal zijn de sector te verduurzamen zonder dat deze ten onder gaat. Naar verwachting duurt het nog vier jaar voordat de sector in capaciteit terug kan zijn op het pre-covid niveau. Al deze ontwikkelingen vinden plaats onder een maatschappelijk vergrootglas. Dit geldt met name voor de discussies over de (mate van) groei van de sector, de opening van Lelystad Airport en de luchtruimherziening.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
De mijlpalen voor de komende 5 jaren zijn uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda van de Luchtvaartnota.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer heeft voorjaar 2020 de Ontwerp-Luchtvaartnota met bijbehorende PlanMER ontvangen en hierover op 18 juni 2020 gedebatteerd. Eind 2020 is de Luchtvaartnota vastgesteld in de MR, gepubliceerd in de Staatscourant en toegezonden aan de Tweede Kamer.



Groeiverdienmodel voor de luchtvaart

Netwerkkwaliteit en KLM

Huidige stand van zaken/problematiek
Het Rijk biedt ruimte om met luchtvaart de voor Nederland meest relevante plekken in de wereld te bereiken. Dit gebeurt voor het welzijn en de welvaart van de Nederlanders. Bij netwerkkwaliteit draait het om het netwerk van bestemmingen dat wordt aangeboden vanaf Nederlandse luchthavens. Vanuit het publiek belang om Nederland internationaal goed bereikbaar te houden, streven we naar een kwalitatief hoogwaardig netwerk.

Het maatschappelijk debat over netwerkkwaliteit en de vraag hoe Nederland omgaat met de beschikbare, schaarse luchthavencapaciteit is de laatste jaren versterkt. Groei van de luchtvaart is geen vanzelfsprekendheid meer. Dat betekent dat er scherper dan voorheen keuzes gemaakt moeten worden voor wat betreft welke luchtvaart we in Nederland willen accommoderen. De maatschappelijke en politieke wens is om op Schiphol niet een maximaal aantal vluchten te accommoderen, maar de nadruk te leggen op vluchten die van belang zijn voor het economisch klimaat in Nederland. Deze wens is ook vastgelegd in de Luchtvaartnota.

Beleidskader netwerkkwaliteit
Het project Beleidskader netwerkkwaliteit is gestart na aankondiging ervan in de Luchtvaartnota en heeft drie doelen:
1. Uitwerken van een nieuwe en praktisch werkbare definitie voor netwerkkwaliteit.
2. Uitwerken van indicatoren ter monitoring van de netwerkkwaliteit.
3. Inzicht geven in de huidige sturingsmogelijkheden op het netwerk en de beleidsinzet voor aanpassing van relevante (EU-)kaders.

Het beleidskader zal op objectieve wijze onder andere de vraag beantwoorden welke verbindingen het meest waardevol zijn voor Nederland. De focus ligt hierbij op het niveau van afzonderlijke bestemmingen. Dit betekent dat het niet relevant is welke luchtvaartmaatschappij op de route vliegt: een bestemming wordt dus niet belangrijker als (home carrier) KLM erop vliegt en andersom ook niet minder belangrijk als het door een low-cost-carrier wordt bediend. Daarmee verschilt het van hoe tot dusverre tegen netwerkkwaliteit werd aangekeken, waarbij alle vluchten van KLM per definitie als meest prioritair werden beschouwd. Door de waarde van een bestemming voor de Nederlandse economie leidend te laten zijn bij de indeling en rangschikking van bestemmingen ligt de focus van het beleidskader meer dan vroeger op de kwaliteit van het netwerk en is kwantiteit (d.w.z. elke vlucht erbij is automatisch beter) niet doorslaggevend. Ook hiermee vormt het kader een herijking van de beleidsvorming rondom netwerkkwaliteit.

Instrumenten om te sturen op netwerkkwaliteit
Het is al langer een (politieke) wens om te kunnen sturen op de netwerkkwaliteit van Schiphol en andere luchthavens. De mogelijkheden hiervoor zijn echter beperkt door vigerende EU wet- en regelgeving die toeziet op handhaving van een liberale luchtvaartmarkt met zoveel mogelijk flexibiliteit voor luchtvaartmaatschappijen om hun netwerken op te zetten en aan te passen aan veranderende marktomstandigheden. Ten behoeve van het beleidskader netwerkkwaliteit is een veelheid aan instrumenten verkend om te beoordelen welke hiervan het meest kansrijk kunnen zijn om (binnen de beperkte marges van het regelgevend kader) netwerkkwaliteit in de gewenste richting te kunnen sturen. In deze inventarisatie is o.a. ook gekeken naar luchthaventarieven, overheidsbelastingen en slots. De conclusie is dat sturing op/beïnvloeding van netwerkkwaliteit op Nederlandse luchthavens het meest kansrijk is via de volgende routes:

- *Vergroting van luchthavencapaciteit*: dit is een manier van indirecte sturing. Door meer vluchten toe te staan op een luchthaven, kan ook meer capaciteit worden ingezet naar strategische bestemmingen die de netwerkkwaliteit stutten.
- *Betere en meer internationale treinverbindingen*: door substitutie van vluchten op de korte afstand met de trein, kan vrijkomende luchthavencapaciteit vervolgens worden gebruikt voor vluchten die de netwerkkwaliteit (verder) verhogen.
- *Routevergunningenbeleid*: via onderhandelingen met andere landen kan Nederland (extra) markttoegang tot buitenlandse strategische bestemmingen regelen.
- *Verkeersverdelingsregel*: door het uitplaatsen van vluchten van bijv. Schiphol naar een andere luchthaven zal op Schiphol meer ruimte ontstaan voor vluchten die de netwerkkwaliteit (verder) verhogen. Deze overplaatsing kan echter alleen vrijwillig (dwang is niet toegestaan), er moet capaciteit zijn op de luchthaven waar vluchten naartoe worden overgeheveld en een verkeersverdelingsregel moet voldoen aan alle vereisten die hiervoor zijn geformuleerd in de relevante EU verordening.
- *Inzet op aanpassing van relevante EU kaders*: Nederland zal, bij de herziening van de van toepassing zijnde verordeningen en richtlijnen, inzetten op meer nationale beleidsruimte voor onderwerpen als netwerkkwaliteit, ruimte voor vrachtvluchten en duurzaamheid.

KLM
- 49% van de KLM aandelen is in handen van de holding Air France KLM. De Staat heeft 5,9% van de KLM aandelen. In april 2021 heeft de Franse Staat besloten om een tweede

steunpakket te verlenen aan de holding Air France KLM. Door de extra aandelenuitgifte die hier mee samenhangt heeft de Nederlandse Staat een aandelenbelang van ca. 9% in de holding Air France KLM. De Franse Staat vergroot hierdoor het aandelenbelang in de holding tot maximaal 29%. Om luchtvaartpolitieke redenen (behoud verkeersrechten) is 44,4% van de KLM aandelen juridisch eigendom van twee Nederlandse stichtingen (de Stichting Administratiekantoor I en II). De overige 0,7% van de aandelen is in handen van derden.

- Financiën vervult de aandeelhoudersrol. IenW is het verantwoordelijke beleidsdepartement. In 2002 zijn de aandeelhoudersbevoegdheden van KLM overgedragen aan Financiën. Afspraken hierover staan vastgelegd in het overdrachtsprotocol.
- De Staat is aandeelhouder vanwege het publiek belang dat met KLM gemoeid is. Het publieke belang betreft borging van de hoge netwerkkwaliteit en daarmee de bereikbaarheid van Nederland met de rest van de wereld. Een hoge netwerkkwaliteit komt ook de concurrentiekracht van Nederland en de regionale en nationale werkgelegenheid ten goede. Het aandeelhouderschap van de Staat is van belang voor behoud van de landingsrechten van KLM. Veel luchtvaartverdragen eisen dat de eigendom en zeggenschap over een airline in voldoende mate in handen is van onderdanen van het verdragsluitende land.
- Vanwege het publieke belang dat met het KLM gemoeid is heeft kabinet op 26 juni 2020 een steunpakket aan KLM toegezegd voor een bedrag van 3,4 miljard euro. De steun bestaat uit een garantiestelling voor bankleningen van maximaal 2,4 miljard euro en een direct lening door de staat van maximaal 1 miljard euro. Aan dit steunpakket zijn verschillende voorwaarden verbonden, zoals een kostenreductie van 15% bij KLM, verlaging van het aantal nachtvluchten en een actieve bijdrage aan duurzaamheid. Het kabinet heeft een 'state agent' aangesteld (dhr. Jeroen Kremers) die toezicht houdt op naleving van de voorwaarden.
- Nederland kan invloed op de publieke belangen die met KLM gemoeid zijn uitoefenen:
  - als aandeelhouder van KLM en nu ook van Air France KLM;
  - als vergunningverlener (o.a. landingsrechten en exploitatievergunning aan KLM);
  - via het benoemingsrecht van een commissaris in Air France KLM;
  - via overleg met de directies van Air France KLM en KLM en met de Franse Staat;
  - via State Assurances Committee.
- Bij goedkeuring van de fusie tussen Air France en KLM heeft de overheid een aantal afspraken gemaakt met de onderneming om een aantal publieke belangen te borgen ten aanzien van markttoegang (verkeersrechten) en netwerkkwaliteit. Een aantal van deze garanties is op basis van een Memorandum of Understanding (MoU) in 2010 verlengd. De TK is op 26 mei '10 en 3 september '10 schriftelijk over deze verlenging geïnformeerd, de MoU is op 3 maart '15 aan de Kamer gestuurd). De belangrijkste afspraken zijn:
  - KLM is gevestigd in NL en heeft hier de thuisbasis;
  - KLM houdt bestaande operationele en ander NL vergunningen en zet zich in bestaande routevergunningen te behouden;
  - Air France KLM opereert met een "dual hub" (2 knooppunten) systeem in Europa met Parijs Charles de Gaulle als Schiphol als Europese en intercontinentale hub de hoekstenen.
- De afspraken uit het MoU kunnen (eenzijdig) door Air France KLM worden opgezegd, met een opzegtermijn van vijf jaar.
- De Franse en Nederlandse overheid hebben afgelopen maanden gesproken over een herkapitalisatie van Air France – KLM. Eveneens heeft Nederland gesprekken gevoerd met de Europese Commissie over een mogelijke herkapitalisatie aangezien de Europese Commissie remedies kan verbinden aan staatssteun. Bij luchtvaartmaatschappijen wordt daarbij gekeken naar het inleveren van slots. Op 6 april 2021 heeft AFKL het herkapitalisatieplan formeel bekend gemaakt evenals de deelname van de Franse staat daarin. Nederland heeft nog geen deelname toegezegd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Kamer is afgelopen jaren via Kamerbrieven, debatten en vertrouwelijke briefings geïnformeerd over de situatie bij KLM en Air France KLM. Brieven en debatten worden gezamenlijk door FIN (aandeelhouder in KLM en AFKL) en IenW (verantwoordelijk beleidsdepartement) opgesteld en voorbereid. De vertrouwelijke briefings worden verzorgd door FIN (zijn aan de vaste Kamercommissie Financiën).

Leefomgevingskwaliteit

Huidige stand van zaken/problematiek
Doel in de Luchtvaartnota is om bij te dragen aan een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving voor bewoners van wie de leefomgeving wordt beïnvloed door luchtvaart. Dit doel wordt uitgewerkt in 4 operationele doelen:
1. Het verminderen van geluidbelasting en geluidshinder;
2. Het verbeteren van de luchtkwaliteit door het verminderen van schadelijke stoffenuitstoot;
3. Het verminderen van de belasting van natuurwaarden;
4. Meer ruimtelijke kwaliteit rond luchthavens.

Ad 1. Het verminderen van geluidbelasting door luchtvaart is objectief vast te stellen, maar levert niet altijd minder ervaren geluidhinder op. De beleving van het geluid door omwonenden wordt bepaald door meer factoren, bijvoorbeeld hoe vaak en wanneer vliegtuigen passeren, en persoonlijke omstandigheden. Eenzelfde geluidsbelasting in de nacht is hinderlijker dan overdag, daarom wordt ingezet op het verminderen van nachtvluchten. De huidige rekenmodellen zijn goed bruikbaar voor prognoses binnen het bestaande handhavingskader, maar niet om de werkelijke geluidbelasting te voorspellen.

De Programmatische Aanpak Meten van Vliegtuiggeluid (PAMV) – uitgevoerd door RIVM, NLR en KNMI en gecoördineerd door IenW – heeft als doel om zowel geluidsberekeningen als -metingen te verbeteren en beide beter op elkaar af te stemmen. Zo zullen geluidmetingen gebruikt worden om rekenmodellen en de invoergegevens te verbeteren (validatie) en om omwonenden te informeren. Daarnaast wordt er ook nieuwe kennis opgedaan over de hinderbeleving, om mogelijk toekomstig beleid op te baseren. Nadat het rapport met onderzoekaanbevelingen in 2019 is opgeleverd, is de onderzoeksfase gestart in 2020, en eerste resultaten komen beschikbaar in 2021. Het is de bedoeling dat eind 2021 ook de structurele fase van het programma start, waarin geluidmetingen kunnen worden toegepast in de validatie van rekenmodellen. Het Rijk is verantwoordelijk voor validatie, en zal luchthavens opleggen geluidmeetdata ten behoeve van validatie aan te leveren. Metingen voor informatievoorziening wordt gezien als een aangelegenheid voor de regio om dit onderling te organiseren en te financieren. De regio ziet het Rijk het liefst financieren.
Daarnaast wordt – in navolging van Schiphol – gewerkt aan de implementatie van het Europese geluidmodel, Doc29, als rekenmodel voor de jaargemiddelde geluidbelasting voor regionale burgerluchthavens. Ook is een Europees rekenmodel voor helikoptergeluid in ontwikkeling.
Dit sluit aan bij het beleidsvoornemen om voor alle luchthavens een aparte maatschappelijke gebruiksruimte (politie- en traumahelikopters) vast te stellen.

Ad 2. In het project Luchtvaartemissies wordt gewerkt aan het vergroten van de wetenschappelijke inzichten over de effecten van luchtvaartemissies op de gezondheid van mensen. Hierbij gaat het met name om onderzoek naar ultrafijnstof (UFS) omdat de luchtvaart is een bron voor UFS en UFS nog niet genormeerd is. Op basis van een beter inzicht op de gezondheidseffecten rond luchthavens zal bepaald worden of hiervoor aanvullend beleid nodig is. Er wordt gewerkt aan het verkrijgen van meer inzicht in de verschillende rekenmodellen voor emissies, en op welke wijze deze modellen zich verhouden tot modellen voor berekening van concentraties, verspreiding en deposities.

Ad 3. De luchtvaart beïnvloedt ook de natuurkwaliteit. Hierbij gaat het met name om de stikstofemissie en om verstoring van de natuur door geluid. De luchtvaart draagt voor een relatief beperkt deel bij aan de totale stikstof op de natuurgebieden. Dit neemt niet weg dat ook de luchtvaart moet bijdragen aan vermindering hiervan.

Ad 4. Vanwege veiligheid en gezondheid worden rond luchthavens met een nationaal belang beperkingen gesteld aan ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Er mogen bijvoorbeeld geen nieuwe woningen gebouwd worden in gebieden met een relatief hoog risico en een hoge geluidsbelasting. Bij het reguleren van de ruimtelijke beperkingen worden ook andere maatschappelijke belangen afgewogen, zoals de woningbehoefte en de mogelijkheid van gebiedsontwikkelingen om de leefbaarheid van woonkernen op niveau te houden. Bovendien worden de mogelijkheden geanalyseerd om hinder te mitigeren of te compenseren.

Vooral, maar niet alleen, rond Schiphol heeft dit heeft gevolgen voor de mogelijkheden voor nieuwbouw van woningen en ander intensief ruimtegebruik. De beperkende regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Het huidige kabinet heeft de ambitie om enerzijds ruimte te bieden aan de woningbouwopgave, de verbetering van de

leefbaarheid in de regio en
de economische ontwikkeling van de metropoolregio en om anderzijds het aantal (ernstig) gehinderden te verminderen en ruimte te bieden voor de ontwikkeling van de luchtvaart binnen de grenzen van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.
In de Luchtvaartnota is aangekondigd dat het Rijk samen met regionale overheden de mogelijkheden zal verkennen voor meer ruimtelijke ontwikkelingen rond burgerluchthavens, bijvoorbeeld voor nieuwe woningen, binnen de randvoorwaarden van veiligheid en gezondheid. Dit geeft aanleiding het bestaande ruimtelijk beleid rondom Schiphol te vernieuwen/herzien en te beoordelen. Hierbij zijn onder meer van belang: de wetenschappelijke inzichten over ultrafijnstof, het meten en rekenen van en aan geluid, het rapport van de Wereldgezondheidsorganisatie over de gezondheidseffecten van geluidsoverlast en het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de veiligheid op Schiphol.
Tot slot bieden innovaties, zoals geluidadaptieve bouw, mogelijk kansen voor het beter combineren van wonen en vliegen in de toekomst.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Het beleid voor de leefomgeving moet met name landen in de regelgeving, waaronder de luchthavenbesluiten, en de actieprogramma's die worden vastgesteld voor de luchthavens met een nationaal belang. Verbeteringen kunnen stapsgewijs worden doorgevoerd in de luchthavenbesluiten.
- Eind 2021 worden de onderzoeksresultaten naar de gezondheidseffecten van Ultrafijnstof gepubliceerd door het RIVM en dan zal ook het advies van de Gezondheidsraad hierover opgeleverd worden. In 2022 kan besloten worden over de beleidsvertaling van de onderzoeksresultaten.
- Wat betreft de sector gerelateerde aanpak van stikstofemissiereductie wordt in 2021 een project opgezet.
- 2021-2022: vaststellen Doc29 als rekenmethode voor regionale luchthavens (als onderdeel van regionale verkenningen Rotterdam-The Hague Airport, Maastricht-Aachen Airport en Groningen Airport Eelde), voorafgegaan aan enkele MER-onderzoeken.
- 2021: ontwikkelen regionale meetstrategieën ten aanzien van de luchthavens van nationale betekenis
- 2021: overwegen beleidswijzigingen n.a.v. beschikbaar komen resultaten 4-jaarlijks hinderbelevingsonderzoek en vertaling in luchthaven-specifieke dosis-effectrelaties.
- 2022 overwegen actualisatie doorvoeren in implementatie Doc29 voor Schiphol n.a.v. regionale implementatie Doc29 en resultaten PAMV
- 2021-2024: doorvoeren/invoeren maatschappelijke gebruiksruimte (helikopters) voor alle luchthavens mede afhankelijk van beschikbaar komen Europese rekenmethode

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer heeft de Luchtvaartnota controversieel verklaard. De nieuwe Kamer zal met de nieuwe bewindspersoon in debat willen over de Luchtvaartnota en de uitvoering daarvan. Dit is bepalend voor de verdere communicatie met de Kamer.
- Doc29: toezegging aan Tweede Kamer dat onderzoek naar technische haalbaarheid Doc29 voor regionale luchthavens wordt afgerond voor zomer 2021. Tweede Kamer wordt in tweede kwartaal 2021 geïnformeerd over conclusies onderzoek en vervolgtraject.
- PAMV: er wordt halfjaarlijks (juni, december) gerapporteerd aan de Tweede Kamer over de voortgang van het programma.
- Gebruiksprognose Schiphol: jaarlijks (oktober/november) wordt aan de Tweede Kamer gerapporteerd hoe aan de 'wettelijke verplichtingen' voor het aankomend jaar ten aanzien van geluidbelasting (berekend met Doc29) wordt voldaan.
- De verkenning naar nieuw ruimtelijk beleid rondom Schiphol is recent gestart. Zodra er een nieuw kabinet is, zullen een probleemanalyse en mogelijke oplossingsrichtingen worden voorgelegd. Daarna kan ook de Tweede Kamer worden geïnformeerd. De aanpassing van het LIB neemt in totaal 2-4 jaar in beslag.

Duurzame luchtvaart en innovatie

Huidige stand van zaken/problematiek

Nationaal: Akkoord Duurzame Luchtvaart en Luchtvaartnota
Onder het kabinet Rutte-III is het Parijsakkoord doorvertaald in een nationaal Klimaatakkoord en Klimaatwet. Parallel heeft IenW met o.a. partijen uit de luchtvaartsector en

kennisinstellingen het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart vormgegeven en de Duurzame Luchtvaarttafel (DLT) ingericht met verscheidene werkgroepen en actieplannen om de ambities te bewerkstelligen.

Met de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn dit Akkoord en de doelen daarin door het kabinet bekrachtigd en geconcretiseerd: in 2030 maximaal even veel uitstoot als in 2005, in 2050 maximaal de helft en in 2070 nul emissies. Dit betreft CO_2-emissies van alle vluchten die uit Nederland vertrekken. Reducties worden binnen de sector zelf gerealiseerd (doelen excl. CO_2-compensatie). Met de Luchtvaartnota is ingezet op het versnellen van de energietransitie binnen de luchtvaartsector, vooral via het ontwikkelen en opschalen van duurzame lucht-vaartbrandstoffen en technologische innovaties. In de Luchtvaartnota heeft het kabinet tevens aangekondigd een CO_2-plafond voor de internationale luchtvaart uit te werken om de CO_2-doelen te borgen. Daarmee wordt de CO_2-uitstoot vertaald naar de luchthavens en wordt CO_2 (net als geluid) kaderstellend, waarbinnen de sector verdere groei kan verdienen. Voor het verzamelen van beslisinformatie over de mogelijke vormgeving van dit plafond is een project opgestart met partijen van de DLT met het oog op politieke besluitvorming eind 2022.

<u>Internationaal: ICAO - invoering marktmechanisme CORSIA en voorbereiding lange termijn doel</u>
Na jarenlange onderhandelingen heeft de 39e Algemene Vergadering van VN-organisatie ICAO in het najaar van 2016 overeenstemming bereikt over invoering van een wereldwijd systeem voor CO_2-neutrale groei vanaf 2021: CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). CORSIA is erop gericht om de groei van de CO_2-emissies door de internationale luchtvaart vanaf 2019 te compenseren via specifiek gedefinieerde en goed-gekeurde emissiereductieprojecten. Voor deze projecten zijn ook de afspraken binnen het klimaatraamverdrag UNFCCC van groot belang. Vanaf 2027 is het systeem verplichtend voor alle staten die een individueel aandeel hebben in de internationale luchtvaart van meer dan 0,5% in gevlogen kilometers of staten die behoren bij de groep staten die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor 90% van de gevlogen kilometers. Uitgezonderd zijn enkele specifiek aangeduide groepen ontwikkelingslanden. Na dit besluit was de volgende stap de implementatie. En werd tijdens de 40e Algemene Vergadering van 2019 door een ruime meerderheid van landen de steun voor invoering andermaal bevestigd. Met ingang van 2021 neemt Nederland samen met de 44 lidstaten van Europese Burgerluchtvaart Conferentie (ECAC) deel aan de eerste (pilot)fase van CORSIA. In 2022 zal een eerste evaluatie van CORSIA plaatsvinden, waarbij het accent zal liggen op de uitvoeringsaspecten, maar ook meer fundamentele aspecten van het systeem tegen het licht zullen worden gehouden.

Op de Algemene Vergadering in 2019 is tevens besloten opties voor een indicatief lange-termijn doel voor CO_2-reductie van de internationale luchtvaart (LTAG, long-term aspirational goal) uit te werken ter besluitvorming in 2022. Nederland is vicevoorzitter van een hiertoe opgerichte technische werkgroep. In de inzet wordt nauw samengewerkt met de EU en de lidstaten van ECAC. In het Akkoord en de Luchtvaartnota is opgenomen dat Nederland streeft naar een zo ambitieus mogelijk doel, en dat indien dit slaagt de nationale doelen opgehoogd worden om in lijn te blijven met de mondiale afspraken.

EU: herziening emissiehandelsysteem ETS
Gezien de begin deze eeuw verwachte sterke groei van de luchtvaart tot 2020 en de zorg dat het mondiale proces niet snel genoeg zou gaan heeft de EU in 2008 besloten CO_2-emissies van de luchtvaart onder te brengen in het EU ETS (richtlijn 2008/101/EG). Dit besluit heeft betrekking op de vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (EER) en tussen de EU en derde landen op te nemen in het EU emissiehandelssysteem (EU ETS). Op grond van het in 2013 door ICAO genomen besluit tot het ontwikkelen van een mondiaal systeem, heeft de EU er destijds toe besloten om voor de periode van 2013 tot en met 2016 de reikwijdte van het EU ETS te beperken tot alleen vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (bekend als 'stop-the-clock'). Na het in 2016 vaststellen van het CORSIA besloot de EU tot tweemaal toe tot het verlengen van de beperkte toepassing. Deze loopt af op 31 december 2023 en zal dan worden opgevolgd door een nieuw besluit op basis van de aanstaande herziening van het EU ETS in het kader van de Green Deal, met inachtneming van het CORSIA-systeem dat op 1 januari 2021 in werking is getreden.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- juni 2021: publicatie 'fit for 55' pakket Europese Commissie incl. herzieningsvoorstel EU ETS luchtvaart en rapport over implementatie van CORSIA in de EU
- november 2021: mondiale klimaatconferentie CoP26 (o.a. besluit over offsetsysteem)

- voorjaar 2022: review CORSIA
- Q2-Q4 2022: afronding effectenstudie CO_2-plafond, vaststelling correctheid en volledigheid pakket beslisinformatie aan de DLT en politieke besluitvorming over inrichting van het plafond
- oktober 2022: 41e Algemene Vergadering van ICAO met o.a. beoogde aanname van lange termijn klimaatdoel (LTAG)
- zomer 2023: deadline voor Europese besluitvorming over herziening ETS en relatie met CORSIA
- 1 januari 2024: start 1e fase (2024-2026) CORSIA en inwerkingtreding nieuw besluit EU ETS voor de luchtvaart

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Vele brieven, meest recent: verzamelbrief duurzame luchtvaart, 9 december 2020; voortgang CO_2-plafond, 11 december 2020; afschrift reactie op consultatie EU ETS, 14 januari 2021.
- Motie Kröger (nr. 467, 19 april 2018): de Kamer informeren over relevante vorderingen in CORSIA
- Motie Paternotte/Amhaouch (nr. 754) en Paternotte/Stoffer (nr. 756): voor 2021 een CO_2-plafond uitwerken om met in-sectorreductie ten minste de doelen van het Akkoord te borgen.

Inzet duurzame luchtvaartbrandstoffen

Huidige stand van zaken/problematiek
Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn een van de weinige mogelijkheden om de uitstoot van de luchtvaart op korte en middellange termijn binnen de sector zelf aanzienlijk te reduceren. In de Luchtvaartnota en het akkoord Duurzame Luchtvaart is om deze afgesproken dat in 2030 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland duurzaam is. Daarnaast is afgesproken om in 2050 de volledige fossiele kerosine behoefte van de luchtvaart in Nederland door duurzame alternatieven te vervangen. Een bijmengverplichting geeft de grootste kans om de doelstelling uit 2030 te halen. Daarbij geniet een Europese bijmengverplichting met oog op het gelijke speelveld, het CO_2 reductiepotentieel en het internationale karakter van de sector, de voorkeur boven een nationale verplichting. Het huidige beleid zet om deze reden actief in op de invoering van een Europese bijmengverplichting. Indien een Europese bijmengverplichting niet (tijdig) bereikt zal worden, dan zal Nederland streven naar een nationale verplichting per 2023.

Onder de noemer van ReFuelEU Aviation kijkt de Europese Commissie inmiddels expliciet naar een wetgevingsvoorstel die de productie en afname van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Europa zal bevorderen. Hierbij wordt ook de invoering van een Europese bijmengverplichting overwogen. De Commissie heeft 14 juli een voorstel tot een bijmengverplichtinggepubliceerd (2% bijmenging in 2025 en 5% in 2030). Een Europese bijmengverplichting sluit daardoor mogelijk niet aan bij de nationale doelstellingen. Om deze doelstelling toch te halen zou aanvullend beleid, zoals een additionele nationale bijmeng-verplichting (nationale kop) overwogen kunnen worden. Onzeker is echter nog of de uiteindelijke wetgeving die voortvloeit uit de ReFuelEU Aviation Initiative hier de ruimte voor zal bieden. Ook dient er rekening gehouden te worden met de mogelijke negatieve consequenties van een aanvullende nationale bijmengverplichting op het gelijke speelveld en de consequenties voor luchtvaartmaatschappijen met een hub in Nederland.
In de implementatie van de Renewable Energy Directive II is het mogelijk voor luchtvaartbrandstoffen om via de zogenaamde opt-in (inboekbevoegdheid) mee te tellen voor de energieverplichting voor transport. Dit is op dit moment de enige financiële prikkel voor luchtvaartbrandstoffen. De inboekbevoegdheid zal in 2025 eindigen daar naar verwachting luchtvaart vanaf 2025 eigen beleid heeft om duurzame luchtvaartbrandstoffen te stimuleren. Verder gelden voor luchtvaartbrandstoffen de RED duurzaamheidscriteria voor hernieuwbare energie en de Verordening inzake de bijmengverplichting voor luchtvaart zal ook direct verwijzen naar het RED raamwerk.

Duurzaamheidskader biogrondstoffen
In aanvulling op de duurzaamheidsvoorwaarden uit de RED, is afgelopen jaar ook het duurzaamheidskader biogrondstoffen gepubliceerd. Het duurzaamheidskader borgt dat duurzame biomassa zo hoogwaardig mogelijk ingezet zal worden om zo een efficiënte bijdrage te kunnen leveren aan de energietransitie. In dit kader is de luchtvaartsector aangewezen als een overbruggingstoepassing. Dit geeft aan dat de toepassing van duurzame biogrondstoffen

voor de verduurzaming van deze sector opgebouwd kan worden totdat een redelijk alternatief voor verduurzaming van de luchtvaart aanwezig is.

Koplopersgroep
Op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen trekt Nederland een Europese koplopersgroep. In het afgelopen jaar heeft Nederland, samen met een coalitie van Europese lidstaten, via joint statements en een internationale conferentie over synthetische kerosine geprobeerd invloed uit te oefenen op het Europese beleidsproces en expliciet opgeroepen tot een Europese bijmengverplichting. Ook in de toekomst zal Nederland gebruik moeten maken van de rol als trekker van deze koplopersgroep om invloed uit te blijven oefenen op de Europese beleidsvorming. Dit ook met het oog op coalitievorming/coördinatie bij het verschijnen van het RefuelEU Aviation Initiative.

Infrastructuur
Met de mogelijke komst van een (Europese) bijmengverplichting, worden ook nieuwe eisen gesteld aan het bestaande infrastructuurnetwerk van Nederland. Om duurzame brandstoffen efficiënt en betaalbaar te kunnen aanleveren aan luchthavens in Nederland is het van belang dat zij toegang krijgen tot het bestaande pijpleidingennetwerk van DPO (defensie pijpleiding organisatie)/ NAVO. Om ervoor te zorgen dat duurzame brandstoffen toegang krijgen tot dit netwerk, is toestemming nodig van alle aangesloten overheden (DE/BEL/FR/LUX/NLD/US). Toestemming vanuit de Duitse overheid laat ondanks aandringen op ambtelijk niveau hierbij nog op zich wachten. Politieke gesprekken met de Duitse regering zouden dit toestemmingsproces mogelijk kunnen bespoedigen.

Korte en lange termijn mijlpalen duurzame luchtvaartbrandstoffen
- Oplevering ReFuel EU Aviation Initiative Q2 2021
- BNC- fiche ReFuelEU Aviation initiative opstellen en versturen naar TK en EK
- Keuzes over mogelijk aanvullend nationaal beleid om doelstelling van 14% bijmenging in 2030 te halen (mogelijke uitrol nationale kop op bijmengverplichting)
- Implementatie REDII (naar verwachting begin 2022)
- Administratief en statisch gereed maken van het bestaande pijpleidingennetwerk voor duurzame luchtvaartbrandstoffen
- Opzetten Europese Databank voor duurzame luchtvaartbrandstoffen
- Driejaarlijkse update van het actieprogramma Duurzame Brandstoffen
- Doelstelling 14% bijmenging in 2030
- Volledig fossielvrij vliegen in 2050

Inzet technologie en innovatie

Stand van zaken
Nederland wil in 2030 horen bij de internationale koplopers op het gebied van hybride-elektrisch vliegen. Het recent uitgekomen rapport Destination 2050 (NLR, SEO) geeft aan het gebruik van hybride-elektrische aandrijving kan resulteren in een besparing van 51MtCo2 in 2050 in Europa. Dit staat gelijk aan zo'n 20% van de totaal benodigde reductie van CO2 om de luchtvaart binnen en vanuit Europa klimaatneutraal te maken. In het Akkoord Duurzame Luchtvaart (en vervolgens bekrachtigd in de Luchtvaartnota) staan de volgende doelen voor hybride-elektrisch vliegen:
- In 2030 zijn de eerste hybride elektrische toestellen met 20-50 passagiers in gebruik.
- In 2050 zijn alle korte afstandsvluchten vanuit Nederland tot ongeveer 500 km volledig elektrisch (batterij- of waterstof-elektrisch).
- In 2030 is elektrisch taxiën de standaardprocedure.

Interactie sector
Samen met de Duurzame Luchtvaarttafel is het Actieprogramma Hybride-elektrisch vliegen opgesteld met initiatieven en concrete projecten voor komende jaren. Deze zijn ingedeeld in drie roadmaps: grondgebonden operaties, commerciële luchtvaart en general aviation (kleine luchtvaart). Daarbinnen vallen verschillende initiatieven om te gaan verkennen, onderzoeken, experimenteren en implementeren.

Innovatiestrategie Luchtvaart
In de Uitvoeringsagenda behorend bij de Luchtvaartnota is afgesproken om een innovatie-strategie Luchtvaart op te stellen voor de vier technologiesporen zoals benoemd, te weten: navigatie en communicatietechnologie, hybride-elektrisch vliegen en drones, efficiënte en

stillere motoren en vliegtuigen en duurzame brandstoffen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid.

Korte en lange termijn mijlpalen
- Memorandum of Understanding met Airbus getekend, d.d. 25 februari 2021
- Actieprogramma is in 2020 met de Kamer gedeeld en toezegging voor jaarlijkse aanpassing/actualisering roadmaps AHEV op basis van resultaten
- Oplevering innovatiestrategie in 2021

Communicatie over duurzame luchtvaart Eerste en/of Tweede Kamer
- Vele brieven, meest recent: verzamelbrief duurzame luchtvaart, 9 december 2020; voortgang CO2-plafond, 11 december 2020; afschrift reactie op consultatie EU ETS, 14 januari 2021.
- Motie Kröger (nr. 467, 19 april 2018): de Kamer informeren over relevante vorderingen in CORSIA
- Motie Paternotte/Amhaouch (nr. 754) en Paternotte/Stoffer (nr. 756): voor 2021 een CO2-plafond uitwerken om met in-sectorreductie ten minste de doelen van het Akkoord te borgen.
- Toezegging om Kamer te informeren over voortgang rondom ReFuelEU initiative.
- Informeren van Kamer over de verdere invulling en de uitwerking van een bijmengverplicht.

Ontwikkeling Schiphol

Huidige stand van zaken/problematiek
De (milieu)gebruiksruimte en de wijze van gebruik van de luchthaven Schiphol wordt bepaald in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (hierna: LVB). Begin 2021 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het ontwerpbesluit tot wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in verband met de invoering van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel (hierna: NNHS) naar zowel de Eerste als de Tweede Kamer gestuurd. Met de wijziging van het LVB wordt een einde gemaakt aan het zgn. anticiperend handhaven van de regels van het NNHS (het niet handhaven van de grenswaarden geluid in het huidige LVB als de overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het NNHS) door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De basis van het ontwerpbesluit is het NNHS, waarin zoveel mogelijk geluidpreferente baancombinaties gebruikt worden en waarbinnen het verkeer op de meest preferente start- en/of landingsbaan wordt afgehandeld, d.w.z. die het minste geluidoverlast veroorzaakt. In het ontwerpbesluit wordt het maximumaantal van 500.000 vliegtuigbewegingen vastgelegd en wordt een reductie van het maximumaantal van 32.000 naar 29.000 nachtvluchten gerealiseerd.

Bij het ministerie van IenW is intern een rollenscheiding voor de mer's afgesproken: DGLM initiatiefnemersrol en DGMI bevoegd gezagrol. NB geldt ook voor Lelystad.

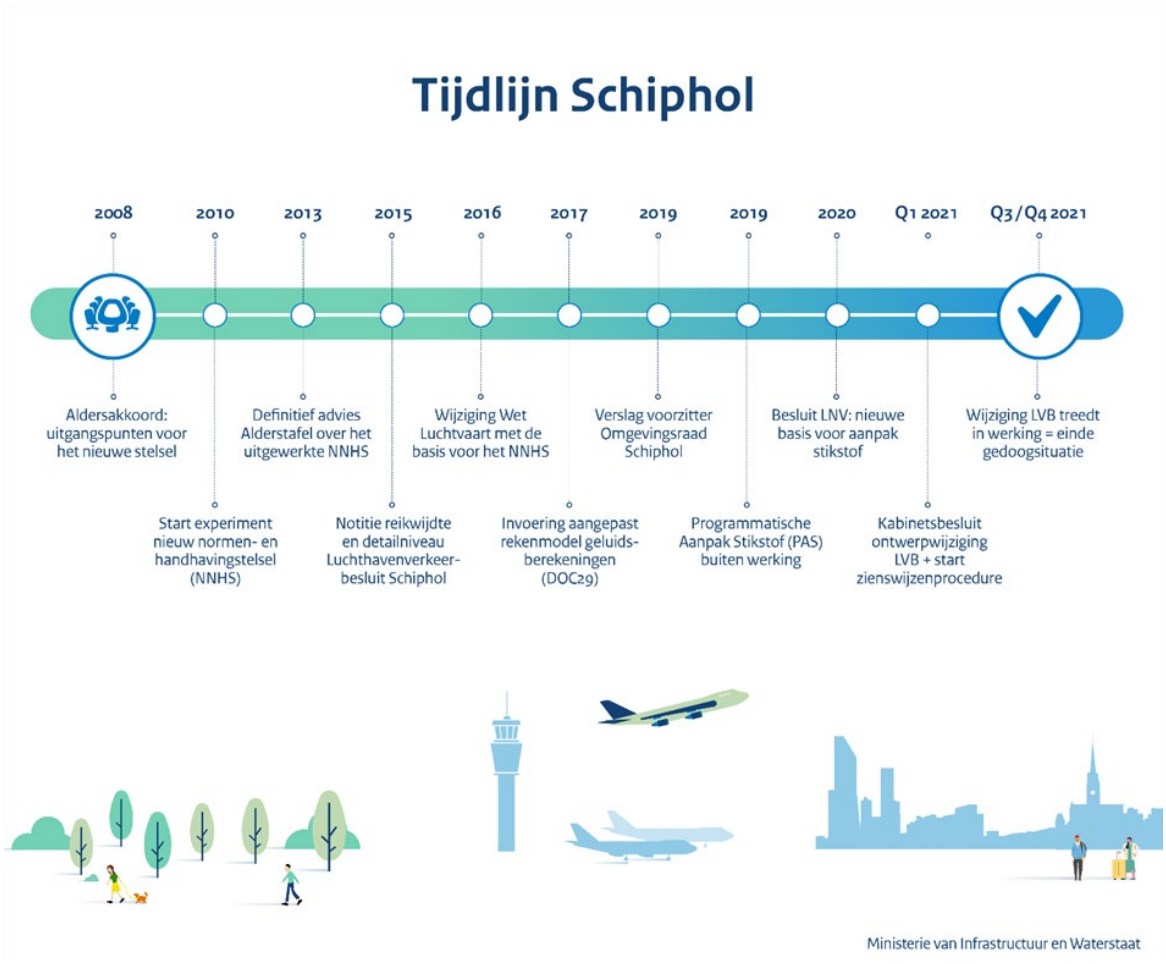
Er moet nog besloten worden wanneer de cumulatiebepalingen uit de Omgevingswet (aanvullingsspoor geluid) van kracht worden. Daarover is een intensief ambtelijk en bestuurlijk overleg met de regio Schiphol gaande, waarbij de huidige twee bewindslieden betrokken zijn.

Inhoud LVB
De basis van het NNHS is dat zoveel mogelijk geluidpreferente baancombinaties gebruikt worden en dat daarbinnen het verkeer op de meest preferente baan wordt afgehandeld die het minste overlast veroorzaakt. Op hoofdlijnen is het NNHS en het strikt geluidpreferentieel vliegen vormgegeven in de vier regels die zijn uitgewerkt in het gewijzigde LVB. Ook zijn in het ontwerpbesluit op grond van het nieuwe stelsel in het LVB handhaafbare grenswaarden in de vorm van de gelijkwaardigheidscriteria vastgesteld voor 1) de geluidbelasting, binnen de verschillende contouren, 2) het externe veiligheidsrisico en 3) de lokale luchtverontreiniging. De maximum hoeveelheid geluid (MHG) wordt jaarlijks bij ministeriële regeling vastgesteld. Ook de MHG is een handhaafbare grenswaarde.

Ook wordt in het LVB een streefwaarde voor de reductie van het aantal ernstig gehinderden in het $48L_{den}$ contour geïntroduceerd. In het LVB is tevens een artikel opgenomen dat de mogelijkheid biedt om na de huidige sterke terugval van het aantal vliegtuigbewegingen door de Covid-19 pandemie, binnen de strikte internationale regels, zoveel mogelijk op een beheerste manier terug te keren naar de maximale capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar.

Natuureffecten
De vaststelling van de wijziging van het LVB is in het verleden vertraagd door de uitspraak van de Raad van State over de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) als gevolg waarvan het PAS niet meer als toestemmingsbasis voor activiteiten mag worden gebruikt. (Zie ook hierna paragraaf Aanpak stikstof). Inmiddels zijn door Schiphol alle berekeningen en onderzoeken (de passende beoordeling) die noodzakelijk zijn voor de vergunning op basis van de Wet natuurbescherming en ter onderbouwing van de wijziging van het LVB afgerond. Het milieueffectrapport (mer) (met name de passende beoordeling en het deelonderzoek natuur) maakt de gevolgen voor de natuur als gevolg van de introductie van het NNHS inzichtelijk. De onderzoeken zijn noodzakelijk voor de vergunningsaanvraag die Schiphol bij de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft gedaan op basis van de Wet natuurbescherming en ter onderbouwing van de wijziging van het LVB. Een belangrijke stap bij de uitwerking van de passende beoordeling is het handhavingsbesluit van de Minister van LNV op grond van de Wet natuurbescherming over Schiphol, waarbij is ingegaan op het bestaand recht. De in dit kader uitgevoerde berekeningen tonen aan welke stikstofdeposities behoren bij het maximale bestaand recht (op grond van het LVB uit 2008) in relatie tot de stikstofdepositie bij 500.000 vliegtuigbewegingen. De vergelijking op basis van berekeningen tussen deze twee situaties maakt inzichtelijk of sprake is van een vergunbare situatie voor de wijziging van het LVB. De Minister van LNV heeft hier inmiddels een uitspraak over gedaan en de ontwerpvergunning gepubliceerd ter zienswijze.

Verdere ontwikkeling Schiphol
Begin 2019 is een verslag van de heer Alders uitgebracht over de toekomst van Schiphol en het NNHS. Hierin is geconcludeerd dat er tussen de partijen in de Omgevingsraad Schiphol, geen gedeeld beeld was over de toekomst van Schiphol. Tot dusver zijn er, mede vanwege de Covid-crisis en het wegvallen van de vraag naar vliegtuigbewegingen, nog geen concrete stappen gezet richting een definitief besluit over de verdere ontwikkeling van Schiphol.



Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
Begin 2021 hebben de Tweede en de Eerste Kamer de ontwerpwijziging van het LVB en alle onderliggende stukken ontvangen.
De Tweede Kamer wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang op alle bovengenoemde aspecten.

Ontwikkeling Lelystad

Huidige stand van zaken/problematiek
Lelystad Airport is op grond van de Wet luchtvaart een (regionale) luchthaven van nationale betekenis. Lelystad Airport moet fungeren als overloopluchthaven voor Schiphol, zodat op Schiphol meer ruimte vrijkomt voor mainport gebonden verkeer. Concrete stappen die moeten worden gezet om de opening van de luchthaven mogelijk te maken zijn bijvoorbeeld het wijzigen van het Luchthavenbesluit (verplicht besluit – gebruiksvergunning - op grond van de Wet luchtvaart), en het organiseren van een monitoringsprogramma. De openstelling van Lelystad Airport is met een jaar is uitgesteld tot november 2021.

Schiphol heeft op 1 oktober 2020 een natuurvergunning op grond van de Wet natuur-bescherming bij LNV aangevraagd voor Lelystad Airport, waarbij voor 10.000 vluchten een beroep wordt gedaan op de stikstofruimte van Schiphol. Besluitvorming door LNV over de toewijzing van bronmaatregelen aan meldingen (waaronder Lelystad Airport met 45.000 vluchten) in het kader van de PAS-melding vindt in tranches plaats. Onduidelijk is of de besluitvorming over Lelystad Airport in de eerste tranche plaatsvindt.

Daarnaast heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het kader van het wegenproject Via15 een uitspraak gedaan over de wijze waarop stikstofdeposities als gevolg van wegverkeer in beeld wordt gebracht. De komende periode zal nader worden bekeken of en in welke mate die uitspraak van de Raad van State ook moet leiden tot aanpassingen in de passende beoordeling van Lelystad Airport.

De ontwerpwijziging van het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport is controversieel verklaard, de voorhang hiervan wordt niet meer door de huidige Tweede Kamer behandeld. Behandeling in de Tweede Kamer vindt op zijn vroegst plaats na de zomer 2021, na het vaststellen van een nieuw Regeerakkoord. Er wordt rekening mee gehouden dat de besluitvorming over Lelystad Airport ook financiële consequenties kan hebben.

Bij het ministerie van IenW is intern een rollenscheiding voor de mer's afgesproken: DGLM initiatiefnemersrol en DGMI bevoegd gezagrol. NB geldt ook voor Schiphol.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Wijziging Luchthavenbesluit	*Planning*
1. Afronden TK en EK	pm
2. Adviesaanvraag en advisering RvS	pm + 4 mnd.
3. Openstelling Lelystad	pm

Vergunning Wet natuurbescherming
4. Definitieve vergunning (LNV) voor 10.000 vluchten, excl. eventuele beroepstermijn mei/juni 2021
5. Eerste tranche legalisering meldingen obv bronmaatregelen (LNV) eind juni 2021

VVR
6. Lelystad Airport slotgecoördineerd maken en informatiesessies pm + ca. 3 mnd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- In de Kamerbrief van 31 maart 2020 is aangegeven dat de openstelling van Lelystad Airport met een jaar is uitgesteld tot november 2021.
- In de brief van 16 februari 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de passende beoordeling inclusief de stikstofberekeningen, voor het effect op Natura 2000 gebieden van 45.000 vluchten en de publicatie van de VVR in het Staatsblad.

Regionale Luchthavens

Huidige stand van zaken/problematiek
Naast Lelystad Airport is IenW als bevoegd gezag actief betrokken bij de overige regionale (burger)luchthavens van nationale betekenis: Rotterdam The Hague Airport (RTHA), Groningen Airport Eelde (GAE) en Maastricht Aachen Airport (MAA). Daarnaast is er, als mede bevoegd gezag, actieve betrokkenheid bij de militaire luchthaven Eindhoven met civiel medegebruik. Tot slot is IenW bevoegd gezag voor de luchthavens van Caribisch Nederland: Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Het bevoegd gezag voor de overige kleine regionale burgerluchthavens is in handen van de provincies.

<u>Beleidslijn regionale luchthavens</u>
In de Luchtvaartnota is opgenomen dat het Rijk de regionale luchthavens van nationale betekenis vanuit drie lijnen verder wil ontwikkelen en daarbij – in lijn met het advies van de Commissie governance en participatie (Cohen) – de regie voert:

- Versterking regionale inbedding. In de Luchtvaartnota is het belang benadrukt dat de regionale luchthavens zich ontwikkelen, passend bij de regio. Om die reden en vanwege het regionale draagvlak is in de Luchtvaartnota opgenomen dat de luchthavens regionale verkenningen dienen uit te voeren om met belanghebbenden een ontwikkelingsrichting voor de luchthaven te bepalen. Verschillende trajecten lopen daar al voor. De trajecten worden meegewogen in een aanvraag voor een Luchthavenbesluit (nieuwe gebruiksvergunning) en daarna in de besluitvorming door het Rijk over de Luchthavenbesluiten (de Wet luchtvaart stelt een luchthavenbesluit voor deze luchthavens verplicht).
- Versterking samenwerking tussen Schiphol en de regionale luchthavens. De luchthavens hebben aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken. De luchthavens werken samen met het Rijk uit welke mogelijkheden voor samenwerking er zijn op de verschillende publieke belangen (zoals opgenomen in de Luchtvaartnota), welke rollen en functies de luchthavens kunnen hebben, welke belemmeringen hierin optreden en welke opties er voor het Rijk zijn om de samenwerking te faciliteren en te ondersteunen. Planning is om in het najaar van 2021 een routekaart te presenteren, waarin precies wordt beschreven welke acties ingezet worden om tot duurzame en veilige luchthavens te komen, die meerwaarde voor de regio hebben. In die routekaart komen de stappen te staan die daarvoor gezet moeten worden, inclusief wie die stappen gaat zetten.
- Versterking governance en participatie. Dit betreft onder andere de versterking van het functioneren van overlegorganen rond regionale luchthavens van nationale betekenis, zoals de Commissies regionaal overleg (CRO) en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Regionale inbedding
- 2021-2022: Betrokkenheid Rijk bij regionale verkenningen RTHA, GAE en MAA en voorbereiding procedures Luchthavenbesluiten.
- 2021-2022: Besluitvorming en wijziging Luchthavenbesluit Eindhoven als mede bevoegd gezag.
- 2022-2024: Besluitvorming en vaststelling Luchthavenbesluiten RTHA, GAE en MAA.

Samenwerking luchthavens
- 2021: Afronding routekaart
- 2022-2024: Uitwerking eventuele acties uit routekaart

Governance en participatie
- 2021: Uitwerking gemaakte keuzes voor Commissies regionaal overleg en Luchthaven Eindhoven Overleg
- 2022-2024: Eventuele aanscherping in verband met bredere uitwerking vraagstuk governance.

Caribisch Nederland
- 2021: Vaststelling aanwijzingsregeling luchtvaartterrein Bonaire (de aanwijzingsregelingen de luchtvaartterreinen voor Sint-Eustatius en Saba zijn al vastgesteld).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- RTHA, GAE en MAA: laatste Kamerbrief op 9 februari 2020 met stand van zaken over regionale verkenningen. Tweede Kamer wordt periodiek op de hoogte gehouden van

ontwikkelingen. Ontwerp Luchthavenbesluiten worden te zijner tijd aan de Eerste en Tweede Kamer in voorhang aangeboden.
- Eindhoven Airport: laatste Kamerbrief op 8 maart 2021 over ontwikkeling Eindhoven Airport en vervolgproces. Tweede Kamer wordt periodiek op de hoogte gehouden van ontwikkelingen. Via Defensie (primair bevoegd gezag) zullen in overleg met IenW formele procedurestappen voor het Luchthavenbesluit aan de Kamer worden gemeld.

Luchtruimherziening

Huidige stand van zaken/problematiek
Het Nederlandse luchtruim wordt intensief gebruikt. Er ligt een grote opgave om het gebruik van het luchtruim te verduurzamen en te zorgen voor beperking van hinder op de grond. Ook moeten nieuwe gebruikers zoals drones worden ingepast. Daarnaast heeft Defensie ruimte nodig voor het uitoefenen van haar grondwettelijke taak, waaronder met name het oefenen met het nieuwe gevechtsvliegtuig de F-35.

Organisatie meerjarig Programma Luchtruimherziening (samen met Defensie)
Het voorgaande kabinet heeft gewerkt aan een nieuwe, toekomstbestendige en adaptieve indeling van het Nederlandse luchtruim. Veiligheid staat daarbij voorop. Het programma Luchtruimherziening 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. Wat betreft de militaire missie effectiviteit staat uitvoering van grondwettelijke taken in het kader van de nationale veiligheid en internationale verantwoordelijkheden van de krijgsmacht centraal. Om de drie doelen te bereiken, werken de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie samen met Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Koninklijke Luchtmacht (KLu) en Maastricht Upper Area Control (MUAC) in het programma. Het programma werkt fasegewijs aan het ontwerpen van een nieuw luchtruim, volgens de MIRT-systematiek. De doelen en aanpak zijn vastgelegd in de Startbeslissing van april 2019 (zie kamerstuk 31936 nr. 595). Iedere 6 tot 8 weken is er een bilateraal overleg met de verantwoordelijke bewindspersoon bij het ministerie van Defensie.

Ontwerp-Voorkeursbeslissing
In januari 2021 heeft het voorgaande kabinet de ontwerp-Voorkeursbeslissing (VKB) voor het toekomstig luchtruim genomen (zie kamerstuk 31936 nr. 832). De VKB is een richtinggevend besluit op hoofdlijnen en in lijn met de Luchtvaartnota 2050. De VKB bevat een plan voor de hoofdstructuur van het toekomstig Nederlandse luchtruim en een nieuw operationeel concept voor de afhandeling van het verkeer. De nieuwe hoofdstructuur betreft het herinrichten van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het luchtruim en de herinrichting van het naderingsluchtruim voor Schiphol, Rotterdam en Lelystad. Daarmee kunnen de luchthavens van Schiphol, Rotterdam, Lelystad (na opening) en Eindhoven duurzamer worden ontsloten met vaste naderingsroutes, continu klimmen, continu dalen). Ook wordt het noordelijk deel van het luchtruim opnieuw ingericht: het bestaande militaire oefengebied wordt uitgebreid in zuidelijke richting om te voorzien in de oefenbehoefte van de F-35. In dat kader is ook een intensieve samenwerking met Duitsland aangegaan en wordt de haalbaarheid van een grensoverschrijdend oefengebied onderzocht. Het nieuwe operationeel concept betekent dat conform de Europese eisen in het kader van de Single European Sky (SES) het luchtverkeer op een meer planmatige, voorspelbare wijze wordt afgewikkeld met zo min mogelijk geluidshinder en CO_2-uitstoot. Dat gebeurt door bij afhandeling van handelsverkeer en militair transitverkeer standaard uit te gaan van het concept van continu klimmen en continu dalen over vaste routes. Daardoor kunnen vliegtuigen de Nederlandse luchthavens hoger aanvliegen en zijn vertrekkende vluchten sneller op grote hoogte. Gevoelige punten in de VKB zijn: uitbreiding militair oefengebied in Noord-Nederland, realisatie 4^{e} naderingspunt voor het Schipholverkeer, Lelystadroutes, vaste naderingsroutes en bundeling van geluid.

Vervolg
De VKB is onderbouwd door middel van een onafhankelijk opgestelde milieueffectrapportage in de vorm van een plan-MER. De concept-Voorkeursbeslissing en het plan-MER zijn ter inzage gelegd zodat eenieder een zienswijze kan indienen. Er zijn circa 2.200 reacties binnengekomen. In april wordt het advies van de commissie voor de m.e.r. verwacht. Het advies en de reacties op de zienswijzen worden verwerkt in een reactienota (mei/juni). De definitieve Voorkeursbeslissing kan door de Ministerraad na de zomer worden genomen. Met de definitieve Voorkeursbeslissing werkt het programma in de Planuitwerkingsfase toe naar een definitief

besluit: de Programmabeslissing in 2023. De uitkomsten van de gezamenlijke studie met Duitsland naar een grensoverschrijdend oefengebied eind 2022/ begin 2023 worden hierbij betrokken. Met het nemen van de Programmabeslissing start de Realisatiefase met stapsgewijze implementatie vanaf 2024 tot 2035.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Definitieve Voorkeurbeslissing (na de zomer 2021)
- Afronding van gezamenlijke studie naar een grensoverschrijdend oefengebied met Duitsland (2022/2023)
- Ontwerp-Programmabeslissing (2022/2023)
- Definitieve Programmabeslissing (2023/2024)
- Aanvang van de Realisatiefase (2024 en verder)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Halfjaarlijkse Voortgangsbrieven namens Minister IenW en Staatssecretaris Defensie aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2021, zie kamerstukken 31936, nrs. 511, 551, 647 en 720
- Startbeslissing Luchtruimherziening, Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2021, zie kamerstuk 31936 nr. 595
- Ontwerp-Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening, Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2021, kamerstuk 31936 nr. 832

Drones

Huidige stand van zaken/problematiek
Het Nederlandse luchtruim is compact en complex en wordt door veel verschillende stakeholders gebruikt. Het gebruik van drones en onbemande luchtvaartuigen neemt sterk toe. Deze ontwikkeling biedt nieuwe kansen voor bedrijven en leidt tot nuttige toepassingen. De overheid 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 risico's. Bij de ontwikkeling en inbedding van drones moet rekening gehouden worden met veiligheid en maatschappelijke acceptatie. De opgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is om een balans te vinden tussen al deze belangen. Een belangrijk onderdeel hierbij is het goed betrekken van de diverse stakeholders.

Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Nieuw regelgeving per 31 december 2020
De afgelopen periode lag de focus op de implementatie van de Europese verordening voor drones, die per 31 december 2020 van kracht is. Dit betekent dat er verschillende nationale regels komen te vervallen na de overgangsperiode. De nieuwe Europese regels zijn gebaseerd op het risico van de vlucht met een specifieke drone. Dat risico hangt onder andere af van het gewicht van de drone, het kennisniveau van de operator en de locatie waar gevlogen wordt. Het is vanaf 31 december voor de meeste exploitanten verplicht om zich te registeren bij de RDW. De regels gelden voor alle dronevluchten, behalve als er binnenshuis of met een speelgoeddrone wordt gevlogen. Tot 1 januari 2022 is er een overgangsperiode voor omzetting van een aantal vergunningen. Vanaf 1 januari 2023 gelden er nieuwe regels voor drones zonder CE-label.

Begin 2022: Drones regelgeving op de BES.
Momenteel wordt er door experts uit de zes Caribische eilanden gewerkt aan de voorwaarden voor het opstellen van een beleidskader voor drones voor Curaçao, Aruba en Sint-Maarten afzonderlijk en voor de BES. De huidige luchtvaartregelgeving voor de BES staat het nu niet toe dat er met drones gevlogen kan worden op de BES. Om dit wel mogelijk te maken in de toekomst is er een integraal afwegingskader opgesteld voor het beleid en gewenste regelgeving om vliegen met drones op de BES toe te staan. Daarnaast zal bij het maken van de regelgeving voor de BES rekening gehouden worden met de specifieke kenmerken van Bonaire en de andere twee eilanden zoals de Controle Zone van de internationale luchthaven, en de bijzondere vogelpopulatie. Bovendien is het voor de zes eilanden wenselijk om indien mogelijk geharmoniseerde regelgeving te hebben.

Beleidsagenda Drones

In 2020 zijn met de sector in diverse samenstellingen gesprekken gevoerd over de ontwikkelingen en opgaven voor drones in Nederland. Een (concept) beleidsagenda met verschillende actielijnen wordt in de zomer van 2021 verwacht. De eerste contouren met focuspunten zijn:
1. Veiligheid: een opgave op het gebied van veiligheid, toelating, inspectie en handhaving;
2. Ruimte: het gebruik van de ruimte waarbij U-space en zonering een belangrijke rol spelen;
3. Innovatie: het ontsluiten van het potentieel en de innovatiekracht van de dronessector;
4. Het ontwikkelen van kennis en kunde;
5. (inter-)nationale samenwerking (leren van anderen).

In deze opgaven zitten niet alleen vragen voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, of de Rijksoverheid, maar ook voor decentrale overheden, de sector en kennisinstellingen. De mogelijkheden die drones bieden zijn onuitputtelijk. Er wordt met drones volop geïnnoveerd, zowel in de techniek als in de toepassing. Het beleid voor drones is daarom adaptief.

De implementatie van U-space
De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Deze zijn gericht op een veilige operatie van drones en een veilige integratie in het luchtruim. U-space, het verkeersleidingssysteem voor drones, is hier een belangrijk onderdeel van. In de komende jaren zal U-space onderdeel worden van het luchtruimsysteem, waarbij op een kosten-efficiënte manier in real-time toegang wordt verleend aan alle luchtruimgebruikers, bemand en onbemand, en waarbij een groot aantal operaties tegelijk kan plaatsvinden. Drone-operators kunnen zo hun missies optimaal plannen en uitvoeren. De Europese Commissie ontwikkelt regelgeving voor het gebruik van drones en U-space. Naar verwachting zal de nationale wet- en regelgeving in de tweede helft van 2021 worden vervangen, waarna de lidstaten circa twee jaar (tot 26 januari 2023) hebben om de initiële diensten operationeel uit te rollen en beschikbaar te stellen aan alle drone-operators en –piloten. Dit betreft de eerste fase van U-space. De volledige doorontwikkeling van meer geavanceerde U-space services loopt tot na 2030. Tijdige nationale implementatie van deze regels is een belangrijke voorwaarde om de Nederlandse dronesector toegang te geven tot de Europese markt.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Het borgen van de veiligheid op luchthavens in verband met drones, maart 2020 (IENW/BSK-2020/28382)
- Aanbieding adviesrapporten vergaand geautomatiseerd varen (Smart Shipping), maart 2020 (IENW/BSK-2020/4378), Rapport Monitor Deloitte: Eindrapport onderzoek varende drones
- Verzoek brief convenant deling dreigingsinformatie over droneaanvallen Saudi-Arabië, oktober 2019 (IENW/BSK-2019/220061)
- Aanbieding signaalrapportage ILT inzake het toenemende risico op botsing tussen recreatieve drones en de bemande luchtvaart, september 2019 (IENW/BSK-2019/182435)
- Voortgangsbrief drones, 28 mei 2018 (IENW/BSK-2018/88505)

Luchtvaart in de Cariben

Huidige stand van zaken/problematiek
Luchtvaart is voor Caribisch Nederland van vitaal belang voor de economie, vervoer van bewoners, goederen, toerisme, maar ook ziekenvervoer. Het is een levensader; een pijler onder de economische en sociale ontwikkeling. Om de bereikbaarheid van de eilanden te waarborgen ligt er voor IenW voor Caribisch Nederland een opgave om in te zetten op de luchtvaartthema's: veilig, verbonden, duurzaam, gezond en leefbaar.

Het Koninkrijk der Nederlanden bestaat sinds 10 oktober 2010 uit de landen Curaçao, Aruba, Sint Maarten en Nederland. Bonaire, Sint Eustatius en Saba (Caribisch Nederland) zijn bijzondere gemeenten: openbare lichamen, onderdeel van Nederland die rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid vallen. Hoewel de primaire focus van IenW op de eilanden Bonaire, Sint Eustatius en Saba ligt, wordt de inzet hierop in het bredere perspectief gezien met de overige autonome landen (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) in het koninkrijk. De bereikbaarheid van de eilanden is alleen mogelijk met goede infrastructuur en het naleven van internationale veiligheidseisen.

Daarom continueert het Rijk, samen met de landen van het Koninkrijk, de komende jaren de inspanningen voor Caribisch Nederland. Met als ambitie: samen zorgen voor duurzame, veilige,

efficiënte en betaalbare bereikbaarheid door de lucht. Dit is een voorwaarde voor een gezonde sociale en economische ontwikkeling van de eilanden en houdt rekening met maatwerk per eiland.

Beleidsagenda luchtvaart Cariben

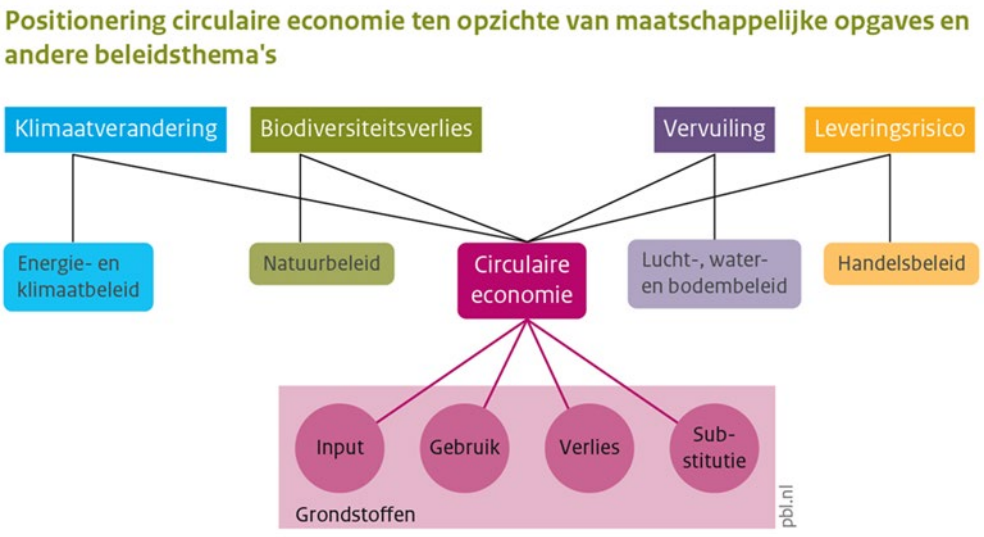
Conform de eerdere afspraken met de eilanden wordt ingezet op vier speerpunten:

1. Op orde brengen en houden van veiligheidstandaarden en -regels voor luchtverkeer, luchthavens en luchtruim, die aansluiten bij het vereiste veiligheidsniveau van ICAO. Inclusief het op orde brengen van opsporing en redding (search and rescue, SAR) door de kustwacht in Caribisch Nederland.
   Nederland zal samen met de landen zich ook inzetten op het vernieuwen van regelgeving:
   - Implementeren veiligheidseisen voor een SAR-organisatie en het toezicht hierop. Voor de kustwacht in de Cariben worden nieuwe kwaliteit-veiligheidseisen bepaald en het toezicht hierop.
   - Het vernieuwen en het implementeren van de veiligheidseisen voor luchtverkeers-dienstverlening. Luchtverkeersdienstverlener op Curaçao (DC-ANSP), de luchtvaartnavigatie-dienstverlener van Curaçao, verleent ook luchtvaartnavigatiediensten aan Caribisch Nederland (waaronder alle luchtverkeersleiding op Bonaire), Aruba en Sint Maarten. De luchtvaart-navigatiedienstverlener van Sint Maarten, PJIAE-ATS, verzorgt voor Nederland verkeers-leidingsdiensten op Saba en Sint Eustatius. Dit betekent dat de betrokken Landen voor het toezicht op deze organisaties nauw moeten samenwerken. Tot nu toe is deze samenwerking, hoewel aanwezig in de praktijk, niet geregeld en geformaliseerd. De nieuwe regelgeving sluit aan bij de internationale veiligheidseisen.
   - Realiseren nieuwe regelgeving voor drones (2022): Op dit moment is het vliegen met drones in Caribisch Nederland verboden. Er is op dit besluit geen mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing. Daarom wordt met de zes Caribische eilanden gewerkt aan regelgeving voor drones. Bij het maken van de regelgeving wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken van de eilanden, zoals de Controle Zone van de internationale luchthaven op Bonaire, en de bijzondere vogelpopulatie. Bovendien is het voor de zes eilanden wenselijk om geharmoniseerde regelgeving te hebben.
   - Luchtruimwijzigingen op Bonaire: de komende jaren wordt vanuit IenW samen met de landen gewerkt aan herindeling van het luchtruim. Daarbij zal ook aandacht zijn voor het updaten van verouderde regelgeving.
2. Aanleg en het meerjarig onderhouden van adequate luchthaveninfrastructuur op Caribisch Nederland en luchtverkeersleidingsdiensten. De laatste jaren is door IenW geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur op luchthavens van Caribische Nederland. Dit jaar wordt de nieuwe luchthaven terminal en verkeerstoren op Sint Eustatius in gebruik genomen. Ook wordt de komende twee jaar geïnvesteerd in nieuwe verlichting voor de start en landingsbaan op Bonaire. In 2020 is een nieuw aanwijzingsbesluit voor de luchthaven van Saba gepubliceerd. Er wordt gewerkt aan publicatie van nieuwe aanwijzingsbesluiten voor de luchthaventerreinen van Bonaire en Sint Eustatius. Inzet is dat in de toekomst het beheer en onderhoud door de eilanden zelf zal worden ingevuld.
3. Bijdragen met de andere betrokken departementen aan bereikbaarheid van Caribisch Nederland, met als doel het bevorderen van de lokale economie en het sociaal perspectief. SEO concludeerde in 2018 dat het marktmechanisme voor airlines in het Koninkrijk niet optimaal werkt, en dat overheidsingrijpen gerechtvaardigd zou zijn. De Rijksoverheid heeft in december 2020 een hypothecaire lening aan Winair (de enige airline die regulier vliegt op Saba en Sint Eustatius) verstrekt om een onmiddellijk faillissement als gevolg van de COVID-19-pandemie te voorkomen. Mogelijk zal het kabinet binnenkort moeten besluiten over eventuele aanvullende steun aan Winair. De Nederlandse staat neemt deel in Winair (7,95%).
4. Bevorderen van een goed functionerend luchtvaartsysteem. Het Koninkrijk der Nederlanden (Verdrag-staat met ICAO) heeft de verplichting op zich genomen om de veiligheids-standaarden van de verschillende luchtvaartdomeinen te implementeren. Hierbij hoort ook de verplichting om te zorgen voor een continue monitoring van de status van de implementatie van deze ICAO-standaarden, aanbevolen werkwerkwijzen en overige verplichtingen. Op basis van eerdere afspraken (protocollen en MOU's) zullen de landen dit jaar in de Regiegroep Luchtvaart verdere uitwerking en sturing geven aan het harmoniseren van beleid, regelgeving en toezicht voor luchtvaartveiligheid. Naast luchtvaartveiligheid wordt in deze regiegroep ook gestuurd op thema's zoals bereikbaarheid, duurzame luchtvaart en innovaties (drones).

3b Circulaire economie

Circulaire economie (CE) algemeen (link met klimaat o.a.)

Huidige stand van zaken/problematiek
Met de transitie naar een circulaire economie zorgen we ervoor dat we slimmer omgaan met onze grondstoffen en zo min mogelijk afval over houden. Zo kunnen we ongeveer de helft van de CO_2-reductie realiseren en het klimaatprobleem aanpakken, voorkomen we vervuiling van lucht, water en bodem, helpen we de biodiversiteit en ontstaat er minder schaarste aan grondstoffen en materialen. De transitie naar een circulaire economie vergroot zo de brede welvaart en biedt tegelijkertijd economische kansen voor innovatie en ondernemerschap van Nederlandse bedrijven, kan de handelspositie van Nederland als koploper versterken en zorgen voor nieuwe werkgelegenheid. Voor het behoud van deze koplooperspositie is een proactieve benadering bij de beleidsontwikkelingen in Brussel van belang, in het bijzonder wanneer deze kunnen uitmonden in kaderstellende regelgeving.
Circulaire economie is gebaseerd op het principe dat we het gebruik van eindige grondstoffen reduceren en grondstoffen zo lang mogelijk in gebruik houden. Om de mate van circulariteit uit te drukken gebruiken we de R-ladder, die versimpeld uit 3 categorieën bestaat: 'reduce' – 'reuse' – 'recycle'. Hoe hoger op de R-ladder, des te groter de mate van circulariteit. Dat betekent dat niet alleen moet worden ingezet op recycling, maar bijvoorbeeld ook op producten zodanig ontwerpen dat ze circulair zijn.
Doelstelling is dat Nederland in 2050 volledig circulair is en in 2030 de hoeveelheid primaire grondstoffen die gebruikt wordt gehalveerd is. Dit is een richtinggevend doel waarbij in de uitwerking de focus ligt op grondstofstromen met de grootste impact op milieu en leveringszekerheid. Het fundament is gelegd met het Rijksbrede programma 'Nederland Circulair in 2050'. Veel partijen zijn bij elkaar gebracht en veelal op vrijwillige basis zijn de eerste concrete stappen gezet. De eerste integrale CE monitoringsrapportage (PBL, januari 2021) laat zien dat we nu op een kantelpunt staan. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) concludeert dat om de doelen van 2030 en 2050 te halen intensivering van de beleidsinzet nodig is.
In deze fase van de transitie naar een circulaire economie is behoefte aan verdere concretisering van de mobiliserende, maar algemene doelen voor 2030 en 2050. Daarom is in 2020 in een gezamenlijk proces met (een gedeelte van) de grondstoffenakkoordpartners en het PBL gestart met de uitwerking en concretisering van de halveringsdoelstelling voor 2030 en de algemene doelstelling voor 2050. PBL heeft in de zomer van 2021 een policy brief uitgebracht, waarin een kader voor een set samenhangende doelen wordt geschetst. Op 14 juli 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over deze policybrief en de tussenstand in dit proces (zogenoemde eerste fase). Volgens PBL is het bij de doelenuitwerking van belang te kijken naar grondstofstromen die het meest effect hebben op klimaat, biodiversiteit, milieuvervuiling en leveringszekerheid. Grondstofstromen met grootste omvang blijken niet per se grondstofstromen met grootste milieu-impact. PBL geeft aan dat de effecten van grondstoffengebruik het meest effectief kunnen worden aangepakt op het niveau van productgroepen, gezien de effecten over de hele levensduur in de gehele productieketen.



Bron: PBL

Als eerste stap in de verdere uitwerking met doelen adviseert PBL met concrete productgroepen aan de slag te gaan die het meeste impact hebben op de genoemde vier effecten. In september 2021 is de tweede fase voor de nadere concretisering van de circulaire economie doelen opgestart waarbij drie stappen worden onderscheiden. De eerste stap is gericht op de selectie van impactvolle productgroepen per transitieagenda, de tweede stap is gericht op de uitwerking van een set doelen per productgroep en stap 3 betreft het uitwerken van activiteiten die nodig zijn om de doelen te helpen realiseren. Het streven is om in het voorjaar van 2022 roadmaps uitgewerkt te hebben voor de geselecteerde productgroepen en concrete uitvoeringsplannen/scenario's voor de komende vier jaar. Daarna is een experttoets van deze plannen voorzien door PBL. De inzet is om halverwege 2022 de uitkomsten naar de Kamer te sturen. Bij de uitwerking van de doelen zijn de verantwoordelijke departementen (IenW, EZK, BZK en LNV) en de Transitieteams in eerste instantie aan zet onder regie van IenW. Daarnaast vindt afstemming plaats met de medeoverheden (IPO, VNG, UvW) en maatschappelijke partners als VNO-NCW, MVO NL, vakbonden, Jonge Klimaatbeweging en Natuur & Milieu. Een kennisteam waar PBL zitting in heeft samen met een paar andere kennisinstellingen (TNO, CML, CBS en RIVM) ondersteunt dit proces en geeft advies bij de tussenstappen.
Het betreft nadrukkelijk een iteratief leerproces. Concretisering van de doelen voor circulaire economie is en blijft immers complex, omdat er niet gewerkt kan worden met 1 indicator, zoals bijvoorbeeld CO2-reductie bij de klimaatopgave.

CE en klimaat
Huidige stand van zaken/problematiek
De circulaire economietransitie staat niet op zichzelf. Deze transitie heeft grote raakvlakken met andere grote maatschappelijke opgaven en transities. Bijvoorbeeld de woningbouwopgave, de klimaat- en energietransitie en de kringlooplandbouw. De transities kunnen elkaar versterken. De circulaire economie kan bijvoorbeeld een belangrijke bijdrage leveren aan de klimaat- en energietransitie: berekend is dat zo'n 45% van de broeikasgassenuitstoot te maken heeft met het 'maken van producten' (de extractie van grondstoffen en het productieproces). Dat betekent dat met circulaire grondstoffen en producten in potentie bijna de helft van de klimaatopgave kan worden gerealiseerd. Dat geldt zeker in materiaal-intensieve sectoren als de bouw, de maakindustrie, consumptiegoederen en kunststoffen. Anderzijds blijkt uit de policybrief van PBL 2019 (zie H 1) dat voor de Nederlandse energietransitie de huidige wereldwijde productie van een aantal kritieke metalen niet zonder meer voldoende is om aan de vraag daarin te voorzien. Zonder duidelijke sturing en het borgen van samenhang lopen de transities ook het risico dat ze elkaar tegenwerken.

Er wordt door de betrokken departementen gewerkt aan een integrale visie op de transities. In het regeerakkoord van kabinet Rutte-III hing circulaire economie onder de klimaatopgave. Dit betekende ook dat het CE-beleid voor financiering grotendeels afhankelijk was van de klimaatgelden (klimaatenveloppes, Urgendamiddelen, DEI-subsidies (demonstratie klimaat- en energie-innovatie, subsidie Stimulering Duurzame Energieproductie en klimaattransitie (SDE++)). In de praktijk is gebleken dat het beperkt mogelijk is om circulaire maatregelen in het grootste klimaatinstrument, de SDE++, te laten opnemen. Grote manco is dat CE gericht is op het verduurzamen van ketens, terwijl de uitvoering van het klimaatakkoord gericht is op kostenefficiënte wijze de CO_2-uitstoot in Nederland te verminderen, via de 'schoorsteenbenadering', gebaseerd op de internationaal afgesproken methode hiervoor. De bijdrage van specifieke CE-maatregelen aan CO_2-reductie is op dit moment slechts in beperkte mate hard te maken.

Korte- en lange termijnmijlpalen (resp 2 en 4 jaar)
- Naast een betere eigenstandige positie van CE is de inzet ook om de synergie tussen CE en klimaat te versterken via onder meer de governance, betere onderbouwing van de bijdrage van CE aan de klimaatopgave en mogelijk aanvullende maatregelen voor keteneffecten. Het beter inzichtelijk maken van deze keteneffecten zal worden bepleit in Europa. T.a.v. de mogelijke bijdrage van CE aan de klimaatopgave geeft het rapport van TNO en Ecorys aan dat naar schatting 7,2 Mton CO_2-eq. reductie door circulaire maatregelen kan worden gerealiseerd.
- DLCE heeft diverse maatregelen ontwikkeld die moeten bijdragen aan CO_2-reductie op korte termijn (i.v.m. uitvoering geven aan het Urgenda-vonnis). Hiervoor is in totaal € 80 miljoen beschikbaar gekomen. Een beperkt deel van de maatregelen is nog niet uitgevoerd en loopt door tot eind 2022. In de Miljoenennota is aanvullend €30 miljoen beschikbaar gekomen voor ophoging van de Subsidieregeling Circulaire Economie voor ketenprojecten in de

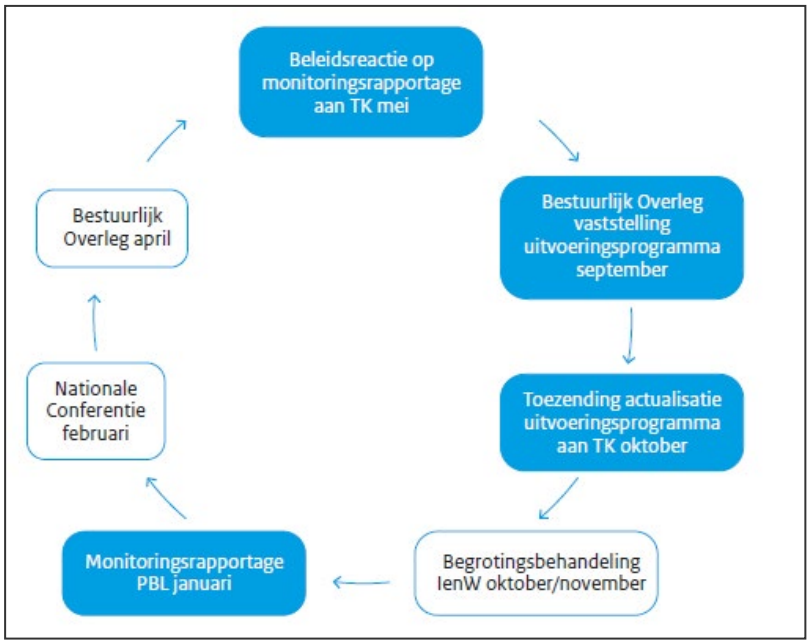
komende jaren. Daarnaast is €90 miljoen op begroting FIN voor 2022-2024 toegevoegd voor de ophoging van de fiscale regeling MIA/Vamil, die ook ingezet kan worden voor CE. Voor de bijbehorende uitvoeringskosten is €3 miljoen op de IenW begroting beschikbaar gesteld.
- Er is, samen met EZK, een menukaart opgesteld van mogelijke aanvullende maatregelen die de synergie tussen de circulaire en klimaatneutrale transities versterken, langs de trits 'normeren, beprijzen en subsidiëren'.
- RIVM voert een gezamenlijke opdracht van EZK en IenW uit gericht op het inzichtelijk en meetbaar maken van CO_2-reducties in de keten. Hiermee kunnen eventuele beleidsmaatregelen ook beter doorgerekend worden.
- Agendering/bewustwording van belang van CE in klimaatopgave in internationale gremia (naast EU ook VN, bilateraal, coalities).

Programma Nederland Circulair in 2050

Huidige stand van zaken
In 2016 is het Rijksbrede programma 'Nederland circulair in 2050' aangeboden aan de Kamer, in 2017 opgevolgd door een Grondstoffenakkoord. Het Grondstoffenakkoord is ondertekend door 420 partijen, die allemaal de doelstelling om in 2050 als Nederland volledig circulair te zijn ondertekend hebben. Belangrijk onderdeel van de transitie is namelijk een brede samenwerking met maatschappelijke partijen afgesloten met werkgevers, vakbonden, milieubeweging en decentrale overheden waarin is afgesproken het programma verder uit te werken in de transitieagenda's. Deze vijf agenda's vormen samen met tien dwarsdoorsnijdende beleidsthema's het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019-2023.

In het Rijksbrede Programma zijn de doelen voor 2030 en 2050 verankerd: 50% minder gebruik van primaire abiotische grondstoffen in 2030; een volledig circulaire economie in 2050.
De staatssecretaris van IenW is coördinerend bewindspersoon van het Rijksbrede programma CE. Er wordt nauw samengewerkt met BZK, EZK en LNV en een groot aantal partners vanuit het bedrijfsleven, de wetenschap, NGO's, decentrale overheden etc.

Beleidscyclus
In het kader van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie is een beleidscyclus ingericht om te leren en bij te sturen. Dit omdat CE een jonge transitie waarover nog veel onbekend is. Daardoor is monitoring van de voortgang een belangrijke bron om te zien hoe het gaat en aan welke knoppen gedraaid moet worden. Dat kan jaarlijks in de actualisatie van het uitvoeringsprogramma.
De beleidscyclus rondom het programma is als volgt vormgegeven:



In 2019 is het *Uitvoeringsprogramma CE 2019-2023* naar de Tweede Kamer gezonden; in september 2020 het geactualiseerde Uitvoeringsprogramma 2020 en in oktober 2021 het geactualiseerde Uitvoeringsprogramma 2021. Het programma bevat alle inspanningen van het Rijk en andere partijen om het gebruik van grondstoffen, materialen en goederen te verduurzamen. Deze inspanningen worden toegespitst op 5 prioritaire ketens van gebruik (transitieagenda's): biomassa & voedsel, kunststoffen, maakindustrie,

bouw en consumptiegoederen. Deze worden uitgevoerd door een transitieteam met een voorzitter vanuit het "veld" (wetenschap, bedrijfsleven) en vertegenwoordiging uit dat veld, waar telkens een departement medeverantwoordelijk voor is. Voor IenW geldt dat voor kunststoffen (IenW), Consumptiegoederen (IenW), en Bouw (samen met BZK die aan de lat staat voor woning- en utiliteitsbouw) en IenW voor grond-, weg- en waterbouw (GWW)). EZK is verantwoordelijk voor de maakindustrie, LNV voor biomassa & voedsel.

Daarnaast wordt met tien dwarsdoorsnijdende thema's ingezet op de interventiemogelijkheden die het Rijk heeft:

1. Producentenverantwoordelijkheid
2. Wet- en regelgeving
3. Circulair ontwerpen
4. Circulair inkopen
5. Marktprikkels
6. Financieringsinstrumenten
7. Monitoring, kennis en innovatie
8. Gedrag en communicatie, onderwijs en arbeidsmarkt
9. Internationale inzet
10. Versnellingshuis Nederland Circulair!

Deze thema's worden hieronder nader uitgelicht.

Op 21 januari 2021 is de eerste Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) uitgebracht door het PBL. De ICER is een belangrijke tweejaarlijkse rapportage van het monitoringsprogramma waarover het PBL de regie voert. Het geeft inzicht in hoever we op weg zijn naar de circulaire economie in 2050 en hoe de ingezette acties en middelen bijdragen aan het realiseren van dit doel.
In de ICER wordt geconcludeerd dat de overheid een goede basis heeft gelegd voor de transitie naar CE. Nederland hoort bij de koplopers in de EU voor wat betreft recycling en grondstoffenefficiëntie, maar heeft per inwoner 43% meer afval dan gemiddeld. Tegelijkertijd signaleert de ICER ook zorgpunten. Zo gaan de grondstoffentrends in Nederland niet de goede kant op, is voor de Nederlandse consumptie in productieketens wereldwijd steeds meer land nodig en zijn de leveringsrisico's voor de Nederlandse economie toegenomen, met name voor kritieke metalen die relevant zijn voor de energietransitie.
Geconcludeerd wordt dat de transitie zich in de beginfase bevindt en dat een intensivering van beleid nodig is.

In de ICER worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Zorg ervoor dat milieuschade in de prijzen van producten en diensten is verrekend en dat wet- en regelgeving circulaire initiatieven niet langer op achterstand zetten ten opzichte van (gevestigde) lineaire praktijken.
- Maak in het circulaire economiebeleid meer gebruik van 'drang en dwang', zoals heffingen en regulering, inclusief normstelling.
- Verhoog stapsgewijs de circulariteitseisen bij inkoop en aanbesteding door de overheid, alsook die in het kader van de producentenverantwoordelijkheid.
- Ontwikkel een uitgewerkte en door bedrijven en maatschappelijke organisaties breed gedragen visie op de circulaire economie, en werk deze uit in concrete doelen. Deze doelen kunnen per transitiethema, keten of productgroep verschillen, wat vraagt om een gedifferentieerde aanpak.
- Zorg voor een heldere rolverdeling tussen de verschillende partijen die bij de uitvoering van het circulaire economiebeleid zijn betrokken.

Financiële middelen
In het Regeerakkoord Rutte-III zijn geen structurele middelen toegekend specifiek aan de circulaire economie-opgave. Daarom is door middel van herprioritering binnen de begroting van IenW € 40 miljoen vrijgemaakt voor CE voor de jaren 2021-2024. Voor 2021 en 2022 gaat het om 15 miljoen, voor 2023 en 2024 om €5 miljoen. Met de huidige aflopende reeks is de verwachting dat de gestelde doelen niet gehaald worden. Daarnaast zijn er tot en met 2022 middelen beschikbaar ten behoeve van het uitvoeren van de Urgendavonnis. Dit gaat om € 7,5 miljoen in 2021 voor grond-/weg- en waterbouw (GWW)-gerelateerde maatregelen, € 1 miljoen voor retourpremie koel- en vrieskasten en daarnaast in totaal € 24 miljoen in 2021 en

2022 voor maatregelen die verband houden met recycling (oa. plastic- en textiel). Van deze €24 miljoen zal het meeste in 2021 worden uitgegeven. Ook heeft DLCE beschikking over middelen vanuit de klimaatenveloppes. Dit gaat om jaarlijks € 10 miljoen in 2021 en 2022, en vanaf 2023 tot en met 2030 om jaarlijks € 15 miljoen. Aan zowel de Urgendamiddelen als de klimaatmiddelen is het doel gekoppeld om zo spoedig mogelijk CO_2 uitstoot te reduceren. Hierover vindt achteraf verantwoording plaats.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	t/m 2030
Incidenteel vanuit IenW begroting	**15.000**	**15.000**	**5.000**	**5.000**	**0**	**0**	**0**	**0**
Klimaatenveloppes	**10.000**	**10.000**	**15.000**	**15.000**	**15.000**	**15.000**	**15.000**	**15.000**
Maatregelen in de Grond- Weg- en Waterbouw (GWW)	2.000	2.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Ketenaanpak	3.000	3.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Klimaatneutraal en circulair inkopen en aanbesteden	2.000	2.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Kunststof- en textielrecycling	3.000	3.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Urgendamiddelen	**21.737**	**16.763**	**11.000**	**5.000**	**5.000**	**2.000**	**3.000**	**0**
Uit Urgenda I: stimulering van CO_2 reducerende maatregelen CE	13.237	10.763	0	0	0	0	0	0
Uit Urgenda II: retourpremie Koel- en vrieskasten	1.000	0	0	0	0	0	0	0
Uit Urgenda II: maatregelen GWW	7.500	0	0	0	0	0	0	0
Uit Urgenda III: MIA/VAMIL regeling[24]		31.000	31.000	31.000	0	0	0	0
Uit Urgenda III: Subsidieregeling circulaire ketenprojecten				30.000 totaal (reeks nader vast te stellen)				0
Totaal	**46.737**	**41.763**	**31.000**	**25.000**	**20.000**	**17.000**	**18.000**	**15.000**

Tabel Vrijgemaakte middelen voor circulaire maatregelen (x € 1.000)

Korte- en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
2021-2022:

- Concretiseren doelen en toedelen bijbehorende prestatiedoelen, met evt herijking transitieagenda's en governance
- Nationale Conferentie CE 2022 (en elk volgend jaar)
- Regionale CE-strategieën die bestuurlijk worden vastgesteld door de partijen in de regio
- Onderzoek ondersteuning circulaire wijken en afhankelijk van de bevindingen uitvoering geven aan de ondersteuning
- Voortgangsbericht monitoring PBL 2022 en 2024 en volgende ICER 2023 en 2025
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma CE najaar 2022 (en elk volgend jaar)
-

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Kamerbrief concretisering en uitwerking doelen (zomer 2022)
- Actualisatie Uitvoeringsprogramma CE (oktober 2022) (en ieder volgend jaar)
- Voortgangsbericht PBL (januari 2022 en 2024) en ICER (2023 en 2025)

Transitieagenda's waar IenW bij betrokken is
Transitieagenda Consumptiegoederen
Stand van zaken
De transitieagenda is gericht op afvalreductie en -preventie aan de vóórkant van de keten door het stimuleren van een verschuiving naar consumentenproducten die ontworpen zijn om langer en optimaler gebruikt te kunnen worden en door nieuwe samenwerkings- en gebruiksvormen en verdienmodellen. De aandacht gaat uit naar de volgende categorieën consumptiegoederen: kleding/textiel, huishoudelijke apparaten, meubels en wegwerpproducten/verpakkingen. De transitie richt zich daarbij op de hogere treden op de R-ladder zoals hergebruik, delen/lenen, repareren en toepassen van secundaire grondstoffen.

Resultaten
Er zijn de afgelopen jaren verschillende projecten uitgevoerd, zoals het realiseren van het eerste nationale test- en kenniscentrum circulaire plastics (NTCP), het oprichten van de Dutch Circular

Textile Valley (DCTV) en een subsidieregeling voor circulaire ambachtscentra voor het ondersteunen van nieuwe samenwerkingsvormen op gemeentelijk niveau (inclusief sociale agenda en onderwijs) en het invoeren van een Uitgebreide Producenten Verantwoordelijkheid (UPV) voor matrassen (via AVV in 2021). Daarnaast zijn diverse pilots en verkenningen uitgevoerd rond deeleconomie, verpakkingen en retourzendingen in de e-commerce, product-als-dienst-modellen, logistieke vraagstukken, digitalisering en het circulair maken van plaatmateriaal. Daarnaast worden diverse projecten opgestart voor circulair design vanuit CIRCO en worden vanuit Milieu Centraal consumenten geïnformeerd over de mogelijkheden van delen, lenen, hergebruik, tweedehands spullen en andere vormen van duurzaam consumeren om bij te dragen aan de circulaire economie.

Doelen
Doelen in een volgende kabinetsperiode zullen gericht zijn op UPV schema's, Europese afspraken over productbeleid en inzet op hergebruik en langer/optimaler gebruik maken van consumptiegoederen via repareren, delen, lenen, circulaire ambachtscentra, nieuwe verdienmodellen en ketensamenwerking.

Transitieagenda Kunststoffen
Zie Kunststoffen: plastic en verpakkingen

Bouw/GWW
Stand van zaken
Vanwege de betrokkenheid bij de grond-, weg-, en waterbouw (GWW) (RWS en ProRail) en de verantwoordelijkheid voor het beheer van bouw- en sloopafval ('bouwbreed') is IenW medetrekker voor de transitie naar een circulaire bouweconomie. De andere partner, BZK, is verbonden in verband met de verantwoordelijkheid voor de bouwregelgeving en voor de woning- en kantoorbouw. BZK is tevens politiek aanspreekpunt voor deze transitieagenda (TA). Het doel van de TA als geheel sluit aan bij die van het Rijksbrede CE-doel: in 2030 is de bouw 50% circulair. In 2050 is de bouw volledig circulair.

Korte- en lange termijnmijlpalen
- Namens de beleidskern is DGMo opdrachtgever van de Strategie klimaatneutrale en circulaire Rijksinfra die door RWS en ProRail wordt uitgevoerd: de ambitie is om uiterlijk in 2030 volledig klimaatneutraal te zijn en circulair te werken (100% CO_2-reductie, hoogwaardig hergebruik van alle materialen en halvering van het gebruik van primaire grondstoffen)
- Betonakkoord: in 2030 productie van 100% recyclebaar beton en 30% minder CO_2-uitstoot t.o.v. 2019.
- Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in de gevelbouw (in voorbereiding): in 2030 90% hergebruik van de grote onderdelen van gevels, gevelproducten en –materialen.

Dwarsdoorsnijdende thema's

1. Producentenverantwoordelijkheid
Producentenverantwoordelijkheid (hierna UPV: uitgebreide producentenverantwoordelijkheid) maakt producenten en importeurs verantwoordelijk voor het afvalbeheer van de producten die door hen op de markt zijn of worden gebracht. Zodra UPV wettelijk van toepassing wordt verklaard op een specifieke afvalstroom, verschuift de verantwoordelijkheid voor het afvalbeheer en de kosten daarvan van de overheid naar de desbetreffende producenten. Daarnaast zal UPV stimuleren tot verduurzaming en duurzaam gebruik van producten, bevordert het de vernieuwing van inzameling en recycling van afgedankte producten en leidt het tot lagere kosten voor afvalbeheer. In Nederland zijn al UPV-systemen in werking voor verpakkingen, papier, vlakglas, autobanden, autowrakken, accu's, batterijen en elektronisch afval. Besloten is dat de komende jaren nog nieuwe UPV-systemen worden ingevoerd voor wegwerpplastics (EU-richtlijn voor wegwerpplastics) en voor textiel (2023) en matrassen (2021).

Mijlpalen
- UPV voor textiel: 01/01/2023
- UPV voor tabaksproducten en uitbreiding voor verpakkingen: 5/1/2023
- UPV voor ballonnen, vochtige doekjes, vistuig: 31/12/2024

2. Wet- en regelgeving

IenW zet in op een passend kader voor wet- en regelgeving dat de transitie naar een volledig circulaire economie optimaal faciliteert. De huidige wetgeving is gericht op een lineaire economie en het vergt aanpassing om het toepasbaar te maken op CE. Uiteraard gebeurt dit zorgvuldig en met inachtneming van de veiligheid van mens en milieu. Concrete activiteiten zijn de modernisering van de Wet milieubeheer en het opstellen van een Circulair Materialenplan als opvolger van het huidige Landelijk Afvalbeheerplan. Vanzelfsprekend speelt regelgeving vanuit Europa ook een grote rol, waar de komende periode nog een hoop nieuwe/aangepaste regelgeving verwacht wordt in het kader van het CE actieplan. Zie verder *Afvalbeheer*.

3. Circulair ontwerpen
Circulair ontwerp van producten is een eerste vereiste om de productie van afval te verminderen, de bovengenoemde R-strategieën mogelijk te maken en circulaire businessmodellen te stimuleren. Zonder een circulair ontwerp van producten zal een circulaire economie niet tot stand komen. Producten worden dan vroegtijdig afgedankt, zijn nauwelijks repareerbaar en slecht recyclebaar met als gevolg verspilling van energie en grondstoffen. Circulair ontwerp van producten heeft als doel om de waarde van producten juist zolang mogelijk te behouden, minder grondstoffen en energie te verbruiken en uiteindelijk het ontstaan van afval tegen te gaan. Het programma CIRCO stimuleert maakbedrijven en productontwerpers tot circulair ontwerpen van hun product of dienst. CIRCO is een programma van de Topsector Creatieve Industrie. Inmiddels hebben 1000 bedrijven deelgenomen aan een CIRCO-track en hebben 500 ontwerpers deelgenomen aan een CIRCO-class. Daarbij is 'Safe-by-Design' een belangrijk aandachtspunt om ervoor te zorgen dat hergebruik mogelijk is zonder risico's voor mens en milieu. Daarbij gaat met name aandacht uit naar zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) die in circulaire producten terecht kunnen komen.

Mijlpalen:
Op basis van de huidige middelen is het doel dat tot en met 2023 circa 4000 bedrijven hebben deelgenomen aan CIRCO. Vanaf 2024 zal CIRCO een economische activiteit en een openbaar kennisplatform moeten zijn van en voor stakeholders als fundamentele basis voor de circulaire economie.

4. Circulair Inkopen
zie Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI).

5. Marktprikkels
DGMI/DLCE beheert en beïnvloedt een aantal marktinstrumenten die niet alleen ten dienste staan van de Circulaire Economie, maar duurzaamheid in zijn algemeenheid bevorderen. Deze instrumenten hebben als doel producenten te stimuleren om duurzamer en circulair te produceren, consumenten te stimuleren duurzamer en circulair te consumeren dan wel effecten van economisch handelen inzichtelijk te maken. DLCE zorgt voor het beheer van de fiscale instrumenten MIA en VAMIL. IenW stelt jaarlijks de MIA/Vamil Milieulijst op waarop de technieken staan en voor welke percentage steun deze technieken in aanmerkingen komen. Verder speelt DLCE een actieve rol in de beleidsvorming op het thema fiscale vergroening en milieubelastingen zoals de afvalstoffenbelasting of de industriebrede CO_2-heffing. Ook bevordert DLCE transparantie in de milieuprestaties van de overheid en van bedrijven als instrument om verder te verduurzamen en stemmen af en werken waar mogelijk samen met omringende landen met de ontwikkeling en inzet van marktinstrumenten ten dienste van een circulaire economie en een beter milieu.

Korte- en lange termijn mijlpalen
december 2021: Publicatie Milieulijst MIA/Vamil 2022

6. Financieringsinstrumenten
Met het beter beprijzen van milieuschade of het aanjagen van investeringen en bestedingen met de hiervoor genoemde instrumenten wordt ook een bijdrage geleverd aan het sluiten van de businesscases van circulaire en duurzame bedrijfsmodellen. Een sluitende businesscase is randvoorwaardelijk voor het verkrijgen van financiering (een lening bij een bank of een deelneming van een beleggingsinstelling). Toch zijn er ook andere barrières voor het verkrijgen van financiering voor duurzame businesscases. Daarom is er ook voor dit thema specifieke aandacht. Sinds de startbijeenkomst/ronde tafel van juli 2020 werkt IenW samen met De Nederlandse Bank, Invest-NL, Nederlandse banken en beleggingsinstellingen in werkgroepen aan het oplossen van de onderkende barrières voor financiering.

Verder is IenW beleidsverantwoordelijk voor de fiscale regeling Groenprojecten. Deze regeling wordt momenteel aangepast waarmee de ruimte voor financiering van innovatieve circulaire en duurzame projecten wordt vergroot. Ook werkt DLCE samen met EZK aan het beleid rondom financierings-, borgstellings- en garantiefaciliteiten en de beleidsprioriteiten van InvestNL ten gunste van duurzame en circulaire activiteiten en draagt IenW bij aan de ontwikkeling van een taxonomie voor Circulaire investeringen die door de Europese Commissie wordt opgesteld.

Korte- en langetermijnmijlpalen
- 2022: High-level bijeenkomst banken over voortgang op oplossen barrières financiering
- December 2021: Voorhang TK wijziging Regeling Groenprojecten
- December 2021: Vaststelling en publicatie Wijziging Regeling Groenprojecten

Communicatie Tweede Kamer
Q4 2021 Kamerbrief voorhang TK Regeling Groenprojecten

7. Monitoring, Kennis en innovatie
Om een volledig circulaire economie (CE) te realiseren zijn nieuwe producten, werkwijzen en bedrijfsmodellen nodig, zodat consumenten en ondernemers in staat worden gesteld om circulaire keuzes te maken. Om dit technisch mogelijk te maken, is kennis- en innovatie inzet essentieel. In 2019 is in het kader van het missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid de kennis- en innovatieagenda voor de circulaire economie (KIA CE) opgesteld, in nauwe samenwerking met de Transitieagenda's en alle Topsectoren.

De KIA CE stuurt op de programmering van middelen voor publiek-private samenwerkingsprojecten door de Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) (voor wetenschappelijk onderzoek), TNO (voor toegepast onderzoek), de Topsectoren (voor de hele innovatieketen) en bedrijven en kennisinstellingen die samenwerken in projecten. Op dit moment zijn acties en kennis nog kleinschalig en versnipperd en betreft het vooral cross-over projecten CE-klimaat die zich niet hoog op de R-ladder bevinden. Hierdoor verlopen de voor de CE-transitie benodigde innovaties te traag. Op 6 juli 2021 is de eerste tenderregeling hiervoor open gegaan.
Mijlpalen
Vanaf 2021 jaarlijks een eigen tender open te stellen voor innovatieprojecten waar sprake is van Publiek-Private samenwerking (PPS).

8. Gedrag en communicatie, onderwijs en arbeidsmarkt
Om circulaire gedragsverandering te realiseren, hebben consumenten niet alleen voldoende kennis en motivatie nodig over circulaire keuzes, maar ook een fysieke, sociale en institutionele omgeving die deze keuzes ondersteunt. Weten en willen is namelijk nog geen doen. Daarvoor moeten circulaire keuzes ook daadwerkelijk gemakkelijk en aantrekkelijk genoeg zijn. Binnen het thema Gedrag & Communicatie wordt daarom onderzocht welke motiverende en belemmerende factoren een rol spelen in het tot stand komen van circulair gedrag en hoe een beleidsaanpak hier het meest effectief op in kan spelen.
Ook specifieke vaardigheden zijn nodig voor de transitie. De verwachting is *niet* dat er grote aantallen banen zullen verdwijnen maar *wel* dat de werkinhoud en arbeidsomstandigheden voor veel mensen kunnen veranderen. Dit vergt aanpassingen (leermaterialen, praktijklokalen, stageplaatsen), vooral in het beroepsonderwijs en docentenopleidingen, maar ook om- en bijscholing voor reeds werkenden. Er loopt sinds 2020 reeds een programma 'Circular Skills' en er is een verkenning gedaan of het mogelijk is aan te sluiten bij de aanpak voor de 'Gezonde School'. De volgende stap is om samen met de grondstoffenakkoord partners en transitieteams toe te werken naar concrete *human capital* agenda's.

9. Internationale inzet
Het is onmogelijk om onze CE-doelen te halen zonder te acteren met andere landen : de transitie is een mondiale transitie, bijna alle handelsketens zijn internationaal, kaders worden vaak in het buitenland gesteld (vooral EU), en de transitie moet op een eerlijke manier gebeuren.
Het komende jaar zal er veel aandacht zijn voor het uitwerken en uitvoeren van het CE Actieplan van de EU. Sterke internationale kaders zijn immers cruciaal. Verdere bewustwording buiten Nederland over de rol en verdere verkenning van de bijdrage van circulaire economie in het oplossen van de drie mondiale crises: klimaat, biodiversiteit en vervuiling, en de SDG's staat ook op het programma. Dat gebeurt in de VN, in coalities (zoals World Circular Economy Forum, maar ook rond andere thema's), en ook in bilaterale contacten. Verbinding wordt gezocht met

klimaatdiplomatie, financiering en het beleid rond schaarse grondstoffen en kritieke materialen, en het kader van de energietransitie. Nederland steunt ontwikkelingslanden bij hun transitieprocessen.

10. Versnellingshuis Nederland Circulair!
Circulaire ondernemers in een voornamelijk lineaire economie lopen tegen belemmeringen aan. Om de ondernemer in de circulaire economie te ondersteunen en te zorgen voor een toekomstbestendig bedrijfsleven is in februari 2019, Het Versnellingshuis Nederland Circulair! opgericht. Het Versnellingshuis is een samenwerkingsverband van VNO-NCW/MKB-Nederland, MVO Nederland, Het Groene Brein en het Ministerie van IenW. Ondernemers kunnen bij het Versnellinsghuis terecht met vragen over financiering, kennis, netwerkpartners en wet en regelgeving aangaande hun circulaire businesscase.
Jaarlijks start het Versnellingshuis vijf doorbraakprojecten. Het Versnellingshuis doet dit alles samen met een netwerk van ongeveer 70 'Versnellingspartners' die actief zijn in Nederland, zoals Invest NL, regionale ontwikkelingsmaatschappijen (ROM's), Friesland Circulair, etc.

Korte- en lange termijnmijlpalen (resp 2 en 4 jaar)
- Het Versnellingshuis is in 2021 geëvalueerd en op basis van evaluatie wordt gekeken of en hoe herijking vormgegeven kan worden
- Jaarlijks starten 5 moonshotprojecten
- Het Versnellingshuis loopt door tot en met 2024

CE in de regio

In Nederland ontplooien diverse regionale overheden, bedrijven en andere regionale versnellers – zoals economic boards en milieufederaties – actief circulaire initiatieven. De Integrale CE Rapportage (ICER) constateert dat regionale partijen (uitgezonderd een aantal koplopers) nog beperkte kennis en capaciteit hebben om hun rol in de transitie naar een CE op te pakken. Centraal in het beleid staat daarom dat regionale overheden kunnen voortbouwen op ervaringen van koplopers en dat er – zoals de ICER aanbeveelt meer samenhang komt tussen regionaal beleid, de transitieagenda's en de doorsnijdende thema's. Inzet is ook om in kaart te brengen welke belemmeringen lokale bevoegde gezagen ervaren om CE in de praktijk verder vorm te geven en hoe het rijk hen daarbij kan helpen. Een passende optie daarbij is het inrichten van een gezamenlijk CE-overleggremium ten behoeve van bv. casuïstiek rondom de beoordeling afvalstof of product.

Belangrijkste taken:

- In het geactualiseerde uitvoeringsprogramma staat dat de komende jaren gewerkt zal worden aan (1) het versterken van de samenhang en samenwerking door te werken aan een gezamenlijke regio aanpak; (2) de concretisering van gezamenlijke circulaire economie-doelen met de regio's en relevante stakeholders; en (3) het verbeteren van de kennisdeling, -ontsluiting en –borging.
- Uitvoering motie Moorlag voor circulaire wijken: Deze motie 'verzoekt de regering om, in navolging van de proeftuin aardgasvrijwijken, te verkennen of een proeftuin circulaire wijken en dorpen kan worden gestart.' Achtergrond is dat lokale initiatieven op het gebied van circulaire economie en deeleconomieën steun verdienen. Om de motie uit te voeren wordt in 2021 onderzocht op welke wijze het Rijk circulaire economie op lokaal niveau het beste kan ondersteunen en welke veelbelovende breder toepasbare lokale initiatieven er zijn.

- Ondersteuning Regio Deals bij het realiseren van regionale CE-strategieën: Het doel van zo'n strategie is om de regionale ambities om te zetten in concrete stappen, inclusief een perspectief in de tijd en een indicatief financieringsplan. Het Rijk faciliteert de in totaal acht regiodeals waarin circulaire economie een onderwerp is.

Mijlpalen:
- Q4 2022 eerste uitwerking gezamenlijke regio aanpak i.s.m. decentrale overheden, betrokken ministeries en relevante regio partijen.
- 2022 Uitvoering advies ten behoeve van de motie-Moorlag voor circulaire wijken.
- Q4 2022 5 kennissessies georganiseerd om regiodeals te ondersteunen richting regionale CE-strategieën

Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

Huidige stand van zaken
Op 22 januari 2021 heeft het Rijk het nieuw nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI), genaamd 'Opdrachtgeven met ambitie, inkopen met impact' gepresenteerd. Dit plan, dat door de toenmalige staatssecretaris van IenW aan de TK is gestuurd, heeft als doel het stimuleren van alle overheden om hun inkoopkracht (ruim € 80 miljard per jaar) in te zetten op (terugdringen) van CO_2-uitstoot, milieu-impact en grondstoffengebruik, om een inclusieve arbeidsmarkt te realiseren en om misstanden voor mens en milieu aan te pakken in internationale ketens. Het plan loopt van 2021 tot 2025.
IenW is het coördinerend departement voor het brede MVI-beleid richting de andere overheden.Daarnaast is IenW beleidsverantwoordelijk voor circulair en klimaatneutraal inkopen. Circulair inkopen door overheden is een belangrijk instrument voor de transities naar een klimaatneutrale en circulaire economie. Als er meer vraag ontstaat, dan kan de markt innoveren en veranderen. Daarnaast is BZK verantwoordelijk voor het Rijksinkoopstelsel. EZK, BZ, SZW en OCW (en mogelijk binnenkort ook LNV) doen mee vanuit hun beleidsverantwoordelijkheid op specifieke thema's.

Korte- en lange termijn mijlpalen
Najaar 2022: Kamerbrief stand van zaken MVI.

Communicatie Tweede Kamer
- Q4 2022 Kamerbrief Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie (onderdelen, circulair inkopen, marktprikkels en financiering)
- Q4 2022 Voortgangsbrief Nationaal Plan MVI 2021-2025.

Afvalbeheer

IenW zet in op een passend kader voor wet- en regelgeving dat de transitie naar een volledig circulaire economie optimaal faciliteert. Grondstoffen worden zo efficiënt mogelijk ingezet, met oog voor de bescherming van mens en milieu. Het ontstaan van afval wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Huidige stand van zaken
- Het beleid van Nederland rondom de verwerking van afval is beschreven in het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP). Het beleidskader van het LAP beschrijft het nationale beleid voor afvalpreventie en afvalbeheer, de doelstelling van het afvalbeleid, definities en begripsafbakeningen. Het geeft ook inzicht in monitoring en handhaving. In 85 sectorplannen is het algemene beleid uit het beleidskader uitgewerkt voor specifieke stromen. De sectorplannen zijn het toetsingskader bij de vergunningverlening aan afvalverwerkende inrichtingen.
- De Wet milieubeheer (Wm) vormt een belangrijk wettelijk kader voor afvalbeheer, voor het omgaan met schadelijke stoffen en voor duurzame mobiliteit (hernieuwbare energie). Met name de hoofdstukken uit de Wm over afvalstoffen, stoffen en (milieueisen aan) producten zijn op dit moment relevant. De huidige Wm is echter al geruime tijd geleden opgesteld en gaandeweg broksgewijs aangepast en aangevuld. Momenteel werkt IenW aan de modernisering van de Wet Milieubeheer om de wet onder ander meer te laten aansluiten bij de doelstellingen en terminologie van de circulaire economie. Daarbij kan deze modernisering gebruikt worden om te komen tot een generieke en overkoepelende CE-wet.
- Nederland heeft momenteel meer vergunde verbrandingscapaciteit voor restafval dan nodig is voor het verbranden van Nederlands afval. De overcapaciteit wordt ingezet om afval vanuit het buitenland in Nederland te verbranden. We streven naar een CE waarin materialen worden hergebruikt in plaats van vernietigd. Bovendien willen we emissies zoals CO2-uitstoot en bodemassen zo veel mogelijk reduceren. Hiertoe is in het kader van het Urgenda-arrest besloten geïmporteerd afval net als binnenlands afval te betrekken in de afvalstoffenbelasting (en zo de belasting op binnenlands en buitenlands afval gelijk te trekken). Op aandringen van de sector zijn gesprekken gevoerd over een eventueel alternatief voor deze maatregel. Deze hebben echter niet tot resultaat geleid omdat niet op alle gestelde voorwaarden overeenstemming kon worden gevonden. Tegelijkertijd heeft het traject wel tot nuttige inzichten geleid, waaronder op de afbouw van verbrandingscapaciteit. In dit kader is gekeken naar mogelijkheden om, naast invoering van een moratorium op de

huidige capaciteit, te werken aan een geleidelijke en stapsgewijze afbouw van verbrandingscapaciteit, in lijn met een daling in het binnenlands brandbaar afval als gevolg van een succesvol CE-beleid. Hierover is in de Kamer een motie aangenomen die de regering oproept in overleg met de sector tot een afbouwpad van Nederlandse verbrandingscapaciteit te komen en, als overeenstemming is bereikt over hetafbouwpad, de afvalstoffenbelasting op buitenlands afval te heroverwegen. Deze gesprekken zijn gaande, mar hebben nog niet tot een doorbraak geleid. Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met de vakbonden over de werkgelegenheidsaspecten.

- Naast het afbouwen van verbrandingscapaciteit beziet IenW ook de positie van storten in een circulaire economie. In 2022 vindt hier visievorming op plaats.
- Met het programma Van Afval naar Grondstof (VANG) worden gemeenten en bedrijven gestimuleerd ervoor te zorgen dat afval zo veel mogelijk gescheiden wordt ingezameld zodat de hoeveelheid restafval (die wordt verbrand) vermindert. Voor de komende jaren staat centraal het realiseren van deelstromen van hoge kwaliteit zodat deze kunnen worden ingezet voor hoogwaardige recycling in de circulaire economie. Daardoor daalt de hoeveelheid restafval die moet worden verbrand. Dit wordt operationeel uitgewerkt in een meerjaren Uitvoeringsprogramma VANG 2022-2025.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Het huidige LAP heeft een looptijd tot en met 2023. Momenteel werkt IenW aan de opvolging van het LAP: het Circulair Materialenplan (CMP1), dat meer toegespitst is op de circulaire economie. De ambitie is om met het CMP de reikwijdte van het huidige LAP uitbreiden, met meer sturing op oa hergebruik en preventie. Daarnaast wordt onderzocht welke juridische basis het MCP dient te krijgen, zonder flexibiliteit te verliezen. Het CMP moet innovatie op het gebied van CE stimuleren door ambitieuze normen vast te leggen, maar bedrijven tevens uit te dagen/te belonen om beter te presteren dan deze minimumstandaard voor verwerking van afvalstoffen.
- Gedurende 2021 zullen afrondende discussies plaatsvinden over de aanpassing van de Wm en de benodigde inzet om te komen tot een CE-wet. Deze discussies zullen naar verwachting inhoudelijk worden gekoppeld met de ontwikkeling van het CMP en lopen ook qua tijdpad gelijk op. Begin 2022 kan dan begonnen worden met een wetgevingstraject.
- Ter uitvoering van de motie Mulder wordt overleg gevoerd met de sector over het stapsgewijs terugbrengen van de verbrandingscapaciteit. Hierin worden ook werkgelegenheidsaspecten meegenomen, waarover ook wordt gesproken met de vakbonden.
- In 2021 en 2022 zal onderzoek plaatsvinden naar de positie van storten in een circulaire economie. Het beschikbaar houden van een toegankelijke nutsvoorziening die als *last resort* voor materialen moet worden gezien, is daarbij het uitgangspunt.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Eerste en Tweede kamer zijn op 25 januari 2021 geïnformeerd over het CMP1 (kamerstuknr. 30872-253).
- Middels een motie ingediend door het lid Van Eijs werd verzocht om "te onderzoeken op welke wijze een transitiewet circulaire economie opgezet kan worden". De staatssecretaris heeft verzocht deze motie aan te houden onder vermelding van het lopende onderzoek naar de modernisering van de Wm. De Kamer ziet heil in een CE-wet en heeft de staatssecretaris gevraagd de voorbereidingen hiervoor reeds te starten. Ook is de modernisering van de Wm opgenomen in het in februari 2021 gepresenteerde Nationaal Milieubeleidskader dat ook aan de Kamer is toegestuurd.
- Mei 2021 is een brief verstuurd aan de Tweede Kamer over het resultaat van de gesprekken met de VA over een eventueel alternatief voor het betrekken van buitenlands afval in de afvalstoffenbelasting. N.a.v. de motie Mulder is de Kamer eind oktober 2021 geïnformeerd over de stand van zaken van de gesprekken over een afbouwpad voor de Nederlandse verbrandingscapaciteit.
- Periodiek wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten op het vlak van afvalscheiding.

Kunststoffen: plastic en verpakkingen

Huidige stand van zaken

De kunststofketen

Kunststof is van waarde. We zetten in op slim en zuinig gebruik van grondstoffen waardoor de waarde van plastic behouden blijft. Een Transitieteam – bestaande uit vertegenwoordigers uit de kunststofsector (plastic producenten, recyclaars), kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en bedrijven – is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Transitieagenda Kunststoffen (één van de eerdergenoemde vijf Transitieagenda's).

Per fase van de keten wordt actie ondernomen om de keten circulair te maken. We zetten in op circulair ontwerp, op duurzaam gebruik (reductie en hergebruik) en op betere sortering en hoogwaardige recycling.
Kunststof wordt zo veel mogelijk hernieuwbaar toegepast: Nederland pleit voor een Europeesrechtelijke verplichte toepassing van kunststof recyclaat en biobased kunststoffen.

In het Nederlandse Plastic Pact en het Europese Plastics Pact werken koplopende bedrijven aan ambitieuze (reductie)doelen om zo de weg te bereiden voor de hele sector. Het Nederlandse Plastics Pact heeft inmiddels meer dan honderd ondertekenaars, die werken aan 100% recyclebare verpakkingen, 20% minder plastic in wegwerpproducten, 70% hoogwaardige recycling en de toepassing van 35% recyclaat in nieuwe producten in 2025.

Verpakkingen
Plastic hoort niet in het milieu. Ter bestrijding van de plastic soep is het nodig een vergaande vermindering van plastic in zwerfafval te bereiken. Plastic flesjes vormen een groot deel van het zwerfafval. Daarom is per 1 juli 2021 statiegeld op kleine plastic flesjes ingevoerd van 15 cent. Het verpakkend bedrijfsleven is verantwoordelijk voor de opzet van een dekkend inzamelsysteem.
Ook blikjes komen veelvuldig voor in het zwerfafval. De Kamer heeft zich in twee moties uitgesproken voor het aanpakken van die blikjes. Besloten is dat per 31 december 2022 ook statiegeld op blikjes wordt ingevoerd. Het besluit tot invoeren van statiegeld op blikjes kon rekenen op breed draagvlak in de Tweede Kamer. Er leven zorgen in de milieubeweging en de Kamer over het feit dat het bedrijfsleven voor blikjes kijkt naar een systeem buiten de supermarkt. Tussen producenten en supermarkten is onenigheid over de aanloop naar dit systeem. De wet laat de inrichting van het systeem aan de producenten, mits het systeem wel gereed is op 31 december 2022 en over 2024 de doelstelling van 90% inzameling wordt gehaald. Het bedrijfsleven heeft tot 5 december de tijd gekregen om met een plan te komen, anders overweegt de staatssecretaris maatregelen om hen anderszins te "stimuleren" tot een gezamenlijke aanpak te komen.
Het beleid voor verpakkingen is erop gericht het gebruik ervan terug te dringen, hergebruik te bevorderen en de kwaliteit van inzameling en recycling te verbeteren. In de Kamerbrief "Beleidsmaatregelen voor een circulaire verpakkingsketen" wordt het beleid tot 2025 weergegeven. We zetten in op het verbeteren van het ontwerp en het naleven van de eisen uit het Verpakkingenbesluit en in Europees kader op het verder aanscherpen van deze eisen. De zgn. uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) maakt producenten van verpakkingen verantwoordelijk voor gescheiden inzameling en recycling van de producten die zij op de markt brengen. De UPV die voor verpakkingen in huishoudelijk afval geldt, wordt uitgebreid naar bedrijfsafval. De doelstellingen voor recycling van verpakkingen zijn aangescherpt voor de volgende verpakkingsmaterialen: kunststof, glas, papier en karton, hout, metaal. Tevens is onlangs aangekondigd dat een recyclingdoelstelling zal worden opgenomen voor drankenkartons.

Op 3 juli is de Nederlandse wetgeving ter uitvoering van de EU-richtlijn voor wegwerpplastics in werking getreden (Besluit kunststofproducten voor eenmalig gebruik). Hierin zijn verboden opgenomen voor bepaalde wegwerpplastics die veelvuldig voorkomen in marien zwerfafval en zo bijdragen aan de plastic soep. Andere maatregelen gaan over verplichte markeringen op producten over aanwezigheid van kunststof in het product, productvereisten, inzameldoelstellingen en producentenverantwoordelijkheid t.a.v. zwerfafvalkosten. Op dit moment ligt nadere regelgeving in internetconsultatie t.a.v. de producentenverantwoordelijkheid en maatregelen ter invulling van de verplichte gebruiksreductie van wegwerpbekers en –maaltijdverpakkingen. De consumptiereductie maatregelen gaan gelden voor alle locaties waar met wegwerpbekers of –voedselverpakkingen eten of drinken wordt verkocht, zoals retail, horeca, evenementen, kantines. Als de consumptie ter plaatse plaatsvindt, geldt een verbod op wegwerp, tenzij er sprake is van hoogwaardig recyclebare verpakkingen die voor dat doel worden ingezameld. Voor locaties met consumptie voor on-the-go, take-away of bezorging mag wegwerp niet gratis worden verstrekt en moet er een herbruikbaar alternatief worden aangeboden. Afhankelijk van de reacties op de

internetconsultaties kan de regeling nog worden aangepast, waarna deze in januari 2022 moet worden gefinaliseerd om per 1 januari 2023 in werking te kunnen treden.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- 31 december 2022 Invoering statiegeld op blikjes
- 1 januari 2023 Uitbreiding UPV verpakkingen tot bedrijfsafval
- Tot 2025 Stapsgewijze aanscherping recyclenormen verpakkingen

Communicatie Eerste en/ of Tweede Kamer
- Februari 2021 Kamerbrief Van wegwerpplastics naar praktische oplossingen voor hergebruik [Kamerstukken II 2020/21 30 872, nr. 254]
- Oktober 2021 Kamerbrief Ministeriële Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik [Kamerstukken II 2021/22 30 872, nr. 269]

Textiel

Stand van zaken/problematiek
De ecologische voetafdruk van de textielindustrie is groot. Het grote – en exponentieel stijgende – gebruik van land, water, energie en chemicaliën maakt de textielindustrie tot een van de vervuilendste industrieën wereldwijd. Daar waar voorheen weinig beleidscoördinatie was op dit onderwerp is in 2020 het beleidsprogramma circulair textiel 2020-2025 uitgebracht. Hierin zijn doelstellingen en activiteiten aangekondigd die toewerken naar een volledig circulaire textielketen in 2050. De doelen gaan in op het aandeel gerecycled en duurzaam materiaal in nieuwe producten, hoeveel ze worden hergebruikt of gerecycled, en de ecologische voetafdruk. Het beleidsprogramma en de doelstellingen zijn in samenwerking met partners uit de textielketen (brancheorganisaties Modint en INretail, VNG, textiel- en afvalverwerkers, kringloopbedrijven, BHOS (IMVO-beleid), en koplopende bedrijven) opgesteld. Deze doelen monitoren we elk jaar.

Korte- en lange termijn mijlpalen
Invoering uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor textiel
- 2023: de UPV textiel moet in 2023 ingaan. Achtergrond: In het voorjaar 2021 is een eigen onderzoek invulling UPV en voorstel brancheorganisaties textiel gedaan. Besloten is dat er een AMvB komt waarin de doelstellingen voor de UPV textiel worden geregeld. De doelstellingen voor 2025 en 2030 zijn bepaald.

Verhogen vraag recyclaat in textielproducten
- Op EU-niveau pleiten we voor verplicht minimumaandeel recyclaat in nieuw geproduceerd textiel.

Consumenten, koop- en verkoopgedrag kleding
- Najaar 2021: Consumentencampagnes om tweedehands kleding kopen te stimuleren. Op EU-niveau gepleit voor een verplicht duurzaamheidskenmerk op kleding.
- Najaar 2021: Gedragsonderzoek op welke manier overheid en webwinkels de grote hoeveelheden online retourzendingen en de bijkomende negatieve effecten kunnen verminderen.

Mechanische en chemische recycling textiel
- Mechanische en chemische recycling hebben een duidelijk potentieel maar moeten verder ontwikkeld worden om een rendabel alternatief te worden voor virgin vezels. Door in te zetten op verhoogde vraag naar recyclaat probeert de overheid dit te stimuleren.

Eigen inkoopbeleid: voorbeeldrol
- Het Rijk heeft zichzelf tot doel gesteld om vanaf 2022 bedrijfskleding in te kopen met minimaal 10% post-consumer recycled content.

Communicatie Tweede Kamer
Mei 2021, Voortgangsrapportage beleid circulair textiel [Kamerstukken II 2020/21, 32 852, nr, 156].Oktober 2021, joint paper on circular textiles [NL heeft een joint paper met 11 andere Europese lidstaten gecoördineerd. Dit paper is in oktober 2021 naar de Europese Commissie gestuurd en in afschrift naar de Tweede Kamer]

Uitvoeringsagenda biogrondstoffen

Huidige stand van zaken
In oktober 2020 heeft het kabinet het duurzaamheidskader biogrondstoffen aan de Kamer aangeboden. Het duurzaamheidskader draagt bij aan het realiseren van een circulaire en klimaatneutrale economie door de inzet van duurzame biogrondstoffen (die in principe klimaatneutraal zijn) via cascadering in allerlei toepassingen. Doel van het duurzaamheidskader is de voorwaarden te scheppen waaronder kan worden gekomen tot de afbouw van de inzet van biogrondstoffen in laagwaardige toepassingen (lage temperatuurwarmte, licht wegtransport, elektriciteit), ombouw in overbruggingstoepassingen (lucht- en scheepvaart, zwaar wegtransport, hoge temperatuurwarmte) en opbouw in hoogwaardige toepassingen (zoals in materialen en feedstocks voor de chemie). Hieraan is een uitvoeringsagenda verbonden. De uitvoering gebeurt door verschillende departementen (EZK, BZK, LNV, BHOS en IenW).

Korte en lange termijnmijlpalen
De uitvoeringsagenda zal in 2021 en 2022 worden uitgevoerd. De afzonderlijke acties zelf hebben een looptijd die varieert van 2022 (zoals implementatie van duurzaamheidscriteria) tot 2030 en verder (zoals de opbouw van industriële activiteiten). Verantwoordelijk voor de algehele coördinatie zijn IenW/DLCE en EZK. Binnen IenW zijn DGMo/DuMo en DGLM/LV en DGLM/MZ verantwoordelijk voor het dossier biobrandstoffen. DLCE is daarnaast specifiek verantwoordelijk voor het opstellen van de duurzaamheidscriteria voor de productie van biogrondstoffen, het faciliteren van de totstandkoming van sectorale convenanten in verband met de sociaaleconomische criteria en het ontwikkelen en implementeren van het systeem voor toetsing en borging van de criteria.

Communicatie met TK of EK
- De Tweede Kamer is in 2021 geïnformeerd over de duurzaamheidscriteria (Q1). De uitwerking van het duurzaamheidskader voor o.a. het rijksinkoopbeleid voor biogrondstoffen, waaronder hout, volgt eind 2021 (Q4). In 2022 volgt nog een brief over de convenanten voor sociaaleconomische criteria (Q3).
- Over de voortgang van de uitvoering van deze Uitvoeringsagenda zal in de reguliere voortgangsrapportages over het Klimaatakkoord worden gerapporteerd.

Duurzaam IenW

Huidige stand van zaken
Als ministerie dat verantwoordelijk is voor drie belangrijke transities – circulaire Duurzame economie, duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie – vindt IenW het van groot belang ook zelf duurzaam te handelen in de praktijk te brengen en te faciliteren. Wat we doen, doen we duurzaam; comply or explain. De inzet is om de spanning tussen bereikbaarheid en duurzaamheid op te heffen. Duurzaamheid als integraal onderdeel van de IenW-beleidsopgaves voor mobiliteit, infrastructuur, water en bodem. Het Klimaatakkoord benoemt de voorbeeldrol Rijk en de inzet op klimaatneutraal in 2030. Een voorbeeldrol biedt veel investeringskansen met lange termijn baten voor het milieu. Zo bouwen we aan een nieuw Nederland en stimuleren we innovatie en business voor duurzame bedrijven. Concreet heeft IenW heeft de voorbeeldrol vanuit het klimaatakkoord vertaald naar de ambitie om in 2030 de Rijksinfrastructuurprojecten en de bedrijfsvoering klimaatneutraal en circulair uit te voeren. Tegelijk is de inzet om komen er steeds meer verzoeken om IenW-areaal meervoudig te benutten, in het bijzonder voor bijvoorbeeld vanuit EZK (via de Regionale Energie Strategieën) voor klimaatadaptatie, opwekking van hernieuwbare energie en vanuit LNV voor natuurherstel. Hier kiest IenW voor een actieve rol van RWS op de thema's biodiversiteit, klimaatadaptatie en energietransitie, mede in opdracht van andere beleidsverantwoordelijke departementen EZK en LNV. IenW is sinds 2021 gecertificeerd op de hoogste trede van de CO2-Prestatieladder en brengt jaarlijks een duurzaamheidsverslag uit op verantwoordingsdag.
Verduurzaming van IenW gebeurt in opdracht van de secretaris-generaal. De dg's zijn verantwoordelijk voor de inhoudelijke strategie: dgLM voor klimaatneutrale en circulaire bedrijfsvoering (inclusief Rijksrederij, wagenpark, verlichting, reizen etc); dgMO voor klimaatneutrale en circulaire infraprojecten; en dgWB voor benutting van IenW-areaal voor meervoudig ruimtegebruik (klimaatadaptatie, duurzame energie en biodiversiteit). FIB zorgt voor monitoring (CO2-Prestatieladder), verslaglegging (duurzaamheidsverslag) en onderlinge verbinding.

Afgelopen jaren heeft een programma duurzaam IenW in de organisatie (met als opdrachtgever de sg) gezorgd voor een versnelling. Nu wordt ingeregeld dat de staande organisatie de taken van het programma gaat overnemen.

Korte- en lange termijn mijlpalen
De inzet is om Momenteel werkt IenW met RWS, ProRail (en met andere overheden en de markt) aan roadmaps voor de transitiepaden gericht op komende jaren de ontwikkeling te versnellen naar klimaatneutrale en circulaire uitvoering van Rijksinfraprojecten., samen met RWS, ProRail en andere overheden. In potentie gaat dit om 3 Mton CO2-reductie, waarbij stikstof en luchtkwaliteit positief kunnen meekoppelen. In 2022 wordt de strategie energie- en klimaatneutraal IenW 2030 herijkt. Tegelijk wordt in deze regeerperiode (2023/2024) in de bedrijfsvoering een belangrijke stap gezet met de bouw van windpark Maasvlakte II, waarmee het eigen elektriciteitsverbruik van IenW geheel klimaat- en energieneutraal wordt. Om daar maximaal gebruik te maken, verschuiven we de komende jaren het brandstofverbruik geleidelijk naar elektrisch (~2000 auto's via de lease, verwarming van RWS-gebouwen). Meest vooruitstrevende project, en tegelijk ook de grootste uitdaging, is het ontwikkelen van een klimaatneutrale vloot bij de Rijksrederij, waarmee we ook het brandstofverbruik gaan verduurzamen. De eerste stap is Hiervoor is noodzakelijk dat er het starten van pilots starten voor klimaatneutrale aandrijving, om te zorgen dat nieuwe aanbestedingen kunnen plaatsvinden met bewezen technologie. Intussen is de uitdaging om te blijven besparen op energieverbruik, bijvoorbeeld via infaseren van openbare LED-verlichting bij de instandhouding, en om steeds minder primaire grondstoffen te gebruiken en steeds meer circulair te gaan werken. De komende jaren moet voorts vanuit IenW en RWS worden geanticipeerd op claims voor de inzet van het Rijksareaal voor meervoudig ruimtegebruik.

Communicatie met EK en/of TK
Jaarlijks wordt de Kamer op Verantwoordingsdag via het duurzaamheidsverslag geïnformeerd over de verduurzaming van IenW.

3c Gezonde en veilige leefomgeving

Veiligheid bedrijven en VTH-stelsel, inclusief Safety Delta Nederland en implementatie advies commissie Van Aartsen

Algemeen
Met Omgevingsveiligheid Bedrijven dragen we bij aan een schone, gezonde en veilige leefomgeving. Dit doen we door inzet op borging en verbetering van omgevingsveiligheid bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en door borging en versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) belegd bij het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) en uitgevoerd door omgevingsdiensten.
Dat gebeurt door beleid op drie hoofdsporen.

1. De versterking van de uitvoering van VTH-taken door bevoegd gezag wordt ondersteund en kennisdeling en kennisopbouw op bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen zoals energietransitie wordt gefaciliteerd.
2. Basisbeschermingsniveau voor burgers in Nederland door regelgeving op het gebied van omgevingsveiligheid. Met de omgevingswet is een deel van het omgevingsveiligheidsbeleid gemoderniseerd en veiligheid beter aan de voorkant van het ruimtelijk inrichtingsproces verankerd.
3. Stimuleren en faciliteren van wetenschap en bedrijven om bovenop de wetgeving te werken aan continu verbeteren van de veiligheid door programma's zoals de clusteraanpak chemische bedrijven en de Safety Delta Nederland.

IenW heeft stelselverantwoordelijkheid voor het VTH-stelsel en voert regie op de decentrale uitvoering van milieubeleid. Vanuit die rol zit de bewindspersoon IenW het Bestuurlijk Omgevingsberaad voor. De Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid 2021-2024 vormt het huidig financieel instrumentarium ter invulling van de regierol.

Uitvoering VTH
Huidige stand van zaken/problematiek
Het huidige VTH-stelsel is vanaf 2009 opgebouwd en in 2016 wettelijk vastgelegd (vorming omgevingsdiensten). Gemeenten en provincies zijn bevoegd gezag voor VTH voor vele milieutaken; provincies zijn bevoegd gezag voor VTH voor bedrijven die werken met gevaarlijke

stoffen. Gemeenten en provincies zijn op grond van de wet verplicht de uitvoering van de milieutaken die onder het basistakenpakket vallen te beleggen bij omgevingsdiensten. De provincie houdt toezicht op de uitvoering van de milieutaken door de gemeenten en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de uitvoering van de milieutaken die aan de provincies zijn opgedragen in medebewind. De provincie en ILT voeren dit zogenoemde interbestuurlijk toezicht uit op sobere, selectieve en terughoudende wijze en respecteren de beleidsruimte die gemeenten en provincies hebben in het uitvoeren van hun medebewindstaken. Nu het stelsel enkele jaren van kracht is, wordt beter zichtbaar wat wel en niet werkt. Er zijn verschillende aanleidingen voor verbeteringen aan het stelsel en de uitvoering van VTH-taken:

- Elke twee jaar vindt er onderzoek plaats naar de uitvoering van VTH-taken. Dat heeft in 2021 geleid tot een uitvoeringsagenda VTH.
- Een onderzoek uit 2019 uitgevoerd door Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) naar de aanpak van milieucriminaliteit heeft geleid tot een gezamenlijke aanpak Milieucriminaliteit (JenV, decentrale overheden, toezichthouders en OM).
- Advies commissie van Aartsen naar werking VTH-stelsel van 4 maart 2021.
- Het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar de aanpak van milieucriminaliteit en –overtredingen van 30 juni 2021.

<u>Opvolging advies commissie van Aartsen</u>
De commissie Van Aartsen komt tot de conclusie dat het VTH-stelsel niet goed functioneert en ook niet voldoet aan de oorspronkelijke bedoeling van de commissie Mans uit 2008. De commissie is van oordeel dat het VTH-stelsel wordt gekenmerkt door fragmentatie en vrijblijvendheid en stelt vast dat daardoor vermijdbare milieuschade ontstaat (door de ILT in 2021 berekend op 5,5 miljard euro per jaar). Zij adviseert om binnen de fundamenten van het bestaande stelsel tot een serie essentiële verbeteringen te komen. Hiervoor doet zij 10 aanbevelingen die bijvoorbeeld zien op onafhankelijke omgevingsdiensten, versterking informatie-uitwisseling, kennisinfrastructuur, toezicht op de omgevingsdiensten. Voor de opvolging van deze aanbevelingen zijn drie aanvullende onderzoeken verricht:

1. Kwantitatief onderzoek "Omgevingsdiensten in beeld" met alle data van omgevingsdiensten;
2. Juridisch onderzoek hoe de aanbevelingen opgevolgd kunnen worden;
3. Stakeholderanalyse

De eerste twee onderzoeken zijn op 17 september 2021 met de Tweede Kamer gedeeld; het derde onderzoek wordt intern IenW gebruikt voor het stakeholdermanagement.

Binnen het VTH stelsel kennen Brzo-bedrijven een speciale plek. Brzo-bedrijven zijn bedrijven die werken met aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Brzo staat voor Besluit risico's zware ongevallen 2015. Bedrijven boven een bepaalde drempelwaarde vallen onder de werking van het Brzo. Daarbij is een speerpunt de samenwerking tussen de verschillende toezichthouders (milieu, arbo en brandweer) om de aanpak van deze bedrijven zo optimaal en integraal mogelijk vorm te geven.

Op 30 juni 2021 is een Algemene Rekenkamerrapport gepubliceerd over de effectiviteit van toezicht en handhaving op tegengaan milieu-overtredingen en –criminaliteit bij Brzo-bedrijven. De Rekenkamer concludeert dat op basis van hun onderzoek het stelsel van toezicht en handhaving om milieucriminaliteit en –overtredingen tegen te gaan onvoldoende functioneert. Een belangrijke conclusie van de Rekenkamer is dat de informatiehuishouding niet op orde is decentraal waardoor er geen goed overzicht van de omvang van milieuovertredingen is zowel bij bevoegd gezag als IenW (stelselverantwoordelijk).
-De opvolging van de aanbevelingen uit dit rapport worden meegenomen in de aanpak milieucriminaliteit en de opvolging van het advies van de commissie Van Aartsen. Voor het op orde brengen van de informatiehuishouding wordt extra inzet gepleegd om de Inspectieview Milieu te verbeteren.

De staatssecretaris van IenW heeft op 7 september 2021 de Tweede Kamer toegezegd om voor het kerstreces 2021 met een hoofdlijnennotitie te komen waarin hij aangeeft welke acties moeten worden ingezet om de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen op te volgen. Deze hoofdlijnennotitie (omgedoopt tot "Actieplan versterking VTH-stelsel") geeft hiervoor acties op de korte, middellange en lange termijn. Het actieplan wordt rond 1 december 2021 naar de Tweede Kamer gestuurd.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Korte termijn:
- Uitvoeren Actieplan versterking VTH-stelsel.
- Opzetten interbestuurlijk programma (met IPO, VNG, Omgevingsdienst NL, BZK, JenV en OM) voor uitvoeren Actieplan versterking VTH-stelsel.
- Projecten uitvoeringsagenda VTH en aanpak milieucriminaliteit herijken: behaalde resultaten communiceren en overnemen onderdelen in interbestuurlijk programma.

Lange termijn:
- Uitvoering Actieplan versterking VTH-stelsel

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- De Tweede Kamer wenst snelle actie om het VTH-stelsel te versterken (meerdere debatten in periode juni – november 2021). De EK heeft veel aandacht voor het VTH-stelsel en stelt hier regelmatig vragen over. Het Actieplan versterking VTH-stelsel wordt aan beide Kamers toegezonden.
- Jaarlijks wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de Staat van de Veiligheid bij Brzo-bedrijven. Naast toezichtsinformatie worden hier ook activiteiten van de Brzo-bedrijven zelf meegenomen. Verwachting is dat ook resultaten van de Safety Delta Nederland (samenwerking industrie, wetenschap en overheid) hier een plek krijgen.

Omgevingsveiligheidsbeleid- regelgeving

Huidige stand van zaken/problematiek
Aandachtsgebieden
Met de Omgevingswet (Ow) worden aandachtsgebieden voor risicovolle activiteiten ingevoerd. Doel van dit nieuwe instrument is om omgevingsveiligheid vooraf, begrijpelijker en transparanter op de bestuurlijke tafel te krijgen bij het ontwikkelen van omgevingsvisies en –plannen en bij het vergunnen van activiteiten. Het basisbeschermingsniveau in omgeving van risicobronnen blijft gegarandeerd, alleen de benadering van het groepsrisico verandert naar een meer effectgerichte benadering (tot hoever in de omgeving heeft een bepaald scenario effect?). Aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk maken het omgaan met groepsrisico tastbaar en zorgt ervoor dat dit belang direct bij de planvorming wordt meegenomen, in plaats van in verantwoording achteraf.
Voor bijna alle risicobronnen is al bekend waar de bijbehorende aandachtsgebieden liggen. Het bevoegd gezag moet gegevens van de aandachtsgebieden aanleveren aan het Register Externe Veiligheid (REV), daarna zijn ze zichtbaar op de atlasleefomgeving. Alle stakeholders krijgen zo toegang tot begrijpelijke informatie achter afwegingen rond omgevingsveiligheid.
Provincies en gemeenten moeten aan de slag met aandachtsgebieden in hun omgevingsvisies en –plannen. IenW ondersteunt hierbij. In samenwerking met alle partijen is er een samenhangend pakket met hulpmiddelen gekomen met kennis, maatregelen, mogelijke processen, filmpjes, toelichtingen en inspirerende voorbeelden voor maatwerk.
De uitkomsten van bepaalde berekende aandachtsgebieden hebben voor bedrijven en bevoegd gezagen (provincies en gemeenten) soms geleid tot verrassend grote en (in hun ogen) onrealistische omvang, zowel modelmatig als bestuurlijk werkbaar bij afwegingen. Daarom loopt er een onderzoek naar mogelijke aanpassingen.

<u>Probitrelaties en gebruik rekenmodellen voor externe veiligheid</u>
Het externe veiligheidsbeleid is in belangrijke mate gebaseerd op modelberekeningen. De modellen zijn aan veranderingen onderhevig vanwege nieuwe wetenschappelijke inzichten die zich regelmatig aandienen. In het verleden hebben dergelijke aanpassingen van de rekenmodellen geen noemenswaardige knelpunten opgeleverd.
Echter nu worden door de wetenschap aanpassingen van de rekenmodellen voorgesteld die wel degelijk grote impact hebben en ook tot knelpunten zullen leiden in de praktijk. Door die modelaanpassingen zullen namelijk voor veel situaties hogere externe veiligheidsrisico's berekend gaan worden dan voorheen (zonder dat er sprake is van een wijziging in de concrete situatie ter plaatse). Met als knelpunt dat in bepaalde situaties de berekende risicocontouren (in dit geval de $PR10^{-6}$ contouren) over kwetsbare bestemmingen zullen gaan reiken. Er wordt gewerkt aan beleid om deze nieuwe inzichten op een goede manier in te bedden; gericht op enerzijds het op orde houden van de validiteit en betrouwbaarheid van de rekeninstrumenten en anderzijds de consequenties van de maatschappelijke impact zo beperkt mogelijk te laten zijn. Daarbij gaat het om het beheersen van de veiligheidsrisico's op zodanige manier dat enerzijds

de leefomgeving voldoende wordt beschermd en anderzijds nog voldoende ruimte is voor bedrijvigheid.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Aandachtsgebieden 2021: berekenen van aandachtsgebieden voor opslagen en buisleidingen die vallen onder de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15 (PGS15), een Richtlijn voor opslag en tijdelijke opslag met betrekking tot brandveiligheid, arbeidsveiligheid en milieuveiligheid. Voorstel voor implementatie nieuwe probitrelaties.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
Wijziging regelgeving zal via parlement lopen (wetswijziging of voorhang AMvB).

Asbest, waaronder versnellingsaanpak

Huidige stand van zaken/problematiek
Uit advies van de Gezondheidsraad uit 2010 bleek dat asbest gevaarlijker is dan voorheen werd gedacht. De meest voorkomende gevolgen van blootstelling aan asbest zijn longvlies- en buikvlieskanker (mesothelioom) en longkanker. Asbest is in het verleden op grote schaal toegepast, in Nederland tot het verbod in 1993.
Het streven is een schone, gezonde en veilige leefomgeving die ook als zodanig wordt ervaren door in te zetten op vermindering van de blootstelling aan asbest. Een belangrijke bron van asbestvezels zijn asbestdaken die steeds verder verweren. In 2019 is een voorgenomen asbestdakenverbod verworpen door de Eerste Kamer. In 2020 is een samenwerkingsverklaring ondertekend tussen IenW, provincies, gemeenten en andere partijen. Doel hiervan is om op een veilige manier het vrijwillig saneren van de resterende asbestdaken in Nederland te versnellen. Dit vraagt een langdurige investering van de betrokkenen, naar verwachting in ieder geval tot eind 2030. Recent is een motie aangenomen die vraagt om uitbreiding van het aantal deelnemers aan de samenwerkingsverklaring. In 2016-2018 is in totaal voor €75 miljoen subsidie verstrekt om de sanering aan te jagen, hetgeen succesvol was. Eigenaren van asbestdaken pleiten regelmatig voor het wederom bieden van een dergelijke financiële ondersteuning.
In de samenwerkingsverklaring zijn acties afgesproken gericht op bewustwording en communicatie, oprichting van een (leningen)fonds dat operationeel is voor particulieren, het ontzorgen van gemeenten, het gebruik maken van koppelkansen, het vereenvoudigen van saneringen en monitoring.

Naast asbestdaken zijn er nog meer bronnen van asbestvezels die aandacht verdienen. Daarnaast zullen duurzame verwerkingstechnieken van asbestafval verder gestimuleerd worden.

IenW is beheerder van het Landelijk Asbestvolgsysteem (t.b.v. milieu en arbo) waarin informatie in de saneringsketen beschikbaar is en waaruit automatisch meldingen worden verricht. IenW is ook verantwoordelijk voor de uitvoering van de TNS-regeling, waarmee jaarlijks circa 150 slachtoffers van niet-loondienst gerelateerde asbestblootstelling een tegemoetkoming krijgen (à €21.847 in 2021).

Korte en lange termijn mijlpalen (2 respectievelijk 4 jaar)
- 2021: Operationaliseren (leningen)fonds en vergroten deelname aan de samenwerkingsverklaring.
- 2022: Optimalisatie beleid voor asbesttoepassingen (in aanvulling op de asbestdaken)
- 2022: herzien van Productenbesluit Asbest.
- 2030: resterende asbestdaken in Nederland verwijderd.

Communicatie met EK/TK
- Elk einde van het kalenderjaar informeren TK over implementatie samenwerkingsverklaring
- Informeren TK over beleid asbesttoepassingen (anders dan asbestdaken).

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming

Huidige stand van zaken

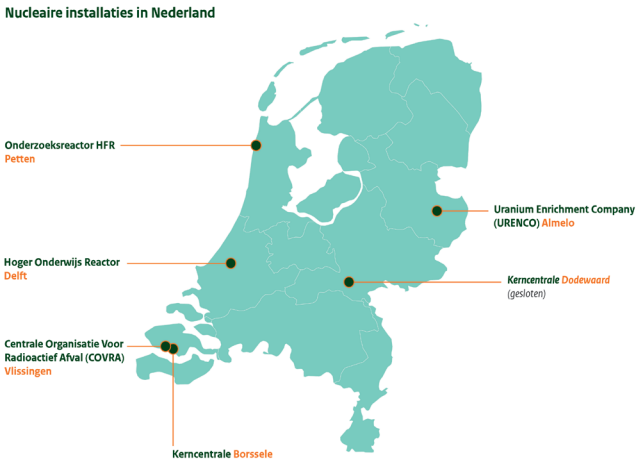
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming.
Het beleidsveld kent de volgende onderdelen:

a. Nucleaire veiligheid; dit betreft hoofdzakelijk de veiligheidsvoorschriften voor nieuwe en bestaande kernreactoren voor de productie van elektriciteit en medisch isotopen.
b. Stralingsbescherming: dit betreft de bescherming van mens en milieu tegen ioniserende straling afkomstig van bronnen of bouwmaterialen (bijv. radon). Ook de opslag van radioactief afval bij de Centrale Organisatie Voor Radioactief Afval (COVRA) en het beleid ten aanzien van de eindberging van radioactief afval valt onder stralingsbescherming.
c. Crisisbeheersing: de beleidsmatige voorbereiding op een nucleaire incident of ramp.
d. Safety & security: beleid ten aanzien van veilig transport van nucleair materiaal en beveiliging van nucleaire installaties tegen inbraak en diefstal van nucleair materiaal en cyberaanvallen.
e. Financiële zekerheidstelling: samen met de Minister van Financiën verantwoordelijk voor de beoordeling van de financiële zekerheidstelling. Dit is een garantie die vergunninghouders van kernreactoren moeten stellen voor de kosten van de ontmanteling van de reactor aan het einde van de levensduur.

BuZa is verantwoordelijk voor de "safeguards"/non-proliferatie (het voorkomen dat nucleair materiaal of nucleairekennis in Nederland ongewild beschikbaar komt bij derde partijen ten behoeve van productie van kernwapens).

<u>Vergunningverlening, handhaving en toezicht</u>
De minister is -op basis van de Kernenergiewet- stelselverantwoordelijk voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving bij de nucleaire sector. De uitvoering van deze VTH-taken is belegd bij het zelfstandig bestuursorgaan Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) die hierin onafhankelijk opereert. Er is sprake van zo'n 1000 vergunninghouders, 10.000 meldingsplichtigen (zoals tandartsen en dierenartsen), 30 complexvergunninghouders en 10.000 transporten per jaar.

<u>Overzicht sector</u>
Bijgevoegd figuur geeft een overzicht van de nucleaire installaties in Nederland.



Mijlpalen korte en lange termijn

- Er lopen nu onderhandelingen met Nea (de eigenaar van GKN, i.c. de eigenaar van de Kerncentrale Dodewaard) over het overnemen van de aandelen GKN, daarmee de Kerncentrale Dodewaard en de verantwoordelijkheid om deze te ontmantelen. De onderhandelingen betreffen met name de financiering van de ontmanteling. De ontmanteling moet voor 1 juli 2045 beginnen (maximaal 40 jaar na gereedkomen van de veilige insluiting). Tijdens deze wachttijd is de kerncentrale veilig ingesloten en beveiligd. De nucleaire veiligheid en stralingsbescherming is derhalve niet in het geding. De ANVS houdt daarop toezicht.

- Nieuwe Pallas reactor; het nieuwe Kabinet zal een besluit nemen over het bouwen van de Pallas-reactor (primair VWS) ten behoeve van de productie van medisch isotopen. Deze reactor moet de huidige Hoge Flux Reactor in Petten vervangen.
- Begin dit jaar heeft SHINE Medical, een Amerikaanse producent van medisch isotopen, aangekondigd in Nederland (Veendam) een productiefaciliteit te willen opzetten. Het bedrijf is hiertoe in overleg met de ANVS voor de vereiste vergunningen. Start van de productie is voorzien in 2025. SHINE wordt hiermee een concurrent voor PALLAS, en kan daarvoor dus implicaties hebben.
- Het "Nationaal Programma Radioactief afval en verbruikte splijtstoffen" wordt momenteel geëvalueerd. Dit zal in 2022 zijn afgerond. Op basis van de resultaten zal de komende kabinetsperiode een geactualiseerd plan worden opgesteld. Dit hele traject zal naar verwachting publieke en politieke discussies opleveren.
- Onderzoek en besluit m.b.t. verlenging bedrijfsduur kerncentrale Borssele (in de Kernenergiewet is nu vastgelegd: tot 1.1.2034) en eventueel nieuwe kerncentrales zijn besluiten voor een nieuw kabinet.

Communicatie met EK/TK
Communicatie met de Tweede Kamer verloopt veelal via de verzamelbrieven voorafgaand aan de Commissiedebatten (tweemaal per jaar, veelal medio mei en november). De laatste twee brieven aan de Kamer zijn:
- Beantwoording Vragen Schriftelijk overleg (5-10-2021), Kamerstukken II 2020/21, 25 422, nr. 279
- Verslag inzake uitvoering Richtlijn Radioactief afval (Kamerstukken II 2020/2021, 25422, nr 278)

Milieueffectrapportage en het verdrag van Aarhus

Huidige stand van zaken
De bewindspersoon van IenW is stelselverantwoordelijk voor de regelgeving die bepaalt dat milieu een volwaardige plaats heeft in de besluitvorming van overheden.
Milieueffectrapportage (mer) is een belangrijk hulpmiddel om milieueffecten mee te wegen bij het nemen van besluiten. Deze verplichtingen rusten op elk overheidsorgaan.
De mer-procedure is gekoppeld aan de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld een bestemmingsplanprocedure of een omgevingsvergunningprocedure. De mer-regelgeving vloeit voort uit twee Europese richtlijnen betreffende plan-mer (smb-richtlijn) en project-mer (mer-richtlijn) en is in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (straks: Omgevingswet). Daarnaast regelt het VN/ECE Verdrag van Espoo de milieueffectrapportage in grensoverschrijdende gevallen (inclusief het bijbehorende Protocol over Strategische milieubeoordeling).

Ook is de bewindspersoon van IenW stelselverantwoordelijk voor een goede toegang tot milieu-informatie, publieke inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter in milieuzaken. Het VN/ECE Verdrag van Aarhus regelt deze burgerrechten op milieugebied. Nederland heeft een zelfstandige verplichting dit verdrag juist uit te voeren, ook is het verdrag in diverse Europese sectorregelgeving omgezet en in Nederlandse wetgeving (o.a. Awb, Wm,Wob) vastgelegd.

Mijlpalen korte en lange termijn
Korte termijn:
- Gevolgen van de uitspraak van de Afdeling van de Raad van State (duiding van het Nevele-arrest van het Europese Hof van Justitie voor de Nederlandse situatie) oplossen. Op 30 juni 2021 heeft de Raad van State onder verwijzing naar het Nevele arrest de algemene regels voor windturbineparken in het Activiteitenbesluit milieubeheer buiten toepassing verklaard omdat daarvoor geen plan-MER is gemaakt. Dit is aanleiding voor een Actieprogramma verankering milieubescherming windturbines waarbij verschillende sporen naast elkaar worden opgepakt. Het gaat o.a. om ondersteuning bevoegd gezag in hun nieuwe taak om milieuvoorschriften aan hun besluiten voor windturbineparken toe te voegen, het opnieuw vaststellen van regelgeving voor windturbines inclusief een plan-MER en onderzoek naar de mogelijke bredere werking van deze uitspraak. Het actieprogramma is interdepartementaal, de acties worden in een breed projectteam met EZK en BZK opgepakt.
- Opzetten registratie van de aantallen mer en mer-beoordelingen onder de Omgevingswet.
- Uitvoeren tweede meting van kwaliteit en kwantiteit van MER over het jaar 2021.

- Samen met BZK en Commissie mer organiseren in eerste kwartaal 2022 van informatiebijeenkomst milieueffectrapportage en omgevingswet, voor brede doelgroep waaronder bestuurders.
- Samenwerkingsafspraken met Vlaanderen voor milieueffectrapportage met mogelijk grensoverschrijdende effecten komend half jaar afronden.
- Informatie over mer op de iplo-website verder verbeteren .
- Meeting of the Parties (oktober 2021) heeft in diverse nalevingszaken, o.a. over de EU en ook over Nederland aanbevelingen ter verbetering van de uitvoering van het Verdrag van Aarhus bekrachtigd; deze besluiten zijn juridisch bindend en moeten worden uitgevoerd in de komende intersessionele periode.
- Het betreft een besluit over niet-naleving in een tweetal zaken, namelijk over toegang tot milieu-informatie aangaande vergunningverlening mbt Natura 2000-gebieden (energiecentrales Eemshaven) en over inspraak van het publiek bij verlenging van de ontwerpbedrijfsduur van Kerncentrale Borssele. Aanpassing van de Kernenergiewet is in gang gezet. Analyse van de resterende lacunes en afstemming t.b.v. benodigde oplossingen met betrokkenheid van het nalevingscomité betreffende heroverweging voorwaarden voor activiteit; verdergaande wijzigingen moeten nog worden bezien.
- Analyse en vervolgstappen n.a.v. arrest EU Hof van Justitie ("Varkens in nood") waarbij is geconstateerd dat het Nederlandse systeem (Awb) voor inspraak en toegang tot de rechter bij milieubesluitvorming op enkele punten niet voldoet aan het Verdrag van Aarhus. Dit is onder coördinatie van IenW interdepartementaal opgepakt. Een preconsultatieversie voor aanpassing van de regelgeving is besproken met wetenschappers. Internetconsulatie wordt voorbereid om de geconstateerde gebreken op korte termijn op te lossen. Daarnaast wordt nagegaan wat er nodig is voor de langere termijn om ervoor te zorgen dat het stelsel blijft voldoen.
- Verweer voeren in nieuwe nalevingszaak betreffende Borssele kerncentrale.
- Wijziging van de EU-Aarhus-verordening: bij de recente verbetering van de toegang tot de rechter voor leden van het publiek bij besluiten afkomstig van EU-instellingen zijn besluiten van de EC betreffende staatssteunmaatregelen nog niet meegenomen. Volgens het Nalevingscomité Aarhus voldoet de EU niet aan het Verdrag. EU heeft toegezegd hiernaar een studie te doen (2022) en zonodig met een voorstel te komen (2023).
- Met JenV wordt gewerkt aan evaluatie van de bestaande subsidievoorziening voor milieurechtsbijstand aan kleine milieu- en natuurorganisaties. De regeling is essentieel voor een adequate rechtsgang om het milieubelang voldoende stem te geven.

Lange termijn:
- Evaluatie van de Omgevingswet op het punt van mer (toegezegd aan de TK en EK dat dit als onderdeel van de Omgevingswetevaluatie plaatsvindt).
- Verbetering van de implementatie Verdrag van Aarhus in Nederlandse regelgeving; besluiten in nalevingszaken over NL of EU hebben veelal een bredere impact op het stelsel dan de sectorregelgeving in de betreffende zaak.

Communicatie met EK/TK
- In november 2021wordt een brief aan de EK gestuurd naar aanleiding van het mondeling overleg in oktober 2021. Hiermee wordt een langlopende discussie over met name de kwaliteit van het instrument mer naar verwachting ten goede gekeerd.
- De laatste brieven die door de Minister aan de EK verstuurd zijn in deze kwestie dateren van 2 juli 2020 (EK 34 287, Q), 15 december 2020 (EK 34 287, P) en 6 juli 2020 (EK 34 287, O).
- De laatste brieven aan de TK zijn van 15 december 2020 (TK 29 383 nr. 356) en 09 november 2020 (TK 29 383 nr. 348).
- Op 8 oktober 2021 is de nota naar aanleiding van het verslag wijziging van de Kernenergiewet artikel 17 lid 4 (verruiming inspraak) aan de TK gezonden (Kamerstukken II 2020-2021, 35881, nrs. 1-4). Kamerbehandeling is gepland na Kerstreces.

Veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, inclusief robuust basisnet

Huidige stand van zaken
Het is de ambitie om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen permanent te verbeteren en de risico's van dat vervoer voor de omgeving zo goed mogelijk te beheersen. Nederland is partij bij alle mondiale verdragen die geharmoniseerde eisen bevatten voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij de implementatie is onderworpen aan EU-

Richtlijnen. Deze voorschriften worden iedere twee jaar aangepast aan de stand van de wetenschap en de techniek. De Nederlandse inbreng daarbij is permanent gericht op verdere verbetering van de veiligheid. Voor Nederland, als belangrijk doorvoerland, is harmonisatie van veiligheidseisen van groot belang.

Het stellen van beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen is dus een internationale aangelegenheid, evenals het stellen van veiligheidseisen aan vervoersmiddelen (tankwagens, wagons, binnenschepen). In aanvulling op de internationale regels stelt Nederland aanvullende eisen via het Basisnet, dat op 1 april 2015 in werking is getreden. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water. Het Basisnet heeft als doel evenwicht te brengen tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die er wonen of verblijven, door het stellen van plafonds aan de risico's, gebaseerd op vervoersprognoses. Risico's voor omwonenden ontstaan niet alleen door het vervoer, maar ook als er te dicht bij de infrastructuur wordt gebouwd. Om te voorkomen dat gemeenten zich bij hun RO-plannen moeten baseren op de jaarlijks in omvang en samenstelling wisselende vervoersstromen, is per traject binnen het voor dat traject geldende risicoplafond een vast vervoerspakket bepaald waar gemeenten bij hun ruimtelijke planvorming van uit kunnen gaan.

Aanname bij aanvang van het Basisnet was dat van het stellen van plafonds aan de externe risico's een sturende werking uit zou gaan, en bijvoorbeeld meer treinen via de Betuwelijn zouden gaan rijden. Met name voor het spoor geldt echter dat het Basisnet als sturingsinstrument niet goed blijkt te voldoen, ook omdat treinpaden vooral worden bepaald door de beschikbare routes in Duitsland (ook omleidingsroutes i.v.m. werkzaamheden aan het 3e spoor in Duitsland). Daarnaast zal het volume gevaarlijke stoffen naar verwachting sterk toenemen en staat er een stevige druk op steden om binnenstedelijk en nabij ov-knooppunten te bouwen. Om tot een oplossing voor deze complexe uitdaging te komen is een programma Robuust Basisnet Spoor opgestart met alle betrokken stakeholders om te komen tot een nieuwe aanpak voor het omgaan met de risico's rondom de infrastructuur. Dit traject, waar dus de keuzes nog gemaakt moeten worden, loopt naar verwachting door tot medio 2022 waarna mogelijk een wetswijziging zal moeten worden voorbereid.

In het Robuust Basisnet worden ook de risico's van handelingen met gevaarlijke stoffen op spoorwegemplacementen meegenomen. Deze handelingen (rangeren en opstellen van treinen) zijn momenteel nog vergunningplichtig. Er is bestuurlijk afgesproken tot meer harmonisatie te komen waarbij gemeenten toezicht blijven houden op het pakket van voorzieningen en maatregelen dat voor spoorwegemplacementen geldt op basis van de samenstelling en hoeveelheid van het vervoer en de locatie van het emplacement. De uitwerking van deze bestuurlijke afspraken is echter complex, waarbij in het voorjaar 2022 knopen zullen moeten worden doorgehakt.

Met het bedrijfsleven zijn in de afgelopen jaren afspraken gemaakt (convenanten) om het vervoer van bepaalde stoffen die bij een mogelijk incident een groot effect hebben (bv. chloor, ammoniak) te beperken en/of af te bouwen. Verschillende convenanten lopen eind 2021 af en zijn geëvalueerd. De conclusies zijn dat de convenanten het gewenste effect hebben gesorteerd. De vraag is of en hoe vervolgafspraken kunnen worden gemaakt. Daarbij moet wat betreft ammoniak rekening worden gehouden met het feit dat deze stof naar verwachting een belangrijke rol gaat spelen in de energietransitie, als waterstofrijke energiedrager. Het onderzoek naar de effecten van de energietransitie op het vervoer van deze waterstofrijke energiedragende gevaarlijke stoffen is afgerond en wordt aan de Kamer verstuurd. Deze ontwikkeling heeft niet alleen invloed op de vervolgafspraken met de convenantspartijen, maar kan ook leiden tot herziening van het beleid op routeringsbesluiten.

Mijlpalen korte en lange termijn
- Robuust Basisnet Spoor voortgangsrapportages: juni 2022
- Besluitvorming toekomst convenanten (ammoniak): juni-december 2021
- Internationale regelgeving van toepassing over vervoer gevaarlijke stoffen over weg (ADR), spoor (RID) en binnenvaart (ADN) editie 2023: 1 januari – 1 juli 2023
- Vastlegging emplacementen in regelgeving: 1 juli 2023
- Robuust Basisnet wetswijzigingen: 1 januari 2025

Communicatie met EK/TK
Kamerstukken II 2018/19, 30 373, nr. 70 (Brief over vervoer gevaarlijke stoffen)

Kamerstukken II 2019/20, 30 373, nr. 71 (Brief over Robuust Basisnet)
Kamerstukken II 2020/21, 30 373, nr. 72 (Brief over Robuust Basisnet)

Veilige bestrijdingsmiddelen en chemische stoffen

Huidige stand van zaken/problematiek
Chemische stoffen
Bepaalde stoffen zijn schadelijk voor gezondheid en milieu. Het identificeren en het beheersen van de risico's is van groot belang voor een gezond en veilig Nederland. De afgelopen jaren is er een groeiende ongerustheid over zowel de aanwezigheid van schadelijke stoffen in de materiaalketen als de emissies naar het milieu van dergelijke stoffen. Recent voorbeeld is PFAS, een groep van duizenden stoffen die in het milieu niet afbreken en daardoor ophopen in het milieu wat heeft geleid tot problemen met water- en bodemkwaliteit en zorgen over gezondheid.

Het op de markt brengen van stoffen is geregeld in EU-verordeningen. Centraal staat REACH, de verordening die toeziet op registratie en beheersmaatregelen voor alle stoffen die in meer dan 1 ton per jaar op de EU markt worden gebracht. Daarnaast zijn er verordeningen voor specifieke productgroepen. De verantwoordelijkheid voor biociden ligt bij IenW, productgerichte regelgeving ligt soms ook elders, bijvoorbeeld bij VWS (consumentenproducten en voedselcontactmaterialen) of LNV (gewasbeschermingsmiddelen).

In beginsel is REACH een registratiesysteem: als een stof is geregistreerd, dan mag deze op de markt worden gebracht. Lidstaten of de Europese Commissie kunnen vervolgens initiatief nemen om een stof in de EU aan banden te leggen. Zo stelt Nederland met 4 andere landen (Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen) een zogenoemd restrictievoorstel om op alle gebruik van niet essentiële toepassingen van PFAS te beperken. Na anderhalf jaar waarin veel informatie is verzameld is op 15 juni het formele traject hiertoe gestart. Een eerder door Nederland opgesteld voorstel heeft de aanwezigheid van schadelijke stoffen in rubbergranulaat voor sportvelden begrensd. Later dit jaar wordt een voorstel ter bespreking en stemming voorgelegd aan een lidstatencomité om veel opzettelijk in producten toegevoegde microplastics te verbieden.

Het stoffenbeleid heeft veel goede resultaten gebracht, maar zorgen resteren – ook bij het bredere publiek en niet alleen in Nederland. In oktober 2020 heeft de Commissie een strategie duurzame chemicaliën uitgebracht waarin verdere verbeterpunten staan. Het gaat hierbij onder meer om het beter aanpakken van hormoon verstorende stoffen, niet-afbreekbare stoffen en het effect van blootstelling aan meerdere stoffen samen. Dat laatste punt is dankzij inzet van Nederland en Zweden opgepakt en ook die andere punten zijn door Nederland en partnerlidstaten ingebracht. Dat geldt ook voor het bevorderen van innovatie en zo schadelijke stoffen te vervangen door minder schadelijke stoffen of technieken. De komende jaren wordt het belangrijk de ambities in die strategie ten aanzien van verbeteringen en innovatie waar te maken en om te zetten in concrete initiatieven en uitvoerbare regelgeving.

IenW is het eerstverantwoordelijke ministerie voor REACH maar voert dit uit in samenwerking met andere betrokken departementen, met name VWS en SZW. ILT ziet toe op de naleving van de regels voor REACH. Dat gebeurt samen met de NVWA en de inspectie SZW.

In Nederland is er ook aanvullend beleid gericht op het terugdringen van emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS). Dit zijn de meest schadelijke stoffen zoals kankerverwekkend of reprotoxisch (i.e. stoffen die schadelijk zijn voor de voortplanting of het nageslacht). Nederland identificeert deze stoffen door gebruik te maken van de gevaarclassificaties zoals opgenomen onder REACH, maar past deze breder toe. REACH reguleert stoffen die op de markt worden gebracht, het ZZS-beleid richt zich op de emissies van alle ZZS. De afgelopen jaren is hard gewerkt door bevoegde gezagen (zoals gemeentes, regionale uitvoeringsdiensten en provincies) om emissies van alle ZZS in kaart te brengen. Dit najaar zal hier voor het eerst over gerapporteerd worden. Vervolgstap is het actualiseren van de vergunningen.

IenW is systeemverantwoordelijk voor de regelgeving en beleid inzake ZZS, de uitvoer ligt veelal bij de bevoegde gezagen. IenW ondersteunt de bevoegde gezagen hierin. In de regelgeving is een minimalisatieplicht opgenomen die stelt dat emissies van ZZS dienen te worden voorkomen en, als dat niet mogelijk is, zo ver mogelijk gereduceerd. IenW ondersteunt de bevoegde gezagen hierbij door bij te dragen aan goede regelgeving en via het bieden van

instrumenten ter ondersteuning van de bevoegde gezagen. Dit jaar start een evaluatie van dit beleid om te zien of het beleid en de werkzaamheden effectief zijn en aansluiten bij de vraag.

Nederland draagt actief bij aan ontwikkeling van testen om risico's van stoffen beter te kunnen beoordelen. Deze worden op internationaal niveau ontwikkeld (OESO, EU). Nederland zal deze inzet voortzetten. Daarbij is ook veel aandacht voor het ontwikkelen en verhogen van betrouwbaarheid van dierproefvrije alternatieven.

Biociden
Biociden zijn meestal chemische stoffen, maar soms ook micro-organismen, bedoeld om hinderlijke of schadelijke organismen te bestrijden. Denk aan desinfectantia, houtverduurzamingsmiddelen, conserveringsmiddelen en middelen voor plaagdierbestrijding. IenW is systeemverantwoordelijk voor biociden. Dat houdt in dat we verantwoordelijk zijn voor een afdoende werkend middelenpakket én dat deze middelen veilig zijn.

Onnodig gebruik moet voorkomen worden. Voordat men biociden toepast moeten preventieve of niet-chemische maatregelen toegepast worden. Hier ligt een belangrijke rol voor de andere departementen en de sectoren waar zij verantwoordelijk voor zijn.

Voor biociden ligt het speerpunt bij het verder en zo snel mogelijk geharmoniseerd krijgen van een veilig en effectief middelenpakket in Europa, op basis van de Europese Biocidenverordening van 2013. Veel middelen vallen nog onder het zogenaamde overgangsrecht, waardoor er flinke verschillen zijn tussen de lidstaten in wat wel en niet mag. Dit harmonisatieproces vraagt om zorgvuldige afstemming met het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb), het RIVM, maar ook andere departementen en andere lidstaten.

Daarnaast heeft plaagdierbestrijding onze bijzondere aandacht. Zo kunnen knaagdieren en insecten in een dichtbevolkt land als Nederland tot grote maatschappelijke problemen leiden. Aangezien de middelen tegen ratten en muizen ook heel giftig kunnen zijn voor andere dieren en de mens, staat Integraal Plaagdier Management centraal waar het voorkomen van plagen voorop staat, dan de inzet van niet-chemische methoden en pas als laatste stap chemie mag worden ingezet. Dit sluit aan bij de Safe-by-Design benadering, waarbij al in het ontwerpproces gekozen wordt voor een stof, een materiaal of werkwijze die plagen voorkomt. Diezelfde benadering willen we verder ontwikkelen voor alle problemen waarvoor nu biociden worden ingezet, samen met de andere departementen die vaak 'eigenaar' van het probleem zijn.

Het biocidenbeleid moet snel kunnen inspelen op actualiteiten, omdat zich onverwachts nieuwe problemen kunnen aandienen. In 2020/2021 betrof dit de beschikbaarheid van desinfectiemiddelen tegen Covid-19. De bewindspersoon kan tijdelijke ontheffingen geven om niet-toegelaten biociden tijdelijk op de markt toe te laten. Voor Covid-19 zijn meerdere ontheffingen voor desinfectiemiddelen verleend om te zorgen dat er voldoende middelen beschikbaar waren tijdens de crisis.

Gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw
Gewasbeschermingsmiddelen zijn, zoals de naam al zegt, middelen om gewassen te beschermen tegen onkruid, insecten, plagen en schimmels en worden vooral gebruikt in de landbouw (primaire verantwoordelijkheid LNV). Ook daarbuiten worden gewasbeschermingsmiddelen gebruikt: denk aan sportvelden, spoordijken, gemeentegroen en particulier gebruik. Dat moet natuurlijk zo veilig mogelijk voor mens en milieu, en liefst alleen als het niet anders kan. Gewasbeschermingsmiddelen mogen pas op de markt als ze voldoen aan de Europese Verordening Gewasbeschermingsmiddelen. Aan dat toegelaten gebruik worden beperkingen gesteld om een duurzaam gebruik te garanderen. Die beperkingen staan in het stelsel van de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden en Activiteitenbesluit (dat zal worden omgezet in het Besluit activiteiten leefomgeving).
De acties nodig voor toekomstig duurzaam gebruik van gewasbeschermingsmiddelen zijn opgenomen in de nota 'Gezonde Groei, Duurzame Oogst'. Deze acties moeten ervoor zorgen dat genoeg middelen beschikbaar blijven terwijl de negatieve effecten daarvan op mens en milieu afnemen. Bij IenW gaat de aandacht naar waterkwaliteit (inclusief grondwater) en de veiligheid van de niet-professionele gebruikers van gewasbeschermingsmiddelen. We richten ons specifiek op het vermijden van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen en, als gebruik desondanks onvermijdelijk is, het duurzaam gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw, zowel door professionals als door particulieren. Hiervoor worden onder andere gebruiksverboden

(professioneel gebruik buiten de landbouw) en green deals ingezet, bijvoorbeeld voor het gebruik van middelen op recreatieterreinen.

In 2018 is een tussenevaluatie uitgevoerd van de Nota Gezonde Groei, Duurzame Oogst (GGDO). De eindevaluatie van deze Nota is gepland voor 2023. In 2020 is de opvolger van deze Kabinetsnota, het Uitvoeringsprogramma Toekomstvisie Gewasbescherming 2030, door de minister van LNV, mede namens de beide bewindspersonen van IenW, naar de Tweede kamer gestuurd. De voortgang van dat programma wordt gemonitord. De eindevaluatie van de Nota GGDO wordt mogelijk onderdeel van die monitoring.

Met een wetswijziging, die in maart 2021 naar de Tweede Kamer is gestuurd, wordt het verbod op het professioneel gebruik buiten de landbouw voorzien van een nieuwe wettelijke grondslag. Dit verbod is van kracht geweest vanaf 2017, maar is eind 2020 door de rechter ongegrond verklaard. Deze wetswijziging bevat ook een bevoegdheid om maatregelen (zoals een verbod) op particulier gebruik van gewasbeschermingsmiddelen mogelijk te maken.

Korte en lange termijn mijlapen (2 resp 4 jr)
- Start evaluatie nationaal stoffenbeleid juli 2021
- Afronden kosteneffectiviteitsmethodiek beoordeling emissie reducerende maatregelen ZZS (mei/juni? 2021)
- Formeel indienen intentie EU restrictie PFAS september 2021
- Presentatie eerste resultaten ZZS-uitvraag november 2021
- Implementatie acties EU strategie chemicaliën: 2022 - 2024 Identificatie zeer zorgwekkende stoffen: derde kwartaal 2018
- Innovatie-ondersteunde pilots (2021 – 2022)
- Implementatie ZZS-emissiedatabase en uitrollen gegevens (vanaf 2022)
- Evaluatie en aanpassing REACH 2023
- Reguliere evaluatie van het biocidenbeleid

Communicatie met EK/TK
- In beginsel twee keer per jaar CD Externe Veiligheid
- April 2020: Kamerbrief Chemische Stoffen waarmee 4 rapporten worden toegestuurd over Zeer Zorgwekkende Stoffen in een Circulaire Economie, praktijktest alternatieven antifouling, persistente organische vervuiling (POP's) in moedermelk en een advies van de Rli over het stoffenbeleid.
- September 2020: Kamerbrief waarmee diverse toezeggingen aan Kamer worden afgedaan mbt afwegingskader essentiële toepassingen PFAS, ondersteuning landsadvocaat aan ex-werknemers Chemours, chroom-6 en pilot combinaties stoffen in kwetsbare gebieden.
- November 2020: BNC-fiche over de Chemicals Strategy for Sustainability (CSS), een ambitieus programma van de EC met verdere verbeteringen aan chemicaliënbeleid.
- Januari 2021 Kamerbrief waarin RIVM adviseert over EFSA opinie mbt veilige blootstelling aan PFAS.
- Juni 2021 Kamerbrief met aanbieding rapporten RIVM en Arcadis over bronnen PFAS naar het milieu en blootstelling via voeding en drinkwater.
- Juli 2019, Kamerbrief aanbieding Tussenevaluatie Nota gezonde Groei, Duurzame Oogst
- Juni 2020, Kamerbrief over Europese fact finding mission over de implementatie van de biocidenverordening in lidstaten, waar Europese Commissie ook Nederland heeft aangedaan.
- Juni 2020, Kamerbrief aanbieding Gezondheidsraadadvies Gewasbescherming en omwonenden
- Juni 2020, Kamerbrief over afgegeven vrijstellingen om het aanbod van desinfectiemiddelen tegen Covid-19 te vergroten
- Oktober 2020, Kamerbrief over knelpunten bij uitvoering van geïntegreerd plaagdiermanagement voor knaagdieren in de praktijk
- Oktober 2020, Kamerbrief over particulier gebruik gewasbeschermingsmiddelen en effecten verbod professioneel gebruik buiten de landbouw
- Maart 2021, Brief over rechterlijke uitspraak verbod professioneel gebruik gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw
- November 2021: Kamerbrief over voortgang beleid chemische stoffen

Verwacht

- Najaar 2021: eerste bevindingen en resultaten van de zogenoemde ZZS-uitvraag waarbij bedrijven informatie over feitelijke emissies van zeer zorgwekkende stoffen moeten leveren aan bevoegd gezag; RIVM verzamelt en zet in één database.
- Eind 2021/jaarlijks: rapporteren over voortgang verbetering kwaliteit REACH registratiedossiers chemische stoffen door NL bedrijven.
- Eerste kwartaal 2022: behandeling Tweede Kamer voorstel wijziging Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden, met een bevoegdheid voor het stellen van maatregelen
- Medio 2022: afronden voorstel PFAS-restrictie en indiening hiervan ter inspraak en beoordeling bij EU chemicaliënagentschap (ECHA).
- 2024 - Tweede Kamerbrief over evaluatie van biocidenbeleid
- 2024 - Tweede Kamerbrief over evaluatie van geïntegreerd plaagdiermanagement van knaagdieren
- 2024 Kamerbrief aanbieding Eindevaluatie Nota gezonde Groei, Duurzame Oogst

Veiligheid biotechnologie

Huidige stand van zaken/problematiek
Biotechnologie is een belangrijke sleuteltechnologie voor maatschappelijke vraagstukken als een betere gezondheid en medische zorg, voedselzekerheid en voedselkwaliteit, de energietransitie en het streven naar een circulaire economie. Het is belangrijk dat onderzoek, teelt of handel met genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) veilig voor mens, dier en milieu kan plaatsvinden. Het veilig toepassen van ggo's wordt gewaarborgd door een stelsel van vergunningverlening dat is vastgelegd in regelgeving. Verdere ontwikkeling en optimalisatie van beleid en geldende internationale, Europese en nationale ggo-regelgeving is hierbij van groot belang.

De afgelopen periode is geïnvesteerd in het wegnemen van knelpunten in vergunningverlening en in het op gang brengen van een dialoog met marktpartijen, wetenschap en belangenvertegenwoordigers waarmee Nederland zowel veiligheid waarborgt als een voor biotechnologie aantrekkelijk investeringsklimaat kent.

De snelle ontwikkelingen en kansrijke innovaties kunnen nieuwe veiligheidsvragen opwerpen en vragen om toekomstbestendige Europese regelgeving die zowel deze kansen benut als de veiligheid waarborgt. Dit vraagt de komende periode om:
- Een sterke Europese inzet op de noodzakelijke geachte harmonisatie en toekomstbestendige beleidsvernieuwing.
- Een permanente dialoog met het maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en kennisinstellingen.
- Betrokkenheid van de samenleving bij de gedachtevorming over de nieuwe ontwikkelingen en de in te zetten beleidskoers.
- Kennisontwikkeling, o.a. via het door IenW gefinancierde meerjarige onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid, om nieuwe en toekomstige toepassingen van biotechnologie goed te kunnen blijven beoordelen op hun veiligheid voor mens, dier en milieu.

Korte en lange termijn mijlpalen (2 resp 4 jr)
- 2022: Verdere optimalisatie beleid en nationale ggo-regelgeving;
- 2022: Organisatie EU bijeenkomst voor COM en LS over veiligheid biotechnologie en toekomstbestendigheid;
- 2022: Actieve NL-se inzet mbt veiligheidsvraagstukken biotechnologie in EU;
- 2022: Nationale maatschappelijke dialoog in relatie tot mogelijk herziene EU regelgeving;
- 2023: Afronding onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid;
- 2025: Aangepast (Europees) veiligheidsbeleid biotechnologie.

Communicatie met EK/TK
- Jaarlijkse Beleidsnota Veiligheid Biotechnologie.
- Beleidsreactie op de Trendanalyse Biotechnologie.
- Resultaten Onderzoeksprogramma Biotechnologie en Veiligheid.

Veilige Energietransitie

Huidige stand van zaken
De energietransitie is een belangrijk en urgent onderwerp. Het is van groot belang, zowel voor het draagvlak als voor de risicobeheersing, dat deze van meet af aan veilig wordt ingericht. IenW draagt daaraan bij. Het streven is dat de energietransitie de mogelijkheden voor duurzame energie zodanig benut dat dit resulteert in een veilige energiehuishouding. Onze rol is daarbij met name gericht op signaleren en ondersteuning bieden op het gebied van veiligheid, waarbij de inzet is gericht op externe integratie: veiligheid moet worden meegenomen in de plannen (en uitvoering) van degenen die de energietransitie vormgeven. Om aan onze rol goed invulling te geven, werken we integraal, zowel binnen IenW als interdepartementaal. Daarnaast omvat onze rol het onderhouden en actualiseren van de 'eigen' bestaande kaders van externe veiligheid op het gebied van de energietransitie.
Inhoudelijk is van belang dat – onafhankelijk van welke energiemix er ontstaat of wordt gekozen – de nieuwe duurzame energiehuishouding minstens even veilig is als nu, en waar mogelijk veiliger (ambitie: continue verbetering). Wanneer vanaf de start rekening wordt gehouden met veiligheid, kan dat ongewenste situaties achteraf voorkomen.

Mijlpalen korte en lange termijn
Korte termijn
- Verwerken/toevoegen van afwegingskader voor het groepsrisico voor windturbines bij risicovolle bedrijven in de Handreiking risicozonering windturbines (internetconsultatie afgerond 30 juni 2021);
- Oplevering fact sheets t.a.v. waterstof en relevante veiligheidsaspecten daarvan;
- Oplevering ketenstudie waterstofrijke energiedragers (waaronder ammoniak) november 2021. Vervolgonderzoek daarop volgt in 2022.
- Oplevering vervolgonderzoek veiligheid multifuel tankstations.
- Oplevering onderzoeksrapport naar Safe by Design en de energietransitie;
- Literatuurstudie gericht op veiligheidsbeleving rondom de energietransitie (onderzoeksopdracht stagiaire).
- Belevingsonderzoek veilige energietransitie.

Gelet op inzet gericht op externe integratie is er ook sprake van mijlpalen wanneer in beleidstrajecten over de energietransitie (externe) veiligheid wordt geborgd. Denk bijv. aan de kabinetsbrief over uitgangspunten voor een veilige en gezonde energietransitie, waar EZK met andere departementen aan werkt.

Lange termijn
Vanuit de ondersteunende rol zal blijken wat er op de lange termijn nodig is om de vliegwielfunctie doeltreffend te kunnen vervullen. Signalering en kennisontwikkeling blijven naar verwachting belangrijk.

Communicatie met EK/TK
- Persbericht Green Deal H2-wijken (12 maart 2021);
- Multifuel tankstations in Kamerbrief over Omgevingsveiligheid en milieurisico's (12 februari 2021);
- Beleidsappreciatie (medeparaaf IenW op brief Stas EZK) n.a.v. RIVM-rapporten over veiligheid, gezondheid en de energietransitie;
- Beleidsappreciatie (medeparaaf IenW op brief Stas EZK) n.a.v. advies Rli over waterstof;
- Kamerbrief Ketenstudie waterstofrijke energiedragers (w.o. ammoniak) en veiligheid;
- Kamerbrief Batterijenstrategie (met onderdeel over externe veiligheid).

Veilig vuurwerk

Algemeen
Vuurwerk staat afgelopen jaren (met pieken) in de belangstelling van maatschappij, media en politiek. De meningen over de gewenste koers lopen uiteen en emoties kunnen hoog oplopen. Wel is er een tendens dat de maatschappelijke acceptatie van vuurwerkletsel en –overlast onder druk lijkt te staan en dat lokale overheden vaker een (gedeeltelijk) vuurwerkverbod overwegen. IenW streeft naar een veilig en handhaafbaar vuurwerkbeleid, met balans in de maatschappelijke discussie en breed draagvlak.

De ontwikkeling van het vuurwerkbeleid is een samenwerking tussen twee ministeries. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat draagt zorg voor de wet- en regelgeving omtrent

het in Nederland legale vuurwerk en de communicatie hierover (o.a. jaarlijkse vuurwerkcampagne). Het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) is verantwoordelijk voor de handhaving en openbare orde tijdens de jaarwisseling en over het illegale vuurwerk.

Huidige stand van zaken
- Vanuit IenW wordt geregeld welk vuurwerk is aangewezen als consumentenvuurwerk.
- Consumentenvuurwerk mag door consumenten tijdens de jaarwisseling worden afgestoken.
- Jaarlijks worden de letselcijfers tijdens de jaarwisseling onderzocht, evenals vuurwerkaankoop en -gebruik. Dit kan leiden tot een heroverweging van welk vuurwerk is toegestaan bij een volgende jaarwisseling. Op basis van de letselcijfers van de jaarwisseling 2019-2020 zijn knalvuurwerk en vuurpijlen verboden vanaf 2020-2021.
- Onder consumentenvuurwerk valt ook fop- en schertsvuurwerk, dit mag het hele jaar door worden verkocht en afgestoken (≥12 jr), en kan in verband met EU-regelgeving niet ingeperkt worden.
- EU-wetgeving over vuurwerk is vastgelegd in de Pyrorichtlijn. Samenwerking met andere landen vindt met name plaats binnen de EU en Benelux, met buurlanden, en met China.
- Verder zijn er in Nederland regels voor professioneel vuurwerk, theatervuurwerk en andere pyro-technische artikelen, bv voor veilige opslag en transport en vuurwerkshows bij evenementen.
- In jaarlijkse publiekscampagne, het lespakket4VuurwerkVeilig, en op Rijksoverheid.nl, wordt informatie gegeven voor het veilig omgaan met vuurwerk (kennis en handelingsperspectief).
- De ILT houdt toezicht (risicogericht) op naleving van de wet- en regelgeving voor vuurwerk, met als doel het bevorderen van de veiligheid voor de consument. ILT controleert jaarlijks de veiligheid van vuurwerkwerkproducten op de testlocaties. Het vinden van goede testlocaties is ieder jaar een uitdaging.
- Gemeenten hebben de mogelijkheid om gebieden aan te wijzen waar al dan niet consumentenvuurwerk mag worden afgestoken tijdens de jaarwisseling.
- Interdepartementale samenwerking is er met JenV (handhaving), BZK (gemeentelijke verboden en evenementen) en SZW (opleidingseisen beziger) en AZ (publiekscampagne).
- Er is regelmatig contact met (vertegenwoordigers van) de vuurwerkbranche en -bezigers.
- Het tijdelijke vuurwerkverbod van afgelopen jaarwisseling (2020-2021) om de zorg te ontlasten in verband met COVID-19 is op 2 januari 2021 automatisch komen te vervallen.
- Stand van zaken van de aan het tijdelijk verbod gekoppelde subsidie:
  a) Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) detailhandel Aanvragen zijn ingediend bij RVO, loket is gesloten. Streven uitbetaling voorschotten: 1 augustus 2021, in 2021 volledig afgerond.
  b) Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod Covid-19 (TSVC-19) opslag en vervoer. Aanvragen zijn ingediend bij RVO, loket is gesloten. Streven uitbetaling voorschotten: in 2021, definitieve vaststelling in 2022 volledig afgerond.

Korte termijn mijlpalen (2 jaar)
- Afronding beide Tijdelijke subsidieregelingen vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) (inclusief aanpassing na goedkeuring Europese Commissie);
- Besluit nemen op Wob-verzoek(en) vuurwerkramp Enschede;
- Wijziging Vuurwerkbesluit (i.v.m. synchronisatie Omgevingswet en technische wijziging);
- Implementatie Pyropass en beschikking oneigenlijk gebruik P1, in Vuurwerkbesluit.
- Ontwikkelen visie op gebruik van vuurwerk door consumenten (volgen of leiden van het maatschappelijk debat)
- Motie Kamer nieuw onderzoek Enschede (Kamer zelf)
- PM. Mogelijk: tijdelijk vuurwerkverbod jaarwisseling 2021-2022 ivm Covid-19 en het ontlasten van de zorg + bijbehorend steunpakket specifiek voor de branche *(LET OP: tijdens het schrijven hiervan (d.d. 17-11) heeft besluitvorming nog niet plaatsgevonden.)*

Lange termijn mijlpalen (4 jaar)
Internationale inzet NL realiseren: aanpakken van zwaar vuurwerk, oneigenlijk gebruik en illegale handel en milieubelasting waar mogelijk voorkomen (o.a. plastic in vuurwerk);

*Communicatie met EK/TK (*niet uitputtend, want er wordt veel geschreven over vuurwerk):
- Naar een veilige jaarwisseling (31 januari 2020);
- Vooruitblik op de jaarwisseling (8 mei 2020);
- Afspraken jaarwisseling (5 juni 2020);
- Kabinetsbesluit tot tijdelijk vuurwerkverbod (13 november 2020);
- Realisatie eenmalig en tijdelijk vuurwerkverbod (11 december 2020);

- Lopende en afgeronde zaken vuurwerkdossier (19 februari 2021).
- Verzamelbrief Vuurwerk en antwoorden TK-vragen 3e incidentele sup. begroting (beide 14 mei 2021);
- Beantwoording Schriftelijk Overleg Vuurwerk (14 juni 2021)
- Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer en aanbieding ILT signaalrapportage (30 september 2021)

Spoortrillingen

Huidige stand van zaken/problematiek
Spoortrillingen krijgen als 'nieuw' milieuprobleem veel aandacht in de media. Uit onderzoek van het RIVM uit 2014 bleek dat ca. 20% van de ondervraagde omwonenden langs het spoor ernstige hinder ervaren. Vooral langs de goederenlijnen in Brabant, maar ook op andere locaties wordt deze hinder gerapporteerd. Spoortrillingen zetten ook extra druk op de woningbouwopgave: bouwen langs het spoor is gewild, maar liefst wel zonder ervaren overlast. Het kabinet zet bovendien in op meer goederenvervoer over het spoor, waarmee de problematiek toeneemt (zie ook stuk goederenvervoer). Binnen de context van de spoorprojecten PHS Meteren-Boxtel en PHS Nijmegen speelt de discussie of de kans op schade door spoortrillingen mogelijk onaanvaardbaar hoog is. Tot nu toe is geen onderzoek bekend waarin spoortrillingen als oorzaak van schade aan woningen konden worden vastgesteld.

De beleidsvorming voor spoortrillingen bevindt zich, anders dan geluid en externe veiligheid, in de fase van kennisontwikkeling. Er is, behalve de 'Beleidsregel trillinghinder spoor', die wordt toegepast in de voorbereiding van Tracébesluiten, geen wetgevend kader. De kennisontwikkeling is nodig omdat de combinatie van spoorbaan, trein, ondergrond en woning, op elke locatie andere trillingen oplevert die zonder gedetailleerde kennis van het volledige systeem moeilijk te voorspellen zijn. Maatregelen om trillingen te reduceren zijn vaak erg kostbaar en staan meestal niet in verhouding tot de behaalde reductie in hinder. In 2018 is daarom de 'beleidsintensivering spoortrillingen' gestart. Deze moet uiteindelijk leiden tot kostenefficiënte maatregelen en een goed onderbouwde keuze rond verdere normstelling. Onderdeel van deze beleidsintensivering zijn onder anderen:

- starten van een Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS), uitgevoerd door ProRail, om met praktijkproeven en theoretisch onderzoek kostenefficiënte trillingsmaatregelen aan spoorbaan en materieel te identificeren. In 2020 is voor deze IBS een budget van 20 miljoen opgenomen in het Infrastructuurfonds. De IBS is ook opgenomen in het MIRT. Enkele pilots rond goederentreinen gebeuren samen met de vervoerders (zie ook stuk goederenvervoer);
- starten van een nieuw onderzoek naar wonen langs het spoor om dosis-effectrelaties voor hinder veroorzaakt door spoortrillingen vast te stellen;
- starten van een Joint Fact Finding-proces om als belanghebbenden (omwonenden, spoorgoederenvervoerders, lokale overheden, ministerie) een gedeelde feitenbasis over spoortrillingen op te bouwen en kennis te delen;
- uitbrengen van een Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen, om lokale overheden en projectontwikkelaars bij planvorming en –uitwerking praktisch te ondersteunen bij het voorkomen van nieuwe hindersituaties;
- uitvoeren van een pilot gedifferentieerd rijden. Langzamer rijdende goederentreinen zouden potentieel voor minder hinder kunnen zorgen, maar de pilot heeft uitgewezen dat de positieve, hinder verminderende effecten beperkt zijn en niet in verhouding staan tot de negatieve economische effecten. Gedifferentieerd rijden is daarmee geen toepasbare maatregel.

Het dossier spoortrillingen wordt gevoerd door een combinatie van DGMo/OVS en DGMI/DLCE, in nauwe samenwerking met ProRail en HBJZ. Voor de implementatie van maatregelen aan het spoorwegmaterieel is Europese samenwerking onontbeerlijk.

Korte- en lange-termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- afronding Joint Fact Finding-proces (Q4 2021);
- publicatie bijgewerkte versie Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (Q4 2021);
- belevingsonderzoek naar wonen langs het spoor (start Q3 2021, resultaten verwacht Q2 2022);
- afronding eerste praktijkproeven uit IBS (Q4 2021 – Q2 2022);
- publicatie plan van aanpak nieuwe praktijkproeven aan infrastructuur (Q2 2022);

- aangepaste versie Beleidsregel trillinghinder spoor in kader Omgevingswet (Q3 2022);
- afronding IBS (2024).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Kamerbrief met stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen (Q4 2021-Q1 2022) en afhandeling motie informeren over afronding Joint Fact Finding.

Luchtkwaliteit

Huidige stand van zaken/problematiek
Uitgangspunt is om milieuverontreiniging bij de bron aan te pakken, nieuwe problemen te voorkomen en te streven naar een stapsgewijze verbetering van de milieukwaliteit. Zo realiseren we gezondheidswinst en voorkomen we dat Nederland op slot gaat. Luchtverontreiniging behoort tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid, in dezelfde orde van grootte als overgewicht. Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter en jaarlijks overlijden circa 11.000 mensen vroegtijdig als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. In 2020 is daarom het Schone Lucht Akkoord (SLA) gesloten, tussen het Rijk, gemeenten en provincies. Inmiddels zijn er 93 94 deelnemers. Afgesproken is dat wordt gewerkt aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarbij wordt toegewerkt naar het behalen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005 voor luchtkwaliteit in 2030. In september 2021 zijn door de WHO nieuwe, lagere advieswaarden gedefinieerd. In de voortgangsmeting wordt gerapporteerd over in welke gebieden de concentraties hoger en lager zijn dan de WHO-advieswaarden in 2030. Conform de motie Bouchallikh wordt onderzocht of en zo ja met welke maatregelen de WHO-advieswaarden in 2030 (en indien mogelijk eventueel 2040/2050) gerealiseerd kunnen worden. Op dit moment wordt onderzocht wat nodig is om die te kunnen halen. Bewegen richting de nieuwste advieswaarden is ook onderwerp van discussie bij de herziening van de Luchtkwaliteitsrichtlijnen waar de Europese Commissie in de tweede helft van 2022 een voorstel over zal uitbrengen. Inzet in het Schone Lucht Akkoord is om in 2030 50% gezondheidswinst voor de emissies afkomstig uit van binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Om deze doelen te bereiken zijn maatregelen afgesproken in alle vervuilende sectoren (landbouw, industrie, houtstook, mobiliteit, scheepvaart). DGMI is stelselverantwoordelijk voor het luchtkwaliteitsbeleid. Het treffen van inhoudelijke maatregelen ligt bij andere onderdelen van IenW en andere ministeries. Iets minder dan de helft van de gezondheidseffecten door luchtvervuiling in Nederland wordt veroorzaakt door luchtvervuiling vanuit het buitenland. Nederland is op zijn beurt ook weer exporteur van luchtvervuiling. Daarom is inzet in internationaal verband essentieel. In internationaal verband is naast het meer in lijn brengen van de normen met de WHO-advieswaarden de inzet om gezondheid centraal te stellen en wordt ingezet op streng ambitieus bronbeleid te blijven voeren.

Industrie
Luchtvervuiling uit de industrie draagt voor 10% bij aan de negatieve gezondheidseffecten uit binnenlandse bronnen. In de jaren negentig zijn de emissies sterk gedaald, maar sinds 2010 lijken deze te stabiliseren. Zonder aanvullend beleid nemen de emissies en gezondheidseffecten toe in de periode tot 2030. Doel is om de uitstoot en groei te ontkoppelen en een continue daling van emissies naar de lucht te realiseren. Voor de industrie wordt ingezet op:
Verbeteren van de uitvoering bestaande regelgeving: strenge emissie-eisen in vergunningen en+ nagaan waar handhaving kan helpen bij emissiereductie.
Actualiseren van bestaande regelgeving: het actualiseren en op het niveau brengen van de Beste Beschikbare Technieken (BBT) van de algemene regels industrie.
Inzetten op ambitieus bronbeleid: het Rijk pleit in Europa voor streng bronbeleid. Bijvoorbeeld bij de herziening van de richtlijn Industriële Emissies (RIE).

Daarnaast is er speciale aandacht wordt specifiek voor de aanpak van milieu- en gezondheidsschade en overlast in het IJmondgebied, datwaar zware industrie, drukke wegen, zee- en binnenvaart en een hoge bevolkingsdichtheid kent. Rond het bedrijf Tata Steel Nederland doet zich de situatie voor dat het bedrijf zich weliswaar aan de bestaande regels houdt, maar er toch nog gezondheidsschade kan optreden bij omwonenden. Dit leidt tot veel maatschappelijke discussie, regelmatige berichtgeving in de media en grote zorgen bij omwonenden. Er wordt in nauwe samengewerkting met EZK, betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland, die bevoegd gezag is., Er wordt ingezet op scherpe vergunningverlening, adequaat toezicht en handhaving van bestaande normen, bovenwettelijke

maatregelen te nemen door het bedrijf zelf, monitoring en meten van daadwerkelijke uitstoot., Bij deze zaken heeft de provincie een grote rol. Voor het aanscherpen van normen via Europese inzet en het onderzoeken of nationaal strengere normen kunnen worden toegepast is met name het Rjijk aan zet. Dat geldt ook voor het onafhankelijk en transparant in beeld laten brengen van de effecten van toekomstscenario's op de gezondheid en het milieu, zodat deze volwaardig kunnen worden meegewogen in private en publieke beslissingen.en op het volwaardig meenemen van de gevolgen voor gezondheid en milieu in besluitvorming over de verdere verduurzaming en vergroening van het bedrijf in de nabije toekomst. Als antwoord op de Motie Thijssen c.s. (september 2021), ontvangt de Kamer voor 1 december een brief met een plan van aanpak om de samenwerking met verschillende overheden en bestuurslagen in de IJmondregio te versterken en waar mogelijk acties en maatregelen te versnellen ter vermindering van de gezondheidsrisico's in de IJmondregio.ervoor te zorgen dat de bewoners van het IJmondgebied geen onacceptabele gezondheidsrisico's meer lopen. Daarnaast wordt specifiek voor de aanpak van milieu- en gezondheidsschade en overlast in het gebied rond Tata Steel (IJmond) samengewerkt met EZK, provincie en gemeenten. Er wordt ingezet op scherpe vergunningverlening, adequaat toezicht en handhaving van bestaande normen, en op het volwaardig meenemen van de gevolgen voor gezondheid en milieu in besluiten over de inzet van publiek geld voor verdere verduurzaming en vergroening van het bedrijf, conform de motie van Hagen/Boucke in juli 2021.

Houtstook
Luchtvervuiling uit woningen is verantwoordelijk voor 23% van de totale uitstoot van fijnstof in Nederland. Zonder aanvullend beleid zal de relatieve bijdrage toenemen. Voor houtstook is steeds meer politieke en maatschappelijke druk om extra maatregelen te treffen. Daarom wordt in de pilot houtstook samen met gemeenten onderzocht welke aanvullende lokale maatregelen kunnen worden getroffen om het gebruik en de uitstoot van houtkachels te verminderen. Daarnaast is een bredere verkenning naar mogelijke aanvullende maatregelen gestart.

Internationaal
Europees beleid om de luchtkwaliteit te verbeteren heeft sinds de jaren zeventig geleid tot een aanzienlijk lagere uitstoot. Een uitgebreid stelsel van EU-richtlijnen en verordeningen richt zich op drie pijlers: (a) luchtkwaliteitsnormen, (b) brongerichte maatregelen (industrie, verkeer, landbouw, producten) en (c) nationale emissieplafonds onder meer bedoeld om grensoverschrijdende luchtverontreiniging te verminderen (NEC-richtlijn). In zijn algemeenheid geldt dat Nederland de EU-verplichtingen goed naleeft. Nederland stelt gezondheid centraal en zet in op verdere gezondheidswinst door bij de komende herziening van de Luchtkwaliteitsrichtlijn aan te sturen op een luchtkwaliteit die beter aansluit bij de flink lagere WHO-advieswaarden. De totale Nederlandse uitstoot lag de afgelopen jaren onder de nationale emissieplafonds. De NEC-richtlijn verplicht lidstaten om vanaf 2020 de emissies verder te beperken tot onder nog weer strengere plafonds die vanaf 2030 gelden (met een indicatief tussendoel in 2025). Projecties die door het PBL zijn opgesteld laten zien dat de Europese reductiedoelen voor de jaren tot 2030 en daarna, naar verwachting worden gehaald.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp 2 en 4 jaar)
Wijziging algemene regels luchtemissies industrie treedt naar verwachting inwerking per 1-71-2022 (publicatie Q4 2021).
Verwacht wordt dat de Commissie Q2 2021 het Zero Pollution Action Plan uitbrengt, gevolgd door vVerwacht wordt dat de Commissie voorstellen zal doen om de Luchtkwaliteitsrichtlijn en de Richtlijn Industriële Emissies te herzien (eind 2021). Daarna volgt behandeling in de Milieuraad en het Europees Parlement (2022-2024).
Schone lucht jaarcongres op de Floriade in april 2022.
Implementatie herziene Richtlijn industriële emissies in Nederlandse wetgeving (2023-2025)
Nederland moet uiterlijk 1 april 2023 het volgende NEC-programma bij de Europese Commissie indienen. Dit programma moet het beleid bevatten waarmee Nederland onder de emissieplafonds blijft.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
Q2 Q4 2021: voorhang wijziging algemene regels industrie bij parlement.
Q3 2021: Publicatie advies Gezondheidsraad ultrafijn stof
Q3 2021: Publicatie onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof rondom Schiphol
Q3/Q4 2021: Verkenning aanvullende maatregelen houtstook
Q4 2021: Brief over stand van zaken asfaltcentrales
Q4 2021: rapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Q1 2022: Verkenning aanvullende maatregelen houtstook
Q14 20221: 0-Voortgangsmeting gezondheidsindicator Schone Lucht Akkoord
Q4 2021: rapportage Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
Q1 2022: Publicatie onderzoek naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof rondom Schiphol
Q24 20221: onderzoek naar de gevolgen voor gezondheid en milieu van de verschillende scenario's voor de toekomstscenario van Tata Steel, in lijn met de motie van Hagen/Boucke
Q2/3 2022: Brief over inzicht in haalbaarheid nieuwe WHO-advieswaarden luchtkwaliteit
Internationaal: de informatievoorziening richting EK/TK verloopt volgens de afspraken die de minister van BZ met de TK maakt over EU-dossiers. Het NEC-programma zal naar verwachting voorafgaand aan de indiening bij de Europese Commissie worden toegezonden aan de Tweede Kamer.

Veehouderijsector: geur, ammoniak (stikstof) en fijnstof

Stand van zaken/problematiek
IenW is verantwoordelijk voor het milieubeleid in de diverse landbouwsectoren en daaronder valt de wet- en regelgeving voor veehouderij wat betreft de onderwerpen geur, ammoniak (stikstof) en fijnstof. LNV is portefeuillehouder voor het beleid voor landbouw. Daaronder valt ook een deel van het milieubeleid, te weten het beleid voor kwaliteit van meststoffen en toepassing ervan. Daarnaast is LNV verantwoordelijk voor het natuurbeleid en daarmee ook voor de stikstofproblematiek.

Geur
Het geurbeleid is erop gericht tot een aanvaardbaar niveau van geurhinder te komen op lokaal niveau (kan dus verschillen per gebied). Het Rijk is verantwoordelijk voor de kaders van het geurbeleid met regels voor de maximale geurbelasting van een veehouderij op een geurgevoelig object hetgeen gebaseerd is op vastgestelde rendementen van emissiereducerende technieken. Deze regels gaan over nieuwvestiging van veehouderijen en uitbreidingen van bestaande veehouderijen.
Een van beste beschikbare technieken voor het reduceren van geur is de luchtwasser. Dat is een duur apparaat waarmee de lucht uit de stal gezuiverd wordt en wordt afgevoerd naar de buitenlucht. Er zijn chemische, biologische en zgn. combiluchtwassers.
Naar aanleiding van klachten van omwonenden dat de geurhinder in de praktijk erger lijkt dan waar de vergunning van uit is gegaan, heeft de Wageningen University & Research (WUR) onderzoek gedaan naar de werking. Daaruit is gebleken dat combiluchtwassers in de praktijk maar ca. de helft van het beoogde geurrendement haalden.
Dit onderzoek heeft tot diverse acties geleid:

- De regelgeving is aangepast: de veronderstelde geurrendementen van combiluchtwassers zijn met ca. de helft verlaagd. Vervolgonderzoek naar het functioneren van de combiluchtwassers geeft tot nu toe geen zicht op significante verbetering van geurrendementen.
- Er is een commissie geurhinder ingesteld (commissie Biesheuvel) die, naast het doen van aanbevelingen uit de hiervoor genoemde evaluatie, is gevraagd te inventariseren welke maatregelen op korte termijn mogelijk zijn voor de aanpak van de overbelaste situaties en te adviseren over een robuust geurbeleid voor de langere termijn.

De Commissie Biesheuvel kwam in haar adviesrapport geur bekennen van 23 april 2019 met drie aanbevelingen:
- Stel emissiegrenswaarden waar de veehouder zich permanent aan moet houden. Niet alleen op papier, ook in de praktijk.
- Zorg voor meer inzicht in de effectiviteit van luchtwassers. Betrek daarbij ook de geurproductie in de stal.
- Leg bij de aanpak van geurproblemen meer nadruk op specifieke omstandigheden in een gebied met meer mogelijkheden voor decentrale overheden om rekening te houden met cumulatie en in te grijpen in bestaande situaties.

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de commissie Biesheuvel:

- Wordt er onderzocht welke chemische stoffen bepalend zijn voor de ervaren stank, zodat beter bepaald kan worden wat aan de stank kan worden gedaan (denk aan ander voer voor dieren).
- Ontwikkelt WUR best practices met en voor de veehouder hoe het gebruik van luchtwassers verbeterd kan worden.

- Heeft een aantal gemeenten de bevoegdheid gekregen om af te wijken van landelijke regelgeving zodat met pilots onderzocht kan worden hoe m.n. ook reeds bestaande geurhinder beter kan worden aangepakt.
- Wordt, zodra de Omgevingswet in werking treedt, een bepaling van kracht dat gemeenten zich alsnog moeten buigen over cumulatieve geurbelastingen en de normering daarop zo nodig aanpassen.

De beleidsreactie op de beleidsdoorlichting van begrotingsartikel 21 onderdeel stalsytemen, is op 26 november 2021 [pm check] aan de Tweede Kamer gezonden. Het door een extern bureau opgestelde rapport over de beleidsdoorlichting bevat ten aanzien van geurhinder de volgende aanbeveling, die luidt: "*Geurbeleid is voor decentrale overheden een grote uitdaging en dat kan reden zijn om de inzet van het Rijk op het thema geur te intensiveren."* De beleidsreactie stelt: *"De afweging over eventuele extra inzet van het Rijk op geurbeleid ten aanzien van veehouderijen is aan een nieuw kabinet."*
Korte en lange termijnontwikkelingen:
- Verwacht wordt dat binnen 4 jaar een methode is ontwikkeld om het stinkende deel in de uitgestoten stallucht te kunnen achterhalen zodat er gerichter wat aan dat onderdeel kan worden gedaan. Niet langer met een neus, maar met een chemische methode. IenW heeft hiertoe opdracht gegeven.
- Op langere termijn (4 jaar en verder) is de verwachting dat er technische middelen zullen zijn die geur op locatie kunnen meten (sensoren).
- Op basis van het Uitvoeringsbesluit Crisis- en herstelwet is het voor een aantal bevoegde gezagen mogelijk geurhinder lokaal aan te pakken.
- Kennisontwikkeling door onderzoek en innovatie op het gebied van geur en integrale technieken kan mogelijk op langere termijnperspectief bieden om geurhinder effectiever tegen te gaan (ook voor bestaande geurhindersituaties).
- Huidige regels zijn uitsluitend van toepassing bij aanvraag of wijziging van een bedrijf. Deze bepalingen geven een bandbreedte voor geurbelasting aan waaraan een ondernemer zich moet houden, zonder daarvoor een aantal technieken voor te schrijven.
- Samen met onderzoeksinstituten, branche-organisaties, en bevoegde gezagen worden best practices ontwikkeld om de werking van luchtwassers te verbeteren. Bedoeling is dat de luchtwassers hierdoor zo goed mogelijk presteren. Dit verdient permanent aandacht.
- Naast de opvolging van het advies van de Commissie Van Aartsen over het Vergunning-verlenings-, Toezichts- en Handhavings- (VTH)-stelsel wordt in het kader van het Schone Lucht Akkoord samen met bevoegde gezagen gewerkt aan versterking van het toezicht op en de naleving van geurregels door veehouderijen.

Fijnstof
Pluimveehouderijen emitteren aanzienlijke hoeveelheden fijnstof. Op 7 september 2017 is de Staat in een uitspraak van de kortgedingrechter veroordeeld vanwege het overschrijden van de wettelijke (Europese) grenswaarden voor fijnstof (en NOx) op een aantal plekken in Nederland; voor fijnstof vooral in gebieden met veel pluimveehouderij.
IenW heeft gezien de uitspraak van de rechter de verantwoordelijkheid te zorgen voor het naleven van de grenswaarden. Daartoe werkt IenW samen met de betreffende vergunningverlenende gemeenten en veehouders aan het wegnemen van de fijnstofoverschrijdingen. Een onderdeel van de aanpak is aanpassing van regelgeving op grond waarvan het bevoegd gezag (gemeente) bestaande rechtsgeldige vergunningen en voorschriften van veehouderijen kan wijzigen. (Uitvoeringsbesluit CHW (art. 7z) 19e tranche). Op grond daarvan kunnen gemeenten (na overleg met de veehouders) Wabo-(omgevings)vergunningen wijzigen. Veehouders passen hun stallen aan zodat de fijnstofgrenswaarden alsnog worden bereikt. Veehouders ontvangen hiervoor een schadevergoeding. Gemeenten betalen de veehouder die dit bedrag vervolgens door IenW vergoed krijgen. Daarnaast worden gemeenten juridisch en technisch-inhoudelijk ondersteund door IenW. De resterende fijnstofknelpunten (in nog 3 gemeenten) moeten uiterlijk 1 januari 2024 zijn opgelost. Hiervoor is ca. € 5 mln totaal gereserveerd.
Het is daarnaast vast beleid om waar mogelijk fijnstofemissies – in overleg met de sector – verder te doen reduceren. Dit is ook opgenomen als actie in de Uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord. In de beleidsreactie op de beleidsdoorlichting die op 26 november aan de Tweede Kamer is gezonden, staat hierover: "Ten aanzien van de realisatie van de doelstelling om de fijnstofemissie (PM10) uit pluimveestallen in 2030 te halveren, die ook is opgenomen in het Schone Lucht Akkoord, kan ik u melden dat ik daartoe recent een plan van de pluimveesector heb ontvangen. Ik ben hierover in overleg met de sector en andere overheden en zal vervolgens uw Kamer hierover nader informeren."

Ammoniak / stikstof
IenW is verantwoordelijk voor ammoniakregelgeving voor veehouderijen (naast de verantwoordelijkheid van LNV voor de regels in de Wet natuurbescherming). Veehouderijen moeten aan algemene regels voldoen en/of beschikken over een gemeentelijke omgevingsvergunning. De algemene regels (Besluit emissiearme huisvesting veehouderij) bevatten voorschriften om ammoniakemissie te reduceren volgens door IenW vastgestelde staltechnieken (luchtwassers, vloeren die mest en urine scheiden, etc). Dit ten gunste van de veehouder, omwonende, bevoegd gezag.
De lijst met staltechnieken en hun bijbehorende emissiereductie wordt eveneens gehanteerd door provincies bij het verlenen van een natuurvergunning (Wnb-vergunning) aan een veehouderij. De rechter heeft onlangs in een groot aantal zaken geoordeeld dat die lijst daartoe niet volstaat. Voor het kunnen verlenen van een natuurvergunning moet heel exact kunnen worden beoordeeld tot welke stikstofdepositie het te vergunnen project (veehouderij) leidt. Daartoe dient de lijst niet; die dient om stalsystemen onderling te kunnen vergelijken in het kader van milieu-eisen (niet zijnde natuur).
LNV is verantwoordelijk voor de Wet natuurbescherming op grond waarvan lokaal bevoegd gezag Wnb-vergunningen verleent aan veehouderijen; IenW is graag bereid mee te denken welk kader in de plaats kan komen van de genoemde lijst. Ook om te voorkomen dat deze lijst als zodanig onder vuur komt te liggen, waarmee de milieuvergunning onnodig in het geding zou kunnen komen.
Daarnaast wordt samen met LNV en overig IenW, beleid gemaakt om de ammoniakemmissies uit veehouderijen verder te doen reduceren. Dit ter uitvoering van de toezegging aan de Tweede Kamer op 24 april 2020 om in het kader van de stikstofaanpak de emissie-eisen voor ammoniak uit nieuwe en bestaande stallen aan te scherpen. Daartoe wordt IenW-regelgeving aangepast. Onderdeel van dit beleid betreft ook het stimuleren van innovatie.
Dit jaar heeft de Taskforce Versnelling Innovatie Stalsystemen geadviseerd om van een systeem van middelvoorschriften (emissiegrenswaarden per dierplaats m.b.v. de hiervoor genoemde lijst met staltechnieken) over te gaan naar doelvoorschriften. LNV heeft een kwartiermaker aangesteld die opvolging gaat geven aan het advies van de Taskforce. De kwartiermaker zal voorstellen doen voor de inrichting van een regieorgaan met bevoegde gezagen en vertegenwoordigers van uiteenlopende organisaties, dat 20 nog aan te wijzen pilots moet gaan begeleiden en adviezen kan geven voor wat mee te nemen bij het wijzigen van de wetgeving. Van groot belang is uitvoerbare wetgeving; het moet niet ingewikkelder worden.

Communicatie met Tweede Kamer
Beleidsdoorlichting. Het veehouderijbeleid van IenW (art. 21 van de begroting, onderdeel stalsystemen) is in 2021 doorgelicht. De beleidsreactie op het rapport over de beleidsdoorlichting is op 26 november [pm check] aan de Tweede Kamer gezonden. Zie ook onder "geur" en "fijnstof" hierboven.

Geluid

Huidige stand van zaken/problematiek
<u>Hinder/gezondheid</u>
Geluid is een belangrijke factor waar het gaat om de kwaliteit van de leefomgeving. Naast (ernstige) hinder kan langdurige blootstelling aan hoge geluidsniveaus ook leiden tot negatieve gezondheidseffecten. Vanuit dat perspectief heeft de Wereldgezondheidsorganisatie WHO in 2018 nieuwe richtlijnen voor omgevingsgeluid, "Environmental Noise Guidelines for the European Region" vastgesteld. Dit advies van WHO bevat advieswaarden voor het geluid van weg, rail, luchtvaart en windturbines. Voor weg, rail en luchtvaart is op veel plaatsen sprake van (ruime) overschrijding van de betreffende advieswaarden. RIVM adviseert om het geluidbeleid te versterken door het nadrukkelijker te richten op vermindering van negatieve gezondheidseffecten.

<u>Regelgeving</u>
Met het oog op het zoveel mogelijk voorkomen van onacceptabele hinder en/of gezondheidseffecten kent Nederland al vele jaren een stelsel van normering voor activiteiten/infra en regels voor de toepassing daarvan bij ruimtelijke besluiten. Deze regels zijn thans vastgelegd in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. De geluidregels zijn recentelijk aangepast en worden ondergebracht onder de Omgevingswet (per 1/1/2022). Op een aantal

punten zijn daarbij specifieke afspraken gemaakt met de koepels waar het gaat om het monitoren van de bestuurslasten zoals deze zich in de praktijk voor zullen doen bij uitvoering.

Relatie met woningbouwopgave
De geluidregels kunnen medebepalend zijn voor de invulling en daarmee de exploitatieopzet van bouwprojecten en voor de groeiruimte van bedrijven. Als gevolg daarvan is geluid regelmatig een belangrijk issue bij de realisering van nieuwe projecten of bij veranderingen in het gebruik van bestaande infrastructuur. Bij het rijk gaat het om grote infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de HSL, Schiphol, wegaanleg, wegverbredingen, etc. Bij provincies en gemeenten gaat het vaak om de spanning tussen de kwaliteit van woongebieden enerzijds en infrastructuur, bedrijventerreinen en andere geluidveroorzakers anderzijds (bijvoorbeeld ook bij het bepalen van locaties voor windturbineparken). Bij het realiseren van de aanzienlijke woningbouwopgave binnen de Randstad komen locaties in beeld waar sprake is van relatief hoge geluidbelastingen, bijvoorbeeld rond luchthaven Schiphol en in het Rotterdamse havengebied. Dit gegeven leidt tot zeer grote bestuurlijke aandacht voor de doorwerking van de geluidregels in relatie tot de woningbouwopgave.

Korte en lange termijn mijlpalen
Inwerkingtreden Omgevingswet: In dit verband is een belangrijk onderwerp van gesprek in Bestuurlijk overleg de actualisatie van de methodiek voor het berekenen van (hinder gewogen) cumulatieve geluidniveaus onder de Omgevingswet. Dit heeft betrekking op aanmerkelijke hogere uitkomsten bij de berekening van de hinder gewogen cumulatieve niveaus als gevolg van het hanteren van de meest actuele dosis-effectrelatie voor geluidhinder door de luchtvaart. In Bestuurlijk overleg dient voor inwerkingtreding gekomen te worden tot afspraken over de actualisatie van de methodiek voor het berekenen van (hinder gewogen) cumulatieve geluidniveaus onder de Omgevingswet. Dit heeft betrekking op aanmerkelijke hogere uitkomsten als gevolg van het hanteren van de juiste dosis-effectrelatie voor geluidhinder door luchtvaart. Daarnaast dient mMet het oog op inwerkingtreding Omgevingswet wordt een vernieuwde subsidieregeling voor de geluidsaneringsoperatie vormgegeven te worden. Deze dient voor inwerkingtreding (2022) gereed te zijn. Op langere termijn: bezien van de uitkomsten van de monitoring van bestuurslasten bij uitvoering van de geluidregels onder de Omgevingswet.
Uitwerking WHO-advies: Ter uitvoering van de aangenomen motie Schonis terzake heeft het RIVM in beeld gebracht hoe het Nederlandse geluidbeleid zich verhoudt tot het WHO-advies, en hoe dit advies gebruikt kan worden om het beleid te versterken. De Kamer dient dit jaar geïnformeerd te worden over de nog te maken beleidskeuzes die hieruit voortvloeien. De komende jaren kan verdere uitwerking dan ter hand worden genomen.
Beleidsdoorlichting geluidsanering: opgenomen in begroting IenW. Start in 2021; zo mogelijk gereed in 2022 (mogelijk 2023).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
De beleidsdoorlichting is aangekondigd in de IenW-begroting 2021.

Nationaal Milieuprogramma (NMP)

De huidige stand van zaken/problematiek
Begin 2021 is DGMI gestart met de opzet van het Nationaal Milieuprogramma (NMP), als uitwerking van het Nationaal Milieubeleidskader (NMK) en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het doel van het NMP is om in 2050, met tussendoelen in 2030 een leefomgeving te creëren die zo schoon, veilig en gezond is dat milieurisico's verwaarloosbaar zijn. Het NMP zal de koers uitzetten voor het milieubeleid voor de komende decennia in de vorm van initiatieven en concrete (beleids)acties.

De scope van het NMP betreft het milieubeleid van heel IenW. Dit betekent dat niet alleen de beleidsonderwerpen van DGMI eronder vallen, maar ook de milieu-gerelateerde beleidsonderwerpen van DGLM, DGWB en DGMo. Door deze brede scope zijn ook de uitvoeringsorganisaties van IenW, de ILT en Rijkswaterstaat, betrokken. Effectief milieubeleid raakt ook het beleid van andere departementen, zoals LNV (o.a. biodiversiteit) en EZK (o.a. klimaat) en het NMP heeft daardoor een interdepartementaal karakter. Het NMP kan niet los gezien worden van de doelen en ambities die in internationale kaders zijn afgesproken en vastgelegd. Daarbij moet gedacht worden aan de sustainable development goals (SDG's),

andere milieugerelateerde doelen van de VN, de EU Green Deal en het 8ste Environment Action Programme van de EU.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Wanneer	Wat	Toelichting
Februari 2022	Afronding fase 1: Opleveren van de 'houtskoolschets van het NMP'.	Deze houtskoolschets bestaat uit een inhoudelijke analyse van het milieubeleid nu (peiljaar 2020) en een schets van de acties (per milieuonderwerp) die ingezet moeten worden om de (milieu)doelen voor 2030 en 2050 te realiseren.
Voorjaar 2022	Start fase 2: Uitwerken 'houtskoolschets van het NMP' tot een finaal NMP	Op basis van richtinggevende gesprekken met de bewindspersoon van het nieuwe kabinet over de houtskoolschets wordt het NMP ingevuld, inclusief een participatietraject met stakeholders. De wijze van uitwerking van het NMP zal gedeeld worden met de Tweede Kamer. Verder stellen we ook een plan MER op. In het voorjaar van 2022 wordt hiervan het eerste product gepresenteerd: De notitie reikwijdte en detailniveau
Voorjaar 2023	Publicatie plan-MER	Het plan-MER en het ontwerp NMP worden gepresenteerd en ter inzage gelegd.
Najaar 2023	Publicatie NMP	Na de zienswijzeprocedure op de plan-MER en politieke besluitvorming, wordt het NMP gepubliceerd. Met het NMP start een beleidscyclus op het milieugebied van beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering, evaluatie en terugkoppeling.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- In november 2020 is de voorloper op het NMP, het NMK gepresenteerd aan de Tweede Kamer. Het NMK is definitief gepubliceerd in februari 2021.
- Bij afronding fase 1 (houtskoolschets NMP) en start fase 2 (daadwerkelijke invulling va het NMP) wordt de Tweede Kamer geïnformeerd. Voorjaar 2022.
- Bij afronding fase 2 wordt het NMP aangeboden aan de Tweede Kamer. Najaar 2023.

Aanpak Stikstof

De huidige stand van zaken/problematiek

- De stikstofproblematiek raakt de maatschappij op meerdere manieren. Het gaat slecht met de natuur in Nederland: onder andere door de overmaat aan stikstofdepositie staan beschermde natuurwaarden onder druk en neemt de biodiversiteit af. De overmaat aan stikstof staat ook doelen voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater in de weg (zie ook 3d 3 'Waterkwaliteit'). Dit maakt ook dat er weinig ruimte is voor nieuwe maatschappelijke en economische ontwikkelingen.
- Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) op 29 mei 2019, is het PAS niet langer bruikbaar als basis voor toestemmingsverlening voor maatschappelijke en economische ontwikkelingen.
- Dit heeft grote gevolgen voor initiatiefnemers van projecten en ook voor de IenW-projecten. Voor elk nieuw project moet aangetoond worden dat er geen sprake is van significant negatieve effecten door stikstof op de natuur. Als dit niet kan worden uitgesloten, is mitigatie of eventueel compensatie nodig. Dit betreft complexe en lastige trajecten die, bij de huidige staat van de natuur, realisatie van (IenW-)projecten moeilijk maakt.
- De landbouw levert met 41% de grootste bijdrage aan stikstofdepositie op de natuur. De bijdrage vanuit de sector mobiliteit is 11% (wegverkeer is ca. 6%).
- Voor de sector mobiliteit geldt daarbij dat de afgelopen periode al een flinke daling is opgetreden. De NOx-emissiereductie van wegverkeer daalt nog 52% door tot in 2030. Grotendeels het gevolg van het schoner worden van nieuwe voertuigen door strengere Europese wetgeving en de elektrificatie van het wagenpark. Voor wegverkeer zijn volgens de commissie Remkes geen aanvullende maatregelen nodig. Wel wordt ingezet op gerichte handhaving van defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen van vrachtwagens. Verder worden voor de sector mobiliteit bronmaatregelen genomen in de scheepvaart.
- Overigens is er wel sprake van een beperkte toename van ammoniakemissie door wegverkeer. Dit hangt samen met de technieken om de uitstoot van NOx te beperken. Dit speelt vooral bij moderne dieselauto's.

- Er wordt op Europees niveau gewerkt aan een aanscherping van de emissienormen voor personenauto's en vrachtauto's, de zogenoemde Euro 7-normen. Deze normen zullen naar verwachting in 2025/2026 gaan gelden voor nieuwe voertuigen. In deze aanscherping worden ook emissienormen voor ammoniak worden meegenomen.
- Naast de rol als initiatiefnemer van projecten en bronmaatregelen, is IenW (RWS) ook vanuit haar rol als natuurbeheerder en bevoegd gezag van enkele Natura2000-gebieden betrokken bij het stikstofdossier. Tot slot is de Minister van IenW bevoegd gezag voor de toestemmingverlening in het kader van Natura 2000 voor Tracébesluiten.
- Om uit de huidige impasse te komen wordt ter voorbereiding van het nieuwe kabinet, samen de meest betrokken departementen (waaronder IenW) en de kennisinstellingen gewerkt aan verschillende opties om een systeemsprong voor de landbouw, waarin zonering en de landbouwtransitie centraal staan, mogelijk te maken. In deze systeemsprong wordt ook de opgaves voor klimaat, bodem, water, luchtkwaliteit en biodiversiteit betrokken.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Per 16 maart 2020 is de maximumsnelheid overdag op Rijkssnelwegen verlaagd naar 100 km/uur. Aangevuld met enkele landbouwmaatregelen moest dit mogelijkheden geven om 7 infrastructuurprojecten en de bouw van 75.000 woningen te realiseren. De beoogde veevoermaatregel is echter niet doorgegaan en de Warme sanering van de varkenshouderij brengt minder op dan beoogt. De benodigde stikstofruimte zal worden aangevuld door intensivering van andere bronmaatregelen (extra uitkoop van piekbelasters in de veehouderij en walstroom door zeescheepvaart).
- In april 2020 heeft het Kabinet de structurele aanpak stikstof gepresenteerd, die is vastgelegd in de Wet Stikstofreductie en Natuurherstel. Via deze aanpak wordt flink (€5 miljard) geïnvesteerd in natuurmaatregelen en in bronmaatregelen om de stikstofdepositie te verlagen. Het Kabinet vraagt bij deze aanpak om een stikstofreductie door alle sectoren.
- Deze wet kent via een AMvB ook de zgn. "partiële vrijstelling van de vergunningplicht voor de bouw". Dat houdt in dat projecten voor de aanlegfase geen vergunningplicht voor het onderdeel stikstof kennen. Deze vrijstelling wordt mogelijk gemaakt door het structurele pakket aan maatregelen te verstevigen. Er is €500 miljoen beschikbaar voor maatregelen in de bouw en €500 miljoen voor aanvullende maatregelen binnen of buiten de bouw. In de toelichting van de AMvB is opgenomen dat in het traject van de routekaart schoon en emissieloos bouwen wordt uitgewerkt op welke wijze effectief, uitvoerbaar, werkbaar en betaalbaar emissies kunnen worden gereduceerd in de bouw. Deze routekaart wordt opgesteld in opdracht van het Rijk, in samenwerking met de bouwsector, medeoverheden en kennisinstellingen.
- Er zijn in 2020 diverse afspraken gemaakt rondom vereenvoudigde uitvoering van projecten met stikstofdepositie, o.a.:
    - Beleidslijnen voor projecten met kleine en tijdelijke deposities
    - Beleidslijn over beheer en onderhoud
- Er zijn diverse belangrijke externe adviezen opgeleverd, waaronder:
    - Adviescollege Stikstof (Remkes): *Niet alles kan overal* (juni 2020). Dit advies heeft op enkele punten geleid tot bijstelling van de structurele aanpak, bijv. het wettelijk vastleggen van de stikstofdoelstelling in een resultaatverplichting en een partiële vrijstelling voor de vergunningplicht voor de bouw (kamerbrieven juni 2020 en 13 oktober 2020).
    - Adviescollege Meten en Berekenen (Hordijk): Meer meten, robuuster berekenen (15 juni 202). Op 9 juli is hier een kabinetsreactie op gekomen, waarin onder meer bekend is gemaakt dat bij het berekenen van stikstofneerslag voor toestemmingverlening vanaf dat moment een maximale rekenafstand van 25 kilometer voor alle typen emissiebronnen geldt. Daarbij zijn technisch modelmatige argumenten betrokken die volgen uit de onderzoeken die door RIVM en TNO zijn uitgevoerd in opdracht van het ministerie van LNV

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

Eind 2020: diverse Kamerbrieven en antwoorden op Kamervragen over voortgang MIRT-projecten en rekensystematiek stikstof.

- December 2020: Kamerbrief over het uitvoeringsprogramma Natuur.
- December 2020: Wet Stikstofreductie en natuurherstel in de Tweede Kamer: akkoord over verhoging van de ambitie: omgevingswaarde wordt een resultaatsverplichting voor het rijk en er komen omgevingswaarden bij: in 2035 dient ten minste 74% van de stikstofgevoelige natuur een depositie onder de kritische depositiewaarde te kennen in 2025 ten minste 40%.

Verplichting voor de decentrale overheden om de landelijke omgevingswaarde voor juli 2023 gebiedsgericht uit te werken in de gebiedsplannen.
- 5 februari 2021: Kamerbrief (mede namens de staatsecretaris van IenW) over het advies Taskforce Versnelling Innovatieproces Stalsystemen.
- Maart 2021 Wet is door de Eerste Kamer aangenomen en samen met de AMvB (incl. bouwvrijstelling) per 1 juli 2021 in werking getreden.
- 10 juni 2021: Advies RvS over het wetsvoorstel natuurcompensatiebank
- 9 juli 2021: Kamerbrief over vervolgacties naar aanleiding van advies Adviescollege Meten en Berekenen (Hordijk), onder andere met de bekendmaking van de maximale rekenafstand van 25 km
- 12 november 2021: Kamerbrief over de voortgang stikstofproblematiek, inclusief de rapporten van PBL, WUR (o.a. Kansen stikstofaanpak voor KRW) en RIVM (o.a. Bijdrage aan de stikstofdepositie in de natuur vanuit de industrie, het verkeer en de consumenten).

3d Klimaatadaptatie, water en bodem

3d 1. Waterveiligheid en Integraal Riviermanagement

Beleidstafel wateroverlast

Huidige stand van zaken
In juli 2021 zijn grote delen van Limburg getroffen door hevige neerslag met overstromingen en ernstige wateroverlast tot gevolg. In het regionale watersysteem braken beken zoals de Roer, Geul en Gulp uit hun bedding. De afvoer van de Maas steeg in snel tempo naar een nieuw record, dat zelfs in het gebruikelijke hoogwaterseizoen in de winter niet eerder gezien was. Zowel de materiële als emotionele schade van deze ramp is groot.

Toenmalig minister Cora van Nieuwenhuizen heeft een Beleidstafel wateroverlast en hoogwater aangekondigd. Op 6 oktober jl. hebben de leden van de Stuurgroep Water de invulling en vormgeving van de beleidstafel bekrachtigd. Het doel van de beleidstafel is om te leren van de opgetreden situatie in Limburg en om, ook op andere plekken in Nederland, nu en in de toekomst, beter gesteld te staan voor de gevolgen van een periode van extreme neerslag die naar verwachting steeds vaker voor gaat komen.

Alle betrokken partijen zijn aangesloten bij de beleidstafel: de Provincie Limburg, het Waterschap Limburg, IPO, VNG, Deltacommissaris, Gemeente Valkenburg, Rijkswaterstaat, BZK, LNV en JenV. Zij hebben allemaal op nationaal en regionaal niveau een rol in of verantwoordelijkheid voor de watersystemen en de ruimtelijke inrichting. De waterschappen en gemeenten in Nederland zijn verantwoordelijk voor klimaatadaptatie en het tegengaan van wateroverlast door regionale watersystemen zoals de beken de Geul, boezemwater etc. De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem, waar de Maas onder valt. De thema's en vraagstukken die in de beleidstafel aan de orde moeten komen zijn geïnventariseerd en onderverdeeld in diverse werksporen. Deze werksporen gaan onder andere in op:
- wat voor lessen getrokken kunnen worden over de werking van het regionale watersysteem, de aansluiting op het hoofdwatersysteem en klimaatadaptatie uit de specifieke situatie die in Limburg is ontstaan;
- wat een dergelijke neerslagsituatie in andere delen van Nederland tot gevolg zou hebben, met aandacht voor o.a. ruimtelijke inrichting en landgebruik;
- hoe het beleid van klimaatadaptatie functioneert en mogelijk kan worden aangescherpt;
- hoe het hoofdwatersysteem heeft gefunctioneerd, in samenhang met waterveiligheid;
- relevante grensoverschrijdende kennisvragen en de invulling van internationale samenwerking;
- en wat er gedaan kan worden om bewoners en overheid beter bewust te maken van de mogelijke risico's en gevolgen van dergelijke gebeurtenissen.

Ook ontstaat komend jaar meer zicht op uitkomsten van de diverse opgestarte evaluaties, die waar relevant zullen worden betrokken bij de beleidstafel. Op basis van de uitkomsten van de beleidstafel wordt een inschatting gemaakt welke financiële middelen nodig zijn voor het verbeteren van de waterveiligheid en het beperken van wateroverlast in de regionale en hoofdwatersystemen.

In november hebben de provincie Limburg, het waterschap Limburg en gemeenten gezamenlijk de propositie ‘‘Naar een robuust watersysteem in Limburg” aan de minister aangeboden. Limburgse partijen stellen een drietrapsraket voor:
- Het herstellen van de schade op toekomstbestendige wijze: ‘building back better’;
- Versnellen, uitbreiden en intensiveren van de aanpak voor klimaatadaptatie;
- Water meer als ordenend principe meenemen in de ruimtelijke inrichting.
De Limburgse partijen schatten in dat hiervoor investeringen nodig zijn met een omvang van €1,2 miljard, waarbij uitgegaan wordt van gezamenlijke financiering Rijk-regio. De uitwerking van de drietrapsraket die de Limburgse partijen voorstellen is ondergebracht aan de beleidstafel wateroverlast en hoogwater. Zodat kan worden bezien wat de klimaatverandering betekent en welke maatregelen nodig zijn voor Limburg én de rest van Nederland.

Het kabinet heeft de gebeurtenis op 15 juli als een ramp bestempeld en het kabinet heeft besloten de Wet tegemoetkoming schade bij rampen (Wts) van toepassing te verklaren. Het Ministerie van JenV is verantwoordelijk voor de schadeafhandeling en de uitvoering is in handen van RVO. De schadeafhandeling valt daarmee buiten de scope van de beleidstafel. Echter, de bewustwording van burgers over verzekerbaarheid en ‘building back better’ zijn hier nauw mee verbonden en worden wel meegenomen aan de beleidstafel.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
De beleidstafel is een tijdelijk gremium (1 jaar) en de voorstellen voor maatregelen moeten landen in bestaande programma’s en structuren. De betrokken partijen geven aan dat de beleidstafel praktische maatregelen moet opleveren voor de korte termijn. De beleidstafel streeft er daarom naar in februari de maatregelen met de meeste urgentie te delen. Deze adviezen geven bijvoorbeeld inzicht in handelingsperspectieven voor de hevig getroffen gebieden in Limburg en welke programma’s mogelijk versneld of naar voren gehaald kunnen worden. Over een jaar wordt een eindrapportage opgeleverd met daarin de overige adviezen.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Op 12 oktober is de Tweede Kamer middels een Kamerbrief geïnformeerd over het instemmen van de Stuurgroep Water met de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater. In februari worden de eerste adviezen verwacht die in april (na Stuurgroep Water 4 april) naar de Tweede Kamer worden verstuurd. De eindrapportage van de beleidstafel wordt in Q4 van 2022 met de Tweede Kamer gedeeld.

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Huidige stand van zaken
Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is het grootste uitvoeringsprogramma voor de waterveiligheid sinds de Deltawerken. Het doel van het HWBP is om in 2050 alle primaire keringen (van zowel Rijk als waterschappen) versterkt te hebben, zodat deze voldoen aan de wettelijke normen zoals die zijn vastgelegd in de Waterwet (binnenkort Omgevingswet). Circa 90% van de primaire waterkeringen is in beheer bij de waterschappen. De rest is vrijwel volledig in beheer bij het Rijk. Het programma is in 2014 gestart en de meeste versterkingsprojecten van het HWBP bevinden zich momenteel in de verkennings- en planuitwerkingsfase. De komende jaren gaan steeds meer projecten in uitvoering.

Het HWBP kent een voortrollend karakter en kijkt zes jaar vooruit (plus 6 jaar extra ´in potlood´), waarbij jaarlijks een actualisatie van het programma plaatsvindt op basis van ‘urgentie’ en er een nieuw jaar aan de programmering wordt toegevoegd. Met deze werkwijze ontstaat een adaptief programma dat flexibel in kan spelen op nieuwe ontwikkelingen. Het programma wordt uitgevoerd door de Programmadirectie HWBP die bestaat uit een 50/50 alliantie van Rijkswaterstaat en de waterschappen. Door de samenwerking wordt de beschikbare kennis en deskundigheid van de verschillende waterbeheerders optimaal benut.

In de Waterwet is met ingang van 1 januari 2014 geregeld dat het Rijk en de waterschappen gezamenlijk een gelijke financiële bijdrage (50/50 bekostiging) leveren aan de versterking van de primaire waterkeringen in beheer bij de waterschappen, momenteel in totaal ca. €380mln per jaar (dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd). Waterschappen doen dit door – via onderlinge

verevening - jaarlijks voor 40% een bijdrage te leveren aan de begroting van IenW (Deltafonds). De overige 10% wordt bijgedragen via de zogenaamde ´projectgebonden bijdrage´. De keringen in beheer bij het Rijk worden volledig door het Rijk gefinancierd via het programma Rijkskeringen.

De voortgang van het HWBP wordt gemonitord via kwartaalrapportages en besproken in het Programmabestuur HWBP. De Minister van IenW wordt halfjaarlijks geïnformeerd bij de tweede en vierde kwartaalrapportage (inclusief de Rijkskeringen). De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het HWBP en de rapportage ligt bij Rijkswaterstaat en de Waterschappen. De verantwoordelijkheid voor het programma Rijkskeringen ligt volledig bij Rijkswaterstaat. De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd op Prinsjesdag via het Deltaprogramma Waterveiligheid.

Waterschappen kunnen voor de versterking van hun keringen aanspraak maken op financiering via de Regeling subsidies Hoogwaterbescherming. Om de doelmatigheid van het HWBP te vergroten wordt de subsidie beperkt tot 90% van de geraamde subsidiabele kosten van een sober en doelmatig ontwerp van de maatregel. Bij wijze van doelmatigheidsprikkel draagt een waterschap zelf rechtstreeks 10% bij aan de kosten van de maatregel. Dit is de hierboven genoemde projectgebonden bijdrage.

De subsidieregeling wordt elke 5 jaar geëvalueerd, in 2019 is dit voor het eerst gebeurd. De volgende evaluatie (in 2024) valt deels samen met de evaluatie van de Waterwet waarin de beleidsuitgangspunten van de subsidieregeling zijn vastgelegd. Aan de evaluatie in 2019 is opvolging gegeven door de aanbevelingen en verbeterpunten uit te werken, o.a. voor kleine-kans-groot-gevolg risico´s, grondverwerving en een helder toetskader voor subsidieaanvragen. Voor sommige onderdelen kan dit het komende jaar leiden tot (kleine) aanpassingen van de regeling.

Waterschappen komen in aanmerking voor subsidie indien uit een beoordeling blijkt dat de kering niet voldoet aan de norm. Verbetermaatregelen kunnen continue worden aangemeld bij het HWBP om te worden geprogrammeerd. Rijkskeringen worden volledig gefinancierd door het Rijk via het programma Rijkskeringen. In 2023 dient de huidige beoordelingsronde (2017-2023) afgerond te zijn en wordt een eerste totaalbeeld van de veiligheidsopgave tot en met 2050 naar de Tweede Kamer gestuurd. De voortgang van de beoordelingen en het HWBP wordt gecommuniceerd via www.waterveiligheidsportaal.nl.

Elders in dit overdrachtsdossier vindt u verdere informatie over de lopende beoordelingsronde, het landelijk veiligheidsbeeld primaire keringen waarnaar wordt toegewerkt (2023), de evaluatie van de Waterwet (2023-2024) en het programma Beoordeling- en ontwerpinstrumentarium (BOI) 2023.

Voorloper van het HWBP is het HWBP-2. Het HWBP-2 wordt voor ongeveer 1/3 gefinancierd door de waterschappen en voor ongeveer 2/3 vanuit het Rijk. Van de 87 projecten van het HWBP-2 zijn inmiddels 85 projecten afgerond en het programma bevindt zich derhalve in een afrondende fase.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Dijkversterking Markermeerdijk Hoorn – Edam - Amsterdam (HWBP-2): De vigerende planning voor afronding van het project Markermeerdijken door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier staat op 2022. Inmiddels is echter duidelijk dat dit project flink zal vertragen. Een nieuwe planning is momenteel in voorbereiding.
- Dijkversterking Eemdijken en zuidelijke Randmeren, deeltraject Westdijk (HWBP-2). Dit project zal in 2021 worden afgerond.
- Jaarlijks wordt op Prinsjesdag het Deltaprogramma gepresenteerd. In het Deltaprogramma 2022 wordt de programmering 2022-2027 van het HWBP opgenomen.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

Het HWBP-2 is een zgn. Groot Project. In dat kader wordt de Tweede Kamer elk halfjaar geïnformeerd over de voortgang. De laatste VGR is in maart 2021 naar de TK gestuurd, de eerstvolgende VGR wordt in [september 2021] naar de TK gestuurd. Verder ontvangt de Tweede Kamer jaarlijks op Prinsjesdag het Deltaprogramma, waarin over de voortgang van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (inclusief Programma Rijkskeringen) gerapporteerd wordt.

Integraal Riviermanagement

Huidige stand van zaken
Als gevolg van klimaatverandering en bodemerosie staat het functioneren van onze grote rivieren onder druk. Er komen hogere afvoerpieken (zoals in juli 2021 in Limburg) en er gaan vaker lange perioden met lage afvoeren komen (zoals de droge zomers in 2018, 2019 en 2020). Beide ontwikkelingen bedreigen het functioneren van diverse gebruiksfuncties. Hogere afvoeren betekenen een opgave voor de waterveiligheid. De lagere afvoeren en daardoor lagere waterstanden veroorzaakten aanzienlijke schade. De binnenvaart vervoert ca. 80% van al het bulktransport via de Rijn en de Maas. Lage afvoeren betekenen lagere beladingsgraden en langere vaar- en wachttijden voor de scheepvaart en daarmee economische schade voor het bedrijfsleven dat gebruik maakt van de binnenvaart. Ook leidt dit ertoe dat er minder water naar de IJssel en het IJsselmeer -de zoetwaterbuffer van Nederland - gaat. De zoetwater- en de drinkwatervoorziening zijn grotendeels afhankelijk van de Rijn en de Maas en ook die kwamen in de droge zomers in de problemen. Restricties voor het watergebruik werden ingesteld. Ook zullen de uiterwaarden verdrogen, door langere periodes van droogte en bodemerosie. Dit terwijl de afgelopen jaren veel is geïnvesteerd in natuurontwikkeling in de uiterwaarden. In IRM verband wordt gezocht naar integrale oplossingen om de opgaven die voortvloeien uit deze ontwikkelingen in samenhang aan te gaan pakken.

Wat wordt het programma Integraal Riviermanagement?
IRM heeft als hoofddoel: een toekomstbestendig riviersysteem dat meervoudig bruikbaar is en als systeem goed functioneert.
De meervoudige bruikbaarheid betreft de volgende doelen:
- water veilig afvoeren;
- dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur;
- robuuste waterbeschikbaarheid en (drink)watervoorziening;
- vlot en veilig transport over water;
- ruimtelijke ontwikkeling waarbij bestaande kernkwaliteiten zijn behouden en versterkt.

De vraag is hoe we in de toekomst Rijn en Maas zoveel mogelijk bruikbaar houden voor deze doelen. Hiervoor is een systeemgerichte visie samen met een integrale, ruimtelijke aanpak nodig. Het is dus van belang om niet alleen sectoraal naar de opgaven te kijken, maar te zoeken naar – waar mogelijk – integrale oplossingen. Op die manier wordt voorkomen dat maatregelen tegen elkaar inwerken en is de kans op meekoppelkansen en efficiencywinsten het grootst. Daarom zijn de rijksoverheid (IenW, LNV, BZK), decentrale overheden (5 provincies, 7 waterschappen, ca. 30 gemeenten), diverse stakeholders en de Deltacommissaris in 2019 gestart met het programma Integraal Riviermanagement.
Dat zal leiden tot een programma onder de Omgevingswet (POW-IRM) met als bevoegde gezagen IenW, LNV en BZK. Deze omvat een visie voor de rivieren tot 2050. Er worden (systeem)keuzes gemaakt voor de bodemligging en afvoercapaciteit en er wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Parralel hieraan wordt nu al in projecten zo veel mogelijk integraal gewerkt en worden er verbindingen gelegd met de andere grote programma's in het rivierengebied zoals de KRW, de PAGW, het HWBP en het Goederenvervoerprogramma. Dit zal leiden tot betere afstemming en wellicht tot integratie van de programma's.
Mogelijke maatregelen waaraan gedacht kan worden zijn: het aanleggen van nevengeulen, de dijk terugleggen en uiterwaarden vergraven, langsdammen aanleggen, het fixeren, suppleren en baggeren van de rivierbodem, het creëren van extra natuur, het vervangen van stuwen en verwijderen van kribben. En dit alles met oog voor – o.a. - natuurwaarden, recreatieve voorzieningen en de aantrekkelijkheid van een gebied.
Financiering
Wanneer de POW-IRM in concept gereed is (eind 2023) wordt de financiële omvang van de noodzakelijke beleidsdoelen in z'n volle omvang duidelijk. Vanuit diverse functies wordt inmiddels geanticipeerd op de financiële consequenties van de opgaven. In 2023 wordt duidelijk of de financiën die IenW (Deltafonds €580 mln., MF €100 mln.) en LNV inmiddels hebben gereserveerd ook adequaat zijn.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Eind 2022: concept kansrijke alternatieven.
- 2023: Milieueffectrapportage en MKBA voor kansrijke alternatieven.
- Eind 2023: opleveren concept POW-IRM (visie, voorkeursalternatief en werkwijze).

Eind 2023/begin 2024: POW-IRM ter visie voorleggen en vaststellen (het besluit waarmee de visie, de structuur, de programmering en de uitvoering van het IRM geborgd wordt door het Rijk) en een bestuursovereenkomst van het Rijk met decentrale overheden.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- Doormiddel van jaarlijkse rapportagemomenten wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de ontwikkeling van het IRM.
- De Tweede Kamer zal specifiek geïnformeerd worden over het starten van MIRT-projecten, de kansrijke alternatieven, het voorkeursalternatief, de POW-IRM en de bestuursovereenkomst.

Primaire waterkeringen

Huidige stand van zaken
De waterkeringen in Nederland bestaan uit ca. 3700 km primaire en ca 10.000 km niet-primaire (regionale) waterkeringen. Nederland is kwetsbaar voor overstromingen vanuit de grote rivieren, de meren, de Noordzee en de Waddenzee. Zonder waterkeringen zou ongeveer 60% van ons land regelmatig onder water staan. In dat gebied wonen ongeveer 9 miljoen mensen en wordt circa 70% van ons bruto nationaal product verdiend.
Na de watersnoodramp van 1953 zijn in Nederland voor het eerst normen ontwikkeld voor de primaire waterkeringen (duinen, dijken en dammen). Sinds de vaststelling van de normen voor waterveiligheid is veel veranderd. Het aantal mensen en de economische waarde achter de waterkeringen is sterk toegenomen. Door nieuwe kennis en inzichten kunnen de kansen en gevolgen van overstromingen inmiddels veel beter worden berekend en is er meer bekend over de sterkte van waterkeringen en de manieren waarop waterkeringen kunnen falen.

Vanaf 1 januari 2017 gelden nieuwe normen voor waterveiligheid voor primaire waterkeringen. Deze normen zijn tot stand gekomen na adviezen vanuit het Deltaprogramma. Deze normering is gebaseerd op zowel de kans dat een overstroming zich daadwerkelijk voordoet, als op de gevolgen van een eventuele overstroming (overstromingsrisicobenadering). Naast een minimum beschermingsniveau voor alle inwoners (vanaf 2050 een kans van maximaal 1 op 100.000 per jaar om te overlijden door een overstroming), wordt ook rekening gehouden met de gevolgen (slachtoffers en economisch) van een overstroming. Ook is geanticipeerd op hogere rivierafvoeren en zeespiegelstijging als gevolg van klimaatverandering. Met deze nieuwe normen kan er zo gerichter worden geïnvesteerd in waterveiligheid.

Begin 2017 is de beoordeling van de primaire keringen op basis van de nieuwe normen gestart, met als doel dat in 2023 een eerste landelijk beeld van de waterveiligheid beschikbaar is. Dit beeld wordt door de Minister van IenW naar beide Kamers gestuurd. Als uit de beoordeling blijkt dat een kering niet voldoet aan de normen uit de Waterwet, moet de beheerder maatregelen treffen. Deze worden opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma of de zorgplicht. De wijze van beoordelen ligt vast in het Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium (WBI), dat periodiek wordt herzien. Aan de beoordelingen wordt momenteel hard gewerkt door de keringbeheerders van de waterschappen en Rijkswaterstaat. De beoordeling van waterkeringen is een continu proces. Vanaf 2023 volgt de volgende beoordelingsronde.

Ook voor de regionale waterkeringen in beheer van het rijk gelden wettelijke normen. De eerste toetsing van deze regionale rijkskeringen is begin 2021 afgerond.

Het toezicht op de primaire waterkeringen en de regionale rijkskeringen is een wettelijke taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Concreet gaat het om:

1. het toezicht op de beoordeling van alle primaire waterkeringen aan de hand van de nieuwe wettelijke veiligheidsnormen.
2. het toezicht op de zorgplicht van de waterkeringbeheerders voor alle primaire waterkeringen zoals in de Waterwet is verwoord.
3. het toezicht op de toetsing aan de wettelijke veiligheidsnormen van de regionale keringen die in beheer zijn bij het Rijk (Rijkswaterstaat).

In de waterwet is verder vastgelegd dat de Minister vóór 2025 aan de Staten-Generaal een verslag (evaluatie) stuurt over de doeltreffendheid en effecten van de wetsartikelen die betrekking hebben op waterveiligheid. Het gaat dan om de normen, het beoordelingsinstrumentarium, het beoordelen, het toezicht en de financiering.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Verslag veiligheid niet-primaire (regionale) waterkeringen in beheer van het rijk (2021)
- Verslag aan de Kamers over het landelijke veiligheidsbeeld van de primaire keringen (2023)
- Aangepaste ministeriele regeling veiligheid primaire keringen en beoordelingsinstrumentarium (2023)
- Evaluatie van de wetsartikelen waterveiligheid (2024)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Naast het toezenden van specifieke rapporten wordt de Kamer (twee)jaarlijks via de Waterbrief op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen in het waterbeleid.

Kennisprogramma Zeespiegelstijging

Huidige stand van zaken
Het Kennisprogramma Zeespiegelstijging (KPZSS) is in 2019 gestart in opdracht van minister van IenW en Deltacommissaris. In de waterbrief van 2019 zijn de volgende doelen van het KPZSS geformuleerd:
- De onzekerheden over de ontwikkeling op Antarctica en daarmee de samenhangende zeespiegelstijging voor Nederland zoveel mogelijk verkleinen (m.n. KNMI in opdracht van IenW).
- In beeld brengen in hoeverre de huidige deltabeslissingen en voorkeursstrategieën houdbaar en op te rekken zijn om ook bij meer extreme zeespiegelstijging het kustfundament, de waterkeringen en de zoetwatervoorziening op orde te houden (m.n. RWS in opdracht van IenW).
- Verkennen van verschillende handelingsperspectieven voor de verre toekomst (na 2100) (in opdracht van Staf DC).

De resultaten worden benut voor de herijking van de deltabeslissingen en voorkeursstrategieën (landelijke en regionale beleidsmatige uitgangspunten van het Deltaprogramma) die in 2026 worden vastgelegd in Deltaprogramma 2027. Indien van toepassing kunnen deze resultaten ook leiden tot beleidswijzigingen.

Rijkswaterstaat legt door aanpassing en ontwikkeling van modellen voor waterveiligheid en zoet water een belangrijke basis voor het beter in beeld brengen van de houdbaarheid en oprekbaarheid van het huidige systeem. De uitkomst van de analyses met deze modellen bieden vervolgens, gecombineerd met de KNMI '23 scenario's voor zeespiegelstijging, zicht op hoeveel 'haast' we moeten maken met het aanpassen van het water(veiligheids)systeem.

Ook wordt er in het KPZSS gewerkt aan het onderzoek aan (modellering van) Antarctica en worden zogenaamde 'lange termijn oplossingsrichtingen' opties voor het Nederland van de (verre) toekomst op hoofdlijnen uitgewerkt.
Het proces om te komen tot die uitwerking gebeurt samen met regionale partners en met plannenmakers, en is daarom zichtbaar voor de buitenwereld. Dit leidt ook regelmatig tot berichten in de media. Voor IenW is het van belang om de nuance in de discussie te brengen; voorlopig staan we gesteld, en met het Kennisprogramma Zeespiegelstijging bereidt IenW zich voor op de toekomst.

Vanuit deze positie wordt doorlopend een bijdrage geleverd in gesprekken over de ruimtelijke ontwikkeling, omdat beslissingen op de korte termijn (zoals locatiekeuze voor woningbouw en energietransitie) invloed hebben op de mogelijkheden om ons op de lange termijn aan te passen aan zeespiegelstijging.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Korte termijn (2023):
Resultaten eerste doorrekening van de impact van zeespiegelstijging op het huidige systeem voor waterveiligheid en zoet water. Daarnaast is een eerste regionale uitwerking van de lange termijn oplossingsrichtingen beschikbaar.

Lange termijn (2025):

De impact van zeespiegelstijging op andere functies (bv wonen, scheepvaart, landbouw, natuur etc.) is in beeld.
Er is meer zicht op de oprekbaarheid van het huidige systeem (wat kunnen we doen om langer te doen met de huidige aanpak), en de grenzen van belangrijke kunstwerken, zoals de Maeslantkering en de Oosterscheldekering.

Voor beide mijlpalen geldt dat de minister met deze resultaten actief naar buiten kan treden, bijvoorbeeld om een brede discussie te starten en/of zichtbaarheid te geven aan dit programma.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De voortgang van het KPZSS wordt regulier via de waterbrief voor het CD en WGO met de Tweede Kamer gedeeld. De eindresultaten worden in 2026 met de Tweede Kamer gedeeld (na uw kabinetsperiode). Indien er aanleiding toe is kan tussentijds informatie naar de Kamer gestuurd worden.

Deltaplan & Deltacommisaris

Huidige stand van zaken

Naar aanleiding van het veranderende klimaat, heeft het kabinet in 2007 een commissie ingesteld en deze gevraagd advies uit te brengen over de bescherming van Nederland tegen de gevolgen van klimaatverandering. In 2008 heeft de Deltacommissie (onder leiding van oud-minister Cees Veerman) aanbevelingen gedaan over de manier waarop wij in ons land de komende eeuw de waterveiligheid moet verbeteren en de zoetwatervoorziening op orde moet houden, rekening houdend met zowel de klimatologische - als de maatschappelijke ontwikkelingen. Deze aanbevelingen zijn door het kabinet overgenomen, resulterend in:
- de Deltawet
- het Deltaprogramma
- het Deltafonds
- de Deltacommissaris

Het Deltaprogramma is een nationaal programma met drie centrale opgaven: Nederland ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoogwater, te zorgen voor voldoende zoetwater en ons land zo in te richten dat het klimaatbestendig wordt, om zo grote schade te voorkomen. De rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken hierin samen met inbreng van maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. We zijn in Nederland veilig maar kwetsbaar als het gaat om water. Met het Deltaprogramma zorgen we ervoor dat we een waterramp in de toekomst voorkomen. De Rijksmiddelen voor het Deltaprogramma zitten in het Deltafonds.

De deltacommissaris is de regeringscommissaris voor het Deltaprogramma. Hij bevordert de totstandkoming en uitvoering van het Deltaprogramma in de driehoek politiek – bestuur – maatschappij. Daartoe doet hij jaarlijks een voorstel voor (een rapportage van) het Deltaprogramma en legt dit na de verantwoordelijke bewindspersoon van Infrastructuur en Milieu aan het kabinet voor. De Tweede Kamer ontvangt het voorstel van de Deltacommissaris en de reactie van het kabinet ten behoeve van de beraadslagingen in het jaarlijkse Deltaprogramma.
De Deltacommissaris zorgt voor verbinding tussen alle partijen, ziet toe op het vereiste tempo en borgt de continuïteit over kabinetsperiodes heen. De Deltacommissaris valt onder politieke verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu. De deltacommissaris is buiten de ambtelijke lijnorganisatie, centraal in het bestuurlijke veld gepositioneerd. Hij is daarmee de facto geen functionaris 'van het Rijk', maar 'van alle betrokken overheden'. Sinds 1 januari 2019 is Peter Glas deltacommissaris. Hij is benoemd voor een periode van vier jaar.

De basis voor het Deltaprogramma zijn de in 2014 voorgestelde, en door het kabinet overgenomen, samenhangende set aan Deltabeslissingen. Deltabeslissingen zijn hoofdkeuzen die richting geven aan de maatregelen die in Nederland worden genomen, op korte en op lange termijn. De deltabeslissingen zijn in 2020 herijkt in het Deltaprogramma 2021.

De herijkte deltabeslissingen in het kort:
1. *Waterveiligheid*: In de deltabeslissing Waterveiligheid staan nieuwe normen voor de waterveiligheid centraal. Uiterlijk in 2050 heeft iedereen in Nederland achter de primaire

keringen ten minste een beschermingsniveau van 10^{-5}, dat wil zeggen dat de kans op een overstroming niet groter is dan 1:100.000 per jaar. Het doel is dat alle primaire keringen in 2050 aan de normen voldoen.
2. *Ruimtelijke adaptatie*: De kern van de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie is dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht. Bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen wordt voorkomen dat het risico op schade en slachtoffers door overstromingen of extreem weer verder toeneemt. Beheer en onderhoud worden zo uitgevoerd dat de kans op schade of slachtoffers –waar mogelijk- afneemt.
3. Zoetwater en nationale *zoetwaterstrategie*: De kern van de deltabeslissing Zoetwater is dat Nederland in 2050 weerbaar is tegen zoetwatertekort. De deltabeslissing geeft aan hoe het beschikbare water verdeeld wordt tijdens droge periodes en welke maatregelen nodig zijn om de aanvoer van zoet water robuuster te maken en/of de watervraag te verminderen. De voorkeursvolgorde voor maatregelen is 1. zuinig zijn, 2. beter vasthouden, 3. slimmer verdelen, 4. schade accepteren.
4. *Rijn-Maasdelta*: De deltabeslissing Rijn-Maasdelta gaat over keuzes in het hoofdwatersysteem die gevolgen hebben voor het rivierengebied, Rijnmond-Drechtsteden en de Zuidwestelijke Delta.
5. *Peilbeheer IJsselmeergebied*: Het IJsselmeergebied vervult een aantal cruciale functies voor de Nederlandse waterveiligheid en waterhuishouding. De essentie van de deltabeslissing IJsselmeergebied is het zeker stellen van voldoende afvoercapaciteit naar de Waddenzee door een combinatie van spuien en pompen bij de Afsluitdijk en een flexibel peilbeheer gericht op waterveiligheid en zoetwaterbeschikbaarheid.

De deltabeslissingen zijn verankerd in onder meer:
- het Nationaal Waterplan (vanaf 2022 in het Nationaal Water Programma 2022-2027);
- de Waterwet;
- bestuurlijke afspraken met andere overheden.

In 2019 is het Kennisprogramma Zeespiegelstijging (KPZSS) gestart om onderzoek te doen naar de snelheid van de zeespiegelstijging vanaf de tweede helft van deze eeuw. Ook wordt in beeld gebracht hoe lang de huidige waterveiligheidsstrategieën houdbaar zijn en welke alternatieven er zijn om Nederland in de verre toekomst veilig en leefbaar te houden. In 2026 komen de eindresultaten van het KPZSS beschikbaar. De resultaten worden benut voor de herijking van de deltabeslissingen en voorkeursstrategieën die in 2026 worden vastgelegd in het Deltaprogramma 2027.

In de met de Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening gewijzigde Waterwet zijn het Deltaprogramma, het Deltafonds en de deltacommissaris juridisch verankerd. Deze Deltawet is tot stand gekomen op advies van de Tweede Deltacommissie in 2008. De Deltawet zorgt voor een koersvaste en integrale aanpak. Uit de evaluatie van de Deltawet in 2016 blijkt dat de wet zeer goed functioneert en dat aanpassen momenteel niet nodig is.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Voor de mijlpalen voor de verschillende opgaven wordt verwezen naar de betreffende onderwerpen elders in dit dossier.
- Jaarlijks verschijnt op Prinsjesdag het nieuwe Deltaprogramma.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Staten-Generaal krijgt jaarlijks op Prinsjesdag bij de begroting ook het Deltaprogramma met de voortgang voor veiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie.

Beleidsevaluatie: beleidsdoorlichting Integraal Waterbeleid

Huidige stand van zaken
In de Comptabiliteitswet 2016 is vastgelegd dat het beleid periodiek onderzocht wordt op doeltreffendheid en doelmatigheid. In de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) is bepaald dat dit tenminste eens in de zeven jaar wordt gedaan in een beleidsdoorlichting. De laatste beleidsdoorlichtingen op het beleidsterrein water dateren van 2014 (waterkwantiteit) en 2015 (waterkwaliteit). In 2016 zijn de beleidsartikelen 11 (Waterkwantiteit) en 12 (Waterkwaliteit) in de beleidsbegroting H. XII samengevoegd tot het huidige Beleidsartikel 11 Integraal Waterbeleid. Het doel van de beleidsdoorlichting is om de Tweede Kamer inzicht te geven in de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het gevoerde beleid.

De beleidsdoorlichting Integraal Waterbeleid is afgerond en geeft een overwegend positief beeld van het ingezette beleid en de bereikte resultaten. Er wordt geconstateerd dat binnen Integraal Waterbeleid sprake is van goed geregisseerde en concrete actieplannen, die zorgen voor een doeltreffende uitvoering. Op het gehele beleidsterrein is duidelijk aandacht voor een doelmatige aanpak. Doelmatige afwegingen worden geborgd in bestuurlijke afspraken en in voorschriften voor het verstrekken van subsidies.

Op delen van het beleidsterrein ontbreekt het echter aan concrete en afrekenbare doelstellingen. Hoewel maatregelen doeltreffend zijn, kan de mate van doeltreffendheid niet kwantitatief onderbouwd worden.

De beleidsreactie kondigt aan dat een strategische evaluatie agenda voor het waterbeleid zal worden voorbereid, die erop gericht zal zijn om bij (nieuwe) programma's en projecten doelmatigheid en doeltreffendheid een onderdeel te laten zijn van evaluaties die plaatsvinden en zoveel mogelijk concrete (tussen)doelen te formuleren.
Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Het eindrapport van de beleidsdoorlichting, voorzien van een kabinetsreactie en van het oordeel van de onafhankelijk deskundige, is op 12 november 2021 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De afbakening en opzet van de doorlichting is op basis van de zgn. 'Harbers-brief' door de Tweede Kamer vastgesteld.

3d 2. Droogte en klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie

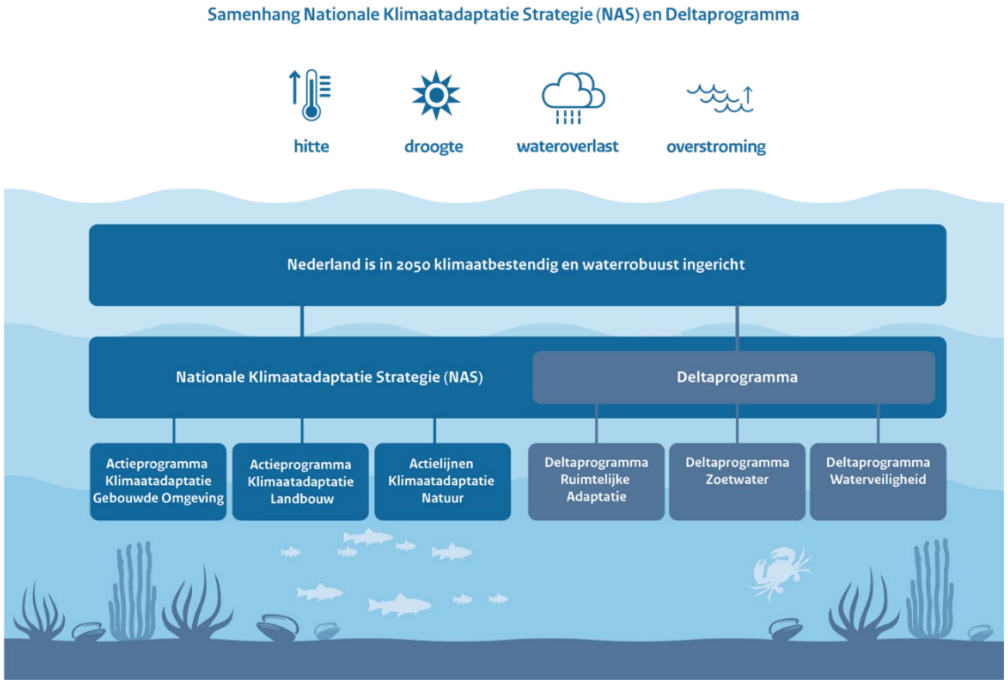
De ambitie: vanaf 2050 is Nederland aangepast aan het nieuwe klimaat. Zodat Nederland een fijn land blijft om gezond en veilig te verblijven en koploper is in klimaatadaptatie.

Als we niets doen, neemt door klimaatverandering de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Dat levert risico's op voor veiligheid, gezondheid, economie en biodiversiteit.
Alleen al in stedelijk gebied kan de schade tot 2050 oplopen tot een bedrag van 33 tot 124 miljard euro. In maart 2020 is ook een Brede Maatschappelijke Heroverweging "Klaar voor Klimaatverandering" gepubliceerd waarin verschillende beleidsopties zijn geschetst (o.a. langs de assen publiek-privaat verantwoordelijkheden beleggen en centraal-decentraal). Medio 2021 brengt de Algemene Rekenkamer een onderzoek uit naar de effectiviteit van Rijksbeleid in de aanpak van droogte. Hierin wordt naast de maatregelen van beleidstafel droogte en Deltaprogramma zoetwater, ook gekeken naar de aanpak via ruimtelijke maatregelen.

De aanpak om Nederland in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust te hebben ingericht is vastgelegd in het Nationaal Water Programma (NWP), de Nationale Adaptatie Strategie (NAS), de Nationale omgevingsvisie (NOVI) en het Deltaprogramma. De NAS gaat over het omgaan met alle mogelijke gevolgen van klimaatverandering. Het is tevens de Nederlandse implementatie van de EU strategie voor klimaatadaptatie. Het interbestuurlijke Deltaprogramma is te zien als een belangrijke ondersteuning van de governance. Binnen dit programma werken we aan het aanpassen van Nederland aan een groot deel van de gevolgen van klimaatverandering: waterveiligheid, zoetwaterbeschikbaarheid en klimaatadaptatie. In het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (**DPRA**) zijn tussendoelen en procesafspraken vastgelegd om in Nederland "bottom-up" (op het schaalniveau van 45 werkregio's) te werken aan klimaatadaptatie. Hierbij is er ook veel aandacht voor integrale ruimtelijke plannen zodat meekoppelkansen benut kunnen worden. Het werk van DPRA wordt gedaan in nauwe samenhang met dat van DP-waterveiligheid en dP-zoetwater en dat van de regionale deelprogramma's van het DP.

Rol IENW en stand van zaken 2021
IENW/DGWB jaagt aan, coördineert en stimuleert betrokken partijen bij het realiseren van de klimaatadaptatie-ambitie. Onder andere via kennisontwikkeling en –deling, monitoring,

uitvoeringspilots, financiën en samenwerkingsafspraken. Dit doen we richting mededepartementen, decentrale overheden, maatschappelijke partijen, onze eigen netwerk- en assetbeheerders, bedrijven en bewoners.
Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk hebben in 2019 en 2020 gezamenlijk gewerkt aan het in beeld brengen van kwetsbaarheden voor klimaat (zgn stresstesten) en werken nu aan de stap van risicodialogen en het opstellen van uitvoeringsprogramma's.
Beleid (DGMO, DGLM en DGWB) en uitvoering (RWS en ProRail) werken samen aan de klimaatbestendigheid van de Rijksinfrastructuur (wegen, vaarwegen, spoor, watersysteem). Enerzijds door het inbedden van klimaatadaptatie in sturings- en besluitvormingslijnen (MIRT, NMCA en MKBA). Anderzijds door het opdoen van kennis en ervaring in Aanleg, V&R en B&O-projecten. In combinatie met de uitkomsten van stresstesten en risicodialogen (Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie) wordt het steeds duidelijker wat er nodig is om in 2050 een klimaatbestendige infrastructuur te hebben. In de komende jaren worden voorstellen ontwikkeld om deze kennis te verwerken in de besluitvormingslijnen tbv aanleg, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur.
Deadline voor het opstellen van de uitvoeringsprogramma's is eind 2021. Vanaf januari 2021 is een tijdelijke impulsregeling klimaatadaptatie van start gegaan, waarmee decentrale overheden door DGWB financieel gestimuleerd worden voor het versneld uitvoeren van maatregelen. Vanuit het Deltafonds stelt het Rijk hiervoor 200 mln. beschikbaar. De nieuwe EU klimaatadaptatie strategie is in februari 2021 gepubliceerd.



Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- De 45 werkregio's van DPRA werken verder aan hun stresstesten en risicodialogen wat moet leiden tot concrete uitvoeringsplannen.
- Het rijk is bezig met stresstesten van nationale vitale en kwetsbare functies, en van de eigen (IenW-)-netwerken. Ook hier is de vervolgstap dat uitvoeringsprogramma's worden opgesteld en dat klimaatbestendigheid wordt verankerd in projectsturing, beheer en onderhoud.
- In 2021 wordt de NAS geëvalueerd, mogelijk volgend in een update van (het uitvoeringsprogramma van) de NAS in 2022.
- PBL doet in opdracht van samenwerkende ministeries onderzoek naar klimaatrisico's en monitoring effectiviteit van beleid.
- Klimaatadaptatie wordt geïmplementeerd in verstedelijkingsstrategieën en in landelijk gebied via de ruimtelijke dossiers van BZK (implementatie NOVI en Woningbouwopgave). IENW werkt hierin samen, onder meer op basis van een "klimaatinspanningskaart van Nederland".

- Diverse activiteiten gericht op bewustzijn bij en handelingsperspectief van bedrijven en burgers (financiële prikkels, bijvoorbeeld via verzekeraars of investeerders; ontwikkeling klimaatlabels).
- LIFE IP EU aanvraag gericht op implementatie NAS, met een focus op regionale samenwerking klimaatadaptatie.
- In 2023 komen nieuwe KNMI klimaatscenario's beschikbaar.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- Jaarlijks Deltaprogramma in september
- Evaluatie en eventuele update (programma) NAS
- Onderzoeksprogramma klimaatrisico's en monitoring effectiviteit beleid PBL
- Klimaatinspanningskaart voor verstedelijking (evt. uit te breiden naar andere sectoren)

Waterbeschikbaarheid

Huidige stand van zaken
In 2018, 2019 en 2020 is het droog geweest in Nederland, met name op de hoge zandgronden in Oost en Zuid-Nederland. IenW doet er samen met de partners (overheden en watergebruikers) in het Deltaprogramma, alles aan om ons land weerbaarder te maken tegen watertekorten.
Het lopende uitvoeringsprogramma zoetwater van ruim €400 miljoen (2016-2021) bevat bijvoorbeeld de uitbreiding van de klimaatbestendige wateraanvoer naar West-Nederland en het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen waterbeheerders onderling, zodat het rivierwater beter verdeeld kan worden. Concrete, recente resultaten om water beter vast te houden zijn er bijvoorbeeld bij de Springendalse Beek in Twente, bij de meanderende Maas, bij de stuwwal Nijmegen en bij de landbouw in Zeeland.
In de Nationale Omgevingsvisie is in 2020 opgenomen dat de ruimtelijke inrichting beter rekening houdt met de waterbeschikbaarheid, dat we zuinig zijn met water, dat we water beter vasthouden en dat we het water slimmer verdelen. Partijen zijn volop bezig met het implementeren van de aanbevelingen van de Beleidstafel droogte (december 2019); vrijwel alle aanbevelingen zijn inmiddels opgepakt en afgerond. De voortgang wordt regelmatig besproken in de Stuurgroep Water.
In 2021 zijn op basis van een zorgvuldige inhoudelijke analyse en afweging de definitieve maatregelen voor de komende periode 2022-2027 vastgesteld. Daarvoor wordt €250 miljoen uit het Deltafonds besteed, €100 miljoen extra ten opzichte van de lopende periode. Samen met financiering vanuit de regio gaat het om een maatregelpakket van 800 mln, dus een verdubbeling van de ambitie ten opzichte van de lopende periode.

In het Nationaal Waterprogramma (NWP) is de nationale watersysteemverkenning geagendeerd. De watersysteemverkenning gaat helpen om over een aantal jaar (in aanloop naar de herijking van de deltabeslissingen in 2026 en het volgende NWP 2028-2033) integraal afgewogen lange termijnbesluiten te kunnen nemen op zowel nationaal en regionaal niveau. In 2021 is de analyse uitgevoerd van de samenhang tussen de lopende beleidstrajecten. Begin 2022 is het plan van aanpak voor het vervolg gereed.

De beschikbaarheid van voldoende en kwalitatief goed grondwater staat steeds meer onder druk. Met het oog op de duurzame instandhouding van onze grondwatervoorraden, zowel kwalitatief als kwantitatief is een studiegroep grondwater ingericht om gezamenlijk in kaart te brengen welke opgaven er liggen, te inventariseren welke inzet wordt gepleegd, te analyseren wat nodig is om te komen tot duurzame instandhouding van grondwatervoorraden en aanbevelingen te doen voor verbetering. De eindresultaten worden gepresenteerd in de tweede helft van 2022.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Prinsjesdag 2021: Maatregelpakket zoetwater 2022-2027 vastgelegd in Deltaprogramma 2022
- najaar 2021: Start implementatie klimaatbestendige zoetwatervoorziening hoofdwatersysteem
- begin 2022: Start vervolguitwerking nationale watersysteemverkenning
- vanaf 2022: Uitvoering nieuwe maatregelpakket en afronding laatste maatregelen lopende maatregelpakket.
- tweede helft 2022: Opleveren eindrapport Studiegroep Grondwater.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Jaarlijks met Prinsjesdag in het Deltaprogramma Zoetwater
Eindrapportage studiegroep grondwater naar de Tweede Kamer tweede helft 2022.

3d 3. Drinkwater en waterkwaliteit

Waterketen

Drinkwater:
In 2021 is de Beleidsnota drinkwater opgeleverd. De beleidsnota beschrijft de ambitie van het kabinet voor de middellange termijn voor de drinkwatervoorziening, benoemt de opgaven voor de komende periode en geeft richting aan de wijze waarop daar invulling aan gegeven wordt. In de beleidsnota worden op een aantal specifieke onderwerpen richtinggevende keuzes gemaakt, bijvoorbeeld op gebied van waterbesparing, inzet op alternatieve bronnen voor de drinkwaterbereiding en de ruimtelijke bescherming van huidige en toekomstige drinkwaterbronnen.

Eén van de onderwerpen voor de komende beleidsperiode, die ook sterk in de belangstelling staat van de Tweede Kamer, is de financiering van de toegenomen investeringen van de drinkwaterbedrijven i.r.t. de winstmaximalisatie via de WACC (EN: Weighted Average Cost of Capital, NL: Gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet). In de Tweede Kamer is brede steun om ervoor te zorgen dat drinkwaterbedrijven gesteld staan voor hun toekomstige investeringsopgave. Daartoe wordt in 2021 besloten over de hoogte van een nieuwe WACC, ofwel verlenging van de huidige WACC. En voor de lange termijn wordt samen met ILT en de sector een financieel kader opgesteld om te voorkomen dat de huidige problemen zich herhalen.

Het Rijk zet met de tweede Beleidsnota Drinkwater meer in op:
- Waterbeschikbaarheid en zuinig en bewust drinkwatergebruik.
- Verbeteren kwaliteit van oppervlakte- en grondwater.
- Borgen veilige productie en levering, o.a. meer aandacht voor de ruimtelijke bescherming van de huidige en toekomstige drinkwatervoorziening.

Voor een toekomstbestendige drinkwatervoorziening is het essentieel dat provincies, waterschappen, gemeenten, drinkwaterbedrijven en het Rijk goed samenwerken. De beleidsnota drinkwater introduceert in 2021 een gezamenlijke implementatie- en uitvoeringsagenda. Daarin werken we strategische keuzes uit, bereiden besluitvorming voor, volgen de voortgang van programma's en projecten en werken activiteiten en maatregelen nader uit. De in 2020 herziene Drinkwaterrichtlijn geeft kaders voor de uitwerking van de opgaven voor drinkwater.

Waterketen:
In de waterwereld wordt onderscheid gemaakt tussen het watersysteem en de waterketen. Het watersysteem is het grond- en oppervlaktewater. De waterketen betreft drinkwater, riolering en afvalwaterzuivering. Door enerzijds ontwikkelingen in het watersysteem (m.n. droogte en klimaatverandering) anderzijds ontwikkelingen in de waterketen (m.n. drinkwatervoorziening en ontwikkelingen in de zuivering) wordt de roep in de samenleving groter om visie en sturing van het rijk op deze ontwikkelingen.

IenW neemt het initiatief voor het opstellen van een gezamenlijke waterketenvisie (rijk, provincie, gemeente, waterschappen). In de visie is aandacht voor verschillende scenario's van ontwikkelingen (zoals klimaat, watervraag, technische ontwikkelingen) en voor de rollen van de verschillende overheden en de stakeholders (drinkwater, landbouw, industrie, gezondheidszorg, consumenten). Voor de onderdelen van de keten; gebruik van drinkwater en proceswater, inzameling en transport van rioolwater (lozing uit huishoudens en industrie, vermenging met regenwater) en zuivering, worden trends en ontwikkelingen in kaart gebracht en de opgaven geformuleerd. Samen met gemeenten en waterschappen worden de opties om invulling te geven aan de opgaven uitgewerkt in een plan van aanpak. Bij het opstellen van de waterketenvisie wordt relatie gelegd met de herziening van de EU richtlijn stedelijk afvalwater.

Ook in Caribisch Nederland werkt IenW aan drink- en afvalwaterbeleid. Toelichting over deze onderwerpen is ondergebracht in het hoofdstuk 'IenW in het Caribisch deel van het Koninkrijk.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Drinkwater:
Korte termijn:
- Vaststellen een gezamenlijke implementatie- en uitvoeringsagenda.
- Implementatie EU drinkwaterrichtlijn (Implementatieplan, startnota en projectplan).
- Besluit over financieel kader drinkwaterbedrijven.

Lange termijn:
- Voortgang acties implementatie- en uitvoeringsagenda, zoals voldoende bronnen, zuinig en bewust drinkwatergebruik, verbeteren kwaliteit van drinkwaterbronnen, ruimtelijke bescherming en borgen veilige productie en levering.

Waterketen:
Korte termijn (2022): (laten) opstellen van een waterketenvisie, met aandacht voor verschillende scenario's van ontwikkelingen (zoals klimaat, watervraag, technische ontwikkelingen), de rollen van de verschillende spelers in het veld, en de positie van IenW (spelers: overheden (rijk, provincie, gemeente, waterschappen), drinkwater, landbouw, industrie, gezondheidszorg, consumenten).
Lange termijn: mijlpalen volgen in 2022, op basis van de mijlpalen voor de korte termijn.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Drinkwater:
De Tweede Kamer wordt, onder andere via de Staat van Ons Water, jaarlijks op de hoogte gehouden van de vorderingen ten aanzien van acties uit de implementatie- en uitvoeringsagenda van de Beleidsnota Drinkwater.

Waterketen:
De uitkomsten van het traject worden meegenomen in de reguliere communicatie met de Tweede Kamer.

Waterkwaliteit

Huidige stand van zaken
De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die streeft naar een goede chemische en ecologische toestand van het oppervlakte- en grondwater. IenW is hierbij systeemverantwoordelijk voor alle wateren, waarbij ook afstemming plaatsvindt met buurlanden en in Brussel. In 2027 moeten alle maatregelen zijn uitgevoerd die leiden tot doelbereik. De Ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen voor Rijn, Maas, Eems en Schelde voor de periode 2022-2027 lagen tot oktober ter inzage, als bijlage bij het Nationaal Waterprogramma. Hierin staan de doelen en de maatregelen, zowel het landelijk waterkwaliteitsbeleid als gebiedsgerichte maatregelen, voor de volgende 6 jaar.

De afgelopen jaren is de waterkwaliteit op veel plaatsen verder verbeterd, maar nog lang niet overal in Nederland zijn alle doelen voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) in zicht. Nederland heeft nog een grote opgave voor nutriënten (mest) en gewasbeschermingsmiddelen; voor nitraat geldt dat de waterkwaliteit de laatste jaren verslechterd in agrarisch gebied, mede door de droogte. Dit vraagt komende jaren aandacht, vanwege het risico van een inbreukprocedure door achterblijvende resultaten bij het terugdringen van landbouwemissies. Op de langere termijn brengt het maatschappelijke opgaven met zich mee: stijgende kosten voor de bereiding van drinkwater, een rem op nieuwe ontwikkelingen en verlies aan leefomgevingskwaliteit, afname biodiversiteit. Er is toenemende aandacht voor het risico dat er een nieuw PAS dossier ontstaat. In 2021 is een ex analyse uitgevoerd om te schatten wat het doelbereik van de KRW wordt met de nieuwe plannen. Dit is gebeurd in samenhang met het 7e Nitraatactie-programma (mestbeleid), vanwege de grote afhankelijkheid, al is definitieve inzet hiervan nog niet bekend.

IenW heeft ook een beheerverantwoordelijkheid voor de rijkswateren. Hiertoe worden uit het Deltafonds concrete maatregelen gefinancierd om de rijkswateren meer natuurlijk te maken (nevengeulen, vispassages, etc). Voor de periode na 2027 zijn er ook middelen beschikbaar uit het Deltafonds voor de Programmatische Aanpak Grote Wateren. Dit is bedoeld om na 2027 achteruitgang te voorkomen en toe te werken naar de juiste inrichting om ook de doelen voor Natura 2000 te realiseren.

IenW heeft ook een verantwoordelijk voor Natura 2000-gebieden. Zo dienen daarvoor beheerplannen opgesteld te worden, waarin het beheer en gebruik geregeld worden. IenW financiert het beheer op eigen grond binnen Natura 2000-gebieden. De stikstofproblematiek vergt een vermindering van de depositie van stikstof en versneld herstel van stikstofgevoelige natuur. Hiertoe worden aanvullende maatregelen, ook beheer buiten Natura 2000-gebieden gefinancierd vanuit de middelen van het Programma Natuur.

Daarnaast is richting formatie een voorstel gedaan voor een integrale aanpak stikstof, met ook oog voor verbetering van de waterkwaliteit. Het gaat om structurele aanpassingen in de landbouw, die volgens PBL nodig is om de doelen te kunnen halen. Naast de reeds voorziene maatregelen als extensivering van landbouwbedrijven (verkleinen van veestapel en zo vermindering van de hoeveelheid mest) en het vernatten van veenweidegebieden, is vanuit de KRW ingezet op grootschalig herstel van beekdalen. Door het inrichten van maximaal 250 meter brede stroken grond, die worden omgezet in natuur of extensief beheerd grasland, in het oostelijk en zuidelijk zandgebied zal op termijn de uitspoeling op de zandgronden met 40-70% afnemen voor stikstof en met 20-30% voor fosfor. De WUR heeft dit berekend en aangegeven dat hiervoor ca. 0,5-1,9 miljard euro benodigd is. De huidige situatie bij de Regge kan als voorbeeld worden gezien. Met een combinatie van deze maatregelen en een adequaat 7e AP zou in de beken voldaan worden aan de landbouwbijdrage voor realisatie van de KRW-doelen. Daarbij is synergie mogelijk met de opgave om de omvang van natuurgebieden te vergroten en de opgaven voor wateroverlast en –tekort.

De aanpak van opkomende stoffen, waaronder PFAS, en medicijnresten in water is afgelopen jaren prioriteit geweest. De ambitie is om tot een structurele aanpak te komen. Met medeoverheden en maatschappelijke organisaties zijn bestuurlijke afspraken opgesteld om in de hele keten, van ontwikkeling, vergunningverlening tot zuivering stappen te zetten. Waterschappen gaan komende jaren pilots uitvoeren met extra zuivering op rioolwater-zuiveringsinstallaties, met bijdragen uit het Deltafonds. Richting formatie is ingezet op een aanvullend fonds om de pilots uit te rollen en nieuwe zuiveringstechnieken en/of bronmaatregelen te zoeken voor andere verontreinigende stoffen.

De PFAS-problematiek wordt vanuit een integrale aanpak aangevlogen. Binnen IenW is er een Actieprogramma PFAS waarin specifiek wordt gekeken naar handelingsperspectieven daar waar veel PFAS is toegepast (papierindustrie, blusschuim, etc). Samen met VWS wordt de kennis voor de blootstelling geactualiseerd. RIVM heeft de opdracht om daarnaast met een scenariostudie in de hele keten naar handelingsperspectieven te zoeken en om het effect van maatregelen te monitoren. De EFSA-opinie benadrukt het belang om hier voortvarend mee aan de slag te gaan. De problematiek wordt voor een deel gezien als onderdeel van milieu, en daarmee het terrein van de staatssecretaris. Waar het (drink)water betreft en grensoverschrijdende zaken, is het aan de minister. Blootstelling via voedsel ligt bij VWS.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Korte termijn

- Najaar 2021: afronding stroomgebiedbeheerplannen Kaderrichtlijn Water, in samenhang met het 7e Nitraat Actieprogramma en impulsen uit de formatie.
- Uiterlijk 22 maart 2022 worden de Nederlandse stroomgebiedbeheerplannen vastgesteld en aan de Europese Commissie gestuurd.
- Opkomende stoffen in water, doorwerking EFSA opinie t.a.v. PFAS: begin 2022 opdracht aan RIVM.
- Maatregelen Programma Natuur worden geconcretiseerd, beheerplannen Natura 2000 geactualiseerd, uitvoering SGBP3 incl 3^{e} tranche KRW verbeterprogramma start.

Lange termijn

- 2023/2024: Evaluatie van doelbereik Kaderrichtlijn Water, voortgang Deltaplan Agrarisch Waterbeheer, mestbeleid (7e NAP) en gewasbeschermingsmiddelenbeleid (2e nota duurzame gewasbescherming)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Waterkwaliteit komt halfjaarlijks aan de orde in een CD of WGO Water.

3d 4. Grote Wateren

Grote Wateren (algemeen)

Huidige stand van zaken

Gebiedsagenda's Grote Wateren
IenW werkt samen met de medeoverheden en maatschappelijke partners aan integraal gebiedsgericht beleid voor de Grote Wateren. Met de Grote Wateren worden de volgende Rijkswateren bedoeld: het Waddengebied (incl. Eems-Dollard), het IJsselmeergebied, de grote rivieren en de Zuidwestelijke Delta. Ook de Noordzee beschouwen we in dit verband als "Groot Water".
Om duidelijkheid te kunnen geven over de ambities van het Rijk voor natuur en waterkwaliteit, en daarmee samenhangend de inrichting van watersystemen in de grote wateren, werkt het Rijk samen met de partners in de regio - medeoverheden, belangenorganisaties, burgers, kennisinstellingen en het bedrijfsleven - aan de Gebiedsagenda's Grote Wateren. Deze gebiedsagenda's Grote Wateren zijn onderdeel van de gebiedsgerichte uitvoering van de NOVI (zoals de Omgevingsagenda's het integratiekader zijn voor de fysieke opgaven op land).
Het betreft de Agenda IJsselmeergebied, en de Agenda's voor de Zuidwestelijke Delta en het Waddengebied. Als programma's onder de Omgevingswet zijn daarnaast in ontwikkeling het Programma Noordzee 2022-2027 en het Programma Integraal Riviermanagement.
De Gebiedsagenda's stimuleren een integrale aanpak door kansen en opgaven in het gebied te verbinden, zoals voor natuur, klimaatadaptatie, energietransitie, bereikbaarheid, cultureel erfgoed en economische functies. Ze richten zich op het creëren van een richtinggevend perspectief voor het gebied voor 2050 en een gezamenlijke kennis-, innovatie- en uitvoeringsagenda voor maatregelen en projecten.

PAGW
Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) werken IenW en LNV samen aan de ambitie om in 2050 te komen tot toekomstbestendige grote wateren met een hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie.

De maatregelen zijn gebaseerd op een analyse en ambitiebepaling in de verkenning uit 2017. De maatregelen hebben betrekking op de rijkswateren en waar relevant de daarmee verbonden binnendijkse wateren en natuurgebieden van de Zuidwestelijke Delta, het Waddengebied (inclusief Eems-Dollard), het IJsselmeergebied en het rivierengebied. Het gaat daarbij concreet om:

- Verbetering van de ecologische waterkwaliteit.
- Aanleg van verloren en ontbrekende leefgebieden.
- Terugbrengen van de natuurlijke dynamiek.
- Versterken van het estuarien karakter van de delta.
- Verbeteren van verbindingen tussen de grote wateren.

Om de ambitie te bereiken voeren we op een adaptieve manier en in samenwerking met regionale partners via de bovengenoemde gebiedsagenda's tot 2050 de benodigde maatregelen uit. Een deel van de projecten bevinden zich inmiddels in planvoorbereiding en uitvoering. Hiermee is een Rijksbudget gemoeid van ongeveer €343mln tot 2032. Regionale partners dragen vanuit het profijtbeginsel bij aan de projecten. Naast de wettelijke verantwoordelijkheid van IenW dragen de projecten tenslotte ook bij aan de leefbaarheid en regionale economie van het gebied. Daarnaast wordt tot 2050 steeds aanvullend ruimte gezocht op het Deltafonds om het totale benodigde pakket uit te voeren. In de begroting 2021 is opgenomen dat voor de opgave in de periode 2030–2040 jaarlijks € 85,8 miljoen per jaar en in de periode 2041-2050 jaarlijks € 66 mln. aan de beleidsreservering toegevoegd voor de bekostiging van de urgente opgave en maatregelen ten behoeve van een robuust ecologisch netwerk.
LNV financiert tot en met 2032 totaal 48 mln uit haar begroting en vanaf 2033 reserveert LNV jaarlijks € 4 mln tot en met 2050.
In het Programma Natuur reserveert LNV voor 2021-2031 totaal € 215 mln voor herstel van stikstofgevoelige natuur in de rivieren.

Met de PAGW geven we invulling aan de benodigde aanpassing van watersystemen voor het doelbereik voor N2000 en dragen we tevens bij aan versterking van het doelbereik voor de Kaderrichtlijn Water.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
PAGW (programmaniveau):

- Besluitvorming projecten in de derde tranche PAGW (beoogd in 2022/2023)
- Vaststelling Natuurwinstplan PAGW (beoogd eind 2021/begin 2022)
- Vaststellen streefbeelden PAGW (eerste versie eind 2021, uitwerking in 2023)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

PAGW:

- 7 maart 2018: Brief aan Tweede Kamer over ambitie kabinet voor de grote wateren en starten eerste tranche maatregelen
- 9 juli 2019: Brief aan de Tweede Kamer over de nadere uitwerking van de ambitie voor de grote wateren.
- 8 november 2019: Brief aan de Tweede Kamer over het maatregelpakket tweede tranche PAGW
- 4 november 2019: Brief aan de Tweede Kamer over de inzet resterende middelen tweede tranche PAGW

IJsselmeergebied

Huidige stand van zaken

Het IJsselmeergebied (IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Randmeren) maakt deel uit van het hoofdwatersysteem van Nederland en de zoetwatervoorraad speelt een cruciale rol in de landelijke zoetwatervoorziening. In het 2e Nationaal Waterplan (2016-2021) is gekozen voor flexibilisering van het peilbeheer ten behoeve van de zoetwatervoorziening en het veiligstellen van de afvoer van rivierwater naar de Waddenzee door de installatie van pompen in de Afsluitdijk. De implementatie van het nieuwe peilbesluit wordt begeleid met een aantal mitigerende/compenserende maatregelen, zoals erosie-beperkende maatregelen aan de Friese IJsselmeerkust. De waterafvoer naar de Waddenzee vanuit het IJsselmeer wordt veiliggesteld door middel van een combinatie van spuien en pompen. Hiermee blijft het gemiddelde winterpeil in ieder geval tot 2050 op het huidige niveau. Het beperkt meestijgen met de zeespiegel van het winterpeil in zowel het IJsselmeer als Markermeer wordt voor de periode na 2050 als optie opengehouden.

Het IJsselmeergebied wordt gekenmerkt door multifunctioneel ruimtegebruik en is van grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde. IenW werkt samen met regionale en Rijkspartners aan de integrale aanpak van opgaven en acties, in het kader van de Agenda IJsselmeergebied 2050 (in 2018 vastgesteld door meer dan 60 partijen).
De gebiedsagenda is gericht op drie ambities: landschap van wereldklasse, toekomstbestendig van water- en ecosysteem en van vitaal economisch belang voor Nederland.

In het IJsselmeergebied lopen vier MIRT-projecten in het kader van de PAGW: de MIRT-verkenningen Oostvaardersoevers, Ecologische waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust, Wieringerhoek en Noord-Hollandse Markermeerkust.
Verder is uit de tweede tranche PAGW budget toegekend aan de verlengde eerste fase van de Marker Wadden, de eilandarchipel in het Markermeer. De eerste fase Marker Wadden is aangelegd om de slechte ecologische toestand van het Markermeer te verbeteren. Met de verlengde eerste fase worden twee extra eilanden bij de Marker Wadden gerealiseerd (uitvoering in 2021-2023).

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- 2022: MIRT-projectbesluit maatregelpakketten Versterken Friese IJsselmeerkust
- 2022: MIRT-voorkeursbesluiten voor de PAGW-projecten Wieringerhoek en Oostvaardersoevers
- 2023: MIRT-voorkeursbesluit voor de PAGW-projecten Friese IJsselmeerkust en Noord-Hollandse Kust
- 2025: start herijking Voorkeursstrategie IJsselmeergebied op grond van het Deltaprogramma

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- 14-06-2018: aanbieding Agenda IJsselmeergebied 2050 (TK, vergaderjaar 2017-2018, 31 710, Nr. 69)
- 18-06-2019: beleidsaanbevelingen voor het langetermijn peilbeheer in het IJsselmeergebied (TK, vergaderjaar 2018-2019, 31 710, Nr. 73)
- 21-11-2019: BO MIRT brief najaar 2019 met daarin startbeslissingen voor de MIRT-verkenningen Oostvaardersoevers en Wieringerhoek (TK, vergaderjaar 2019-2020, 35300 A, Nr. 57)
- 26-11-2020: BO MIRT brief najaar 2020 met daarin startbeslissingen voor de MIRT-verkenningen Friese IJsselmeerkust en Noord-Hollandse Markermeerkust en toekenning budget aan verlengde eerste fase Marker Wadden (TK, Vergaderjaar 2020-2021, 35 570 A, Nr. 45)

Zuidwestelijke Delta

Huidige stand van zaken
In de Zuidwestelijke Delta kwamen zee en rivieren van oudsher samen en vormden het unieke estuariene karakter van het gebied. De Deltawerken hebben dat karakter deels veranderd. Deze brachten meer waterveiligheid, een grote zoetwaterbuffer en betere condities voor de scheepvaart. Door de waterkeringen en dammen is de waterkwaliteit echter verslechterd en is de unieke estuariene natuur aangetast. Dat remt ook de economische ontwikkeling van het gebied.
De belangrijkste uitdaging in de Zuidwestelijke Delta is dan ook het duurzaam herstellen van het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. De Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 verbindt daartoe de wateropgave met de opgaven vanuit de regionale economie en de NOVI zoals circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie.

Vlaams-Nederlandse samenwerking Schelde-estuarium
Vlaanderen en Nederland werken op grond van het Verdrag Beleid en Beheer (Verdrag B&B) in de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) samen aan de duurzame en vitale ontwikkeling van het Schelde-estuarium (Vlaamse Zeeschelde en Nederlandse Westerschelde). Een speerpunt is het samen met de stakeholders (Schelderaad) werken aan een Agenda voor de Toekomst voor het klimaatrobuust versterken van de balans tussen de belangen van een veilig, natuurlijk en toegankelijk estuarium. Op grond van het Verdrag B&B wordt de Vlaams-Nederlandse samenwerking elke 5 jaar geëvalueerd en worden beide parlementen geïnformeerd over de resultaten daarvan. De eerstvolgende evaluatie is voorjaar 2024 beschikbaar.

Langetermijnperspectief Westerscheldegebied
Tijdens het 2-minutendebat Water van 24 juni 2021 is door de leden Stoffer en Boswijk een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht om in het Nationaal Waterprogramma op te nemen dat het natuurherstel van het Westerscheldegebied wordt gerealiseerd door buitendijkse maatregelen en niet door nieuwe ontpoldering van goede landbouwgronden. Deze motie is aangehouden.
Het Westerscheldegebied is het Nederlands deel van het Schelde-estuarium. Het LTP-Natuur is een gezamenlijk initiatief van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) en de Schelderaad, met daarin alle stakeholders. De heer Frans Weekers coördineert, als onafhankelijk voorzitter van de Schelderaad, de stakeholderparticipatie voor het LTP-Natuur. Naar verwachting kan het LTP-Natuur eind 2023/begin 2024 worden afgerond. Bij dit proces past niet dat de Nederlandse regering op voorhand bepaalde oplossingen uitsluit, zoals in de motie wordt voorgestaan. Dat zet zowel de Vlaams-Nederlandse samenwerking in de VNSC als de stakeholderparticipatie vanuit de Schelderaad onnodig onder druk. In de WGO-water kamerbrief van 16 november 2021 is dan ook aangegeven dat het in de rede ligt om eerst de afronding van het LTP-Natuur af te wachten.

Oosterschelde
Sinds de aanleg van de Oosterscheldekering kalven intergetijdengebieden zoals platen, slikken en schorren geleidelijk af. Dat verschijnsel staat bekend als de zandhonger van de Oosterschelde en vormt een bedreiging voor natuur, veiligheid, economie, landschap en recreatie. Voor de aanpak van de zandhonger is in de winter van 2019/2020 een zandsuppletie uitgevoerd op de Roggenplaat. De uitvoering van een volgende zandsuppletie op en nabij de Galgeplaat is voorzien in 2025/2026. Daarvoor zijn in tranche 2 van de PAGW middelen gereserveerd.

Grevelingen
Door de aanleg van de Brouwersdam verdween het getij op de Grevelingen en daarmee verviel de tweemaal daagse verversing met zuurstofrijk Noordzeewater. De gevolgen van de zuurstofloosheid uiten zich in een verslechtering van niet alleen de ecologische kwaliteit, maar ook de regionale economie (schelpdiersector, recreatie en toerisme) en het woon- en leefmilieu. Samen met regio en stakeholders is gewerkt aan een ontwikkelperspectief waarbij beperkt getij wordt teruggebracht op de Grevelingen via een doorlaatmiddel in de Brouwersdam.
Het project Getij Grevelingen heeft in 2018, naast de al eerder toegezegde bijdragen van regio en rijk, een aanvullende financiële impuls gekregen door de bijdrage van € 75 miljoen uit de Enveloppe natuur en waterkwaliteit van het regeerakkoord (Rutte III). Samen met de reeds door rijk en regio toegezegde bedragen was hiermee in totaal 149 M€ beschikbaar voor de uitvoering. Regionale partijen en Rijk hebben tevens afgesproken om te verkennen of het mogelijk is om in de doorlaat ruimte te bieden voor een getijdencentrale om duurzame energie op te wekken.

In juni 2020 is de voorkeursbeslissing voor het project Getij Grevelingen genomen. In 2021 is in de voorbereiding op de planuitwerkingsfase vastgesteld dat de scope van het project niet binnen de financiële randvoorwaarden kan worden uitgevoerd. Voor de besluitvorming is advies gevraagd aan een team van externe deskundigen (expertteam). Kern van het advies is om vanwege de hoge kosten en bedenkingen bij de technische haalbaarheid het project te versoberen tot sec de hoofddoelstelling om de waterkwaliteit en de natuur duurzaam te verbeteren.
In overleg met de regionale bestuurlijke partners heeft het Rijk najaar 2021 een Taskforce ingesteld die in 2022 het advies van het expertteam uit zal werken. Na afronding van de analyse van de Taskforce kan eind 2022/begin 2023, in afstemming met de regionale bestuurlijke partners en de ministers van LNV en EZK, een besluit worden genomen over het vervolg van het project. Dan is ook duidelijk of het project binnen de financiële randvoorwaarden ruimte kan bieden voor getijdenenergie.

Volkerak-Zoommeer
Door de Deltawerken is het Volkerak-Zoommeer (VZM) getransformeerd in een stagnant verzoet meer. Daardoor is het VZM kwetsbaar geworden voor belasting met nutriënten (blauwalgenplagen) en is de vismigratie sterk verminderd. Een weer zout VZM met beperkt getij kan een oplossing zijn voor deze problematiek. Bij de besluitvorming over tranche 2 van de PAGW zijn daarvoor geen middelen beschikbaar gesteld, mede gelet op de maatschappelijke en politieke discussie over het belang van de huidige zoetwaterfunctie van het VZM. Uit onderzoek van Deltares (medio 2020) komt naar voren dat er de komende decennia geen onoverkomelijke problemen worden verwacht met de huidige zoetwaterfunctie van het VZM. Op langere termijn kan niet worden uitgesloten dat de zoetwaterfunctie van het VZM door toenemende verzilting onder druk komt te staan.
Door de Tweede Kamer is eind 2020 een motie aangenomen (Stoffer c.s., Vergaderjaar 2020-2021, 27 625, Nr. 521) waarin wordt gepleit voor een urgente aanpak van de verziltings- en verdrogingsproblematiek in de Zuidwestelijke Delta en voor het behoud van het huidige zoete Volkerak-Zoommeer.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- 2023: Besluit over herijking voorkeursalternatief Getij Grevelingen en vervolg van de planuitwerking
- Voorjaar 2024: 3e evaluatie Vlaams-Nederlandse samenwerking Schelde-estuarium naar Parlement
- Najaar 2024/voorjaar 2025: MIRT-uitvoeringsbesluit Zandsuppletie Galgeplaat
- 2025: start herijking Voorkeursstrategie Zuidwestelijke Delta op grond van het Deltaprogramma

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- 18-4-2019: aanbieding 2e evaluatie Vlaams-Nederlandse samenwerking Schelde-estuarium aan Parlement (TK, Vergaderjaar 2018-2019, 30 863, Nr. 112)
- 07-06-2019: beantwoording vragen EK over 2e evaluatie Vlaams-Nederlandse samenwerking (EK, Vergaderjaar 2018-2019, 30 862, P)
- 26-11-2020: BO MIRT brief najaar 2020 met daarin de vaststelling Gebiedsagenda Zuidwestelijke Delta 2050 en het besluit dat de planuitwerking voor de Zandsuppletie Galgeplaat e.o. kan worden voorbereid (TK, Vergaderjaar 2020-2021, 35 570 A, Nr. 45)

- 16-11-2021: WGO-water brief met informatie over project Getij Grevelingen en Lange termijnperspectief Westerscheldegebied.

Waddengebied en Eems-Dollard

Nieuwe Governance Waddengebied
Per 1 januari 2020 is de nieuwe governance structuur voor het Waddengebied ingegaan. Deze bestaat uit het Bestuurlijk Overleg (BO) Waddengebied, Omgevingsberaad Waddengebied en de Beheerautoriteit Waddenzee. Het BO Waddengebied richt zich op strategische besluitvorming over het beleid voor het Waddengebied. In het BO Waddengebied zijn het Rijk, de drie Waddenprovincies, kust- en eilandgemeenten en waterschappen vertegenwoordigd, plus de voorzitter van het Omgevingsberaad. Het BO wordt door de Minister van IenW voorgezeten. Het Omgevingsberaad Waddengebied is het adviesorgaan voor het BO Waddengebied. Het is tevens een platform waar gestructureerde discussies over het Waddengebied worden geïnitieerd en waar informatie over het Waddengebied wordt uitgewisseld. Het Omgevingsberaad bestaat uit maatschappelijke organisaties en gebruikers van het Waddengebied met overheden als deelnemer. Arno Brok (Commissaris van de Koning Fryslân, rol rijksheer) is voorzitter. De Beheerautoriteit Waddenzee is opgericht om de samenhang van natuur-, vis- en waterbeheer te bevorderen en te versterken, met als doel de natuurkwaliteit van de Waddenzee te verbeteren. De Beheerautoriteit, onder voorzitterschap van LNV, bestaat uit de Opdrachtgevers (LNV, IenW en Waddenprovincies) en een Opdrachtnemer (twee directeuren).

Agenda voor het Waddengebied 2050
Op 11 december 2020 is de Agenda voor het Waddengebied 2050 (Agenda) aangeboden aan de Tweede Kamer. De Agenda biedt een gezamenlijk richtinggevend en integraal perspectief op de ontwikkeling van het Waddengebied. De Agenda is opgesteld in samenwerking met de provincies, gemeenten, waterschappen, natuurorganisaties en het bedrijfsleven in het Waddengebied. Tijdens de Toogdag Wadden op 3 februari 2021 hebben ruim 50 partijen de instemmingsverklaring behorende bij de Agenda ondertekend. Niet ondertekend hebben de Waddenvereniging, de landbouwsector en de gemeente Noardeast-Fryslân.
Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026
In 2020 is een start gemaakt met het Uitvoeringsprogramma van de Agenda. Het Uitvoeringsprogramma concretiseert op welke wijze de partijen de hoofddoelstelling voor de Waddenzee en de doelstelling voor het Waddengebied zoals opgenomen in de Agenda willen gaan behalen. Het Uitvoeringsprogramma is een bundeling van uiteenlopende maatregelen die elk op hun eigen manier bijdragen aan het realiseren van deze doelen.
Impactanalyse
In 2021 is de methodiek impactanalyse ontwikkeld. Dit naar aanleiding van een aangenomen motie in december 2020 waar VVD en CDA hier specifiek om gevraagd hebben. Het doel van de impactanalyse is om de effecten op economie en ecologie in balans inzichtelijk te maken en met elkaar te kunnen afwegen. Door reeds in een vroegtijdig stadium de (mogelijke) effecten in kaart te brengen, kunnen de economische en ecologische belangen bij de uitvoering van de Agenda geborgd worden. De impactanalyse is een informatie-instrument dat beslissingen ondersteunt maar niet vervangt.

Meerjarig Adaptief programma Eems-Dollard 2050
Programmaplan Eems-Dollard 2021-2026
Het programma Eems-Dollard 2050 (ED 2050) gaat de tweede fase in (periode 2021-2026). In het programma spelen actuele thema's als klimaatadaptatie, leefbaarheid en duurzame economie een grotere rol.

PAGW - BO MIRT
In het Waddengebied lopen momenteel vier MIRT-projecten in het kader van de PAGW.

Voorkeursbeslissing pilotproject buitendijkse slibsedimentatie
In het BO MIRT najaar 2020 is de voorkeursbeslissing voor het pilotproject genomen. Komend jaar zal de planuitwerking plaatsvinden. Daarbij gaat het om het organisch vormgeven van luwtemaatregelen met behulp van rijshoutendammen in de (zuid)westhoek van de Dollard.

Startbeslissing project Eemszijlen-Groote Polder
In het BO MIRT najaar 2020 is de startbeslissing genomen voor de verkenning van het project Eemszijlen-Grootepolder als onderdeel van het gebiedsproces Eemszijlen. Het doel van dit

project is het realiseren (in 2 fasen) van een brede, natuurlijke en leefbare kustzone langs het Eems-Dollard estuarium.

Startbeslissing project Koehool-Lauwersmeer
In het BO MIRT najaar 2020 is de startbeslissing genomen voor de verkenning van het project Koehool-Lauwersmeer. Het doel van dit project is het creëren van geleidelijke overgangen van Wad naar land, zoet naar zout, 'dubbele dijken' en brakwaterzones in combinatie met hoogwaterbeschermingsmaatregelen binnen het Hoogwaterbeschermings-project (HWPB) Koehool-Lauwersmeer (KLM). Ook worden de koppelkansen voor ecologische maatregelen van het project Holwerd aan Zee in beeld gebracht en meegewogen.

Voorkeursbeslissing project Lauwersmeer – Vierhuizergat
In juli 2020 is een samenwerkingsovereenkomst met het Wetterskip Fryslân getekend waarin het meekoppelen van de PAGW opgave in het HWBP-project Lauwersmeer-Vierhuizergat is vastgelegd. Hiermee is het startschot gegeven voor een gezamenlijke planuitwerking. Het doel van het project is het creëren van een natuurlijker overgang tussen land en wad met onderwaternatuur, zoet-zout overgang in combinatie met vismigratie en het verder ontwikkelen van de kwelder.

Noordzee

Huidige stand van zaken
Als coördinerend ministerie voor de Noordzee is IenW primair verantwoordelijk voor het (inter)nationale geïntegreerd beleid en beheer voor het Nederlandse deel van de Noordzee. Dit omvat primair de ruimtelijke ordening op zee (op basis EU Richtlijn maritieme ruimtelijke planning) en het bereiken van de goede milieutoestand op gebied van terugdringen van verontreiniging en natuurherstel (kaderrichtlijn mariene strategie KRM, OSPAR-verdrag). Om deze rol te vervullen wordt in het beleid nauw samengewerkt met LNV, EZK en BZK, en afgestemd met OCW, Defensie en JenV. De interbestuurlijke relaties in de kustregio's worden versterkt. In het integraal beheer is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor monitoring en assessment, het toekennen van vergunningplichtige activiteiten, mede bevoegd gezag voor kavelbesluiten voor windparken (met EZK), het beheer van Natura 2000-gebieden (voor LNV) en advisering bij vergunningen voor gaswinning (EZK).

Het in 2020 gesloten Noordzeeakkoord heeft als doel de transities op gebied van windenergie, visserij/voedsel en natuurherstel met elkaar in balans te brengen, rekening houdend met ander gebruik zoals scheepvaart, zandwinning, defensie en recreatie, en daarop de samenwerking en regie te versterken. Het Noordzeeakkoord is op 27 januari 2021 in de Tweede Kamer besproken en aangenomen. Partijen zijn de ministeries IenW, LNV en EZK en belangenorganisaties vanuit de sectoren energie, natuur en milieu, en scheepvaart en havens. De visserijorganisaties hebben het Noordzeeakkoord verworpen en nemen (nog) niet deel aan het Noordzeeoverleg; samen met de voorzitter Sybilla Dekker en LNV wordt gepoogd hen weer aan boord te krijgen. Onder regie van BZ wordt interdepartementaal en met belanghebbenden samengewerkt aan de mondiale en EU beleidskaders voor de gezonde oceanen (SDG14 Leven in het Water). De Minister van BZ heeft in 2017 samen met IenM (nu IenW) en EZ (nu EZK en LNV) een notitie over het Koninkrijksbrede oceanenbeleid aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn de beleidsuitgangspunten, acties en ambities uitgewerkt. De notitie heeft tot doel de (inter)nationale inzet van het Koninkrijk te optimaliseren door coördinatie tussen de beleidsterreinen.
Het Noordzeeakkoord, de implementatie van de KRM, de Europese Green Deal en specifiek de Europese CO_2-reductiedoelstellingen in relatie tot windenergie op zee en de Europese Biodiversiteitsstrategie 2030, zullen deze kabinetsperiode het Noordzeebeleid sterk beïnvloeden.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Korte termijn:
- Vaststelling definitief Programma Noordzee 2022-2027 (maart 2022)
- Nationale wet voor diepzeemijnbouw (samen met EZK, BZ, BZK en LNV) (waarschijnlijk 2023)
- Uitvoerende overeenkomst onder het zeerechtverdrag over de bescherming van de biodiversiteit van zeegebieden buiten nationale rechtsmacht (BBNJ) (waarschijnlijk 2022)
- Programma Noordzee 2022-2027 (onderdeel Nationaal Waterprogramma), omvattende het ruimtelijk plan voor de Noordzee en het programma van maatregelen KRM (2022)

- Our Ocean Conference (2022)
- 2e VN oceanenconferentie t.b.v. SDG14 (2022)
- Partiële herziening Programma Noordzee 2022-2027 (2023)
- Tussenevaluatie voortgang van Noordzeeakkoord en governance Noordzeeakkoord (2023)
- Herziening KRM (2023)

Lange termijn:
- Actualisatie beoordeling en bepaling goede milieutoestand, doelen en indicatoren KRM (2024)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Communicatie aan de Tweede Kamer over bovengenoemde mijlpalen
- Twee keer per jaar voortgangsrapportage Noordzeeakkoord aan Tweede Kamer
- Tweejaarlijkse rapportage "Staat van de Noordzee" aan de Tweede Kamer

3d 5. Cybersecurity

Cybersecurity binnen IenW

Binnen IenW wordt gewerkt aan het verhogen en verstevigen van cyberweerbaarheid:
1. verhogen cyberweerbaarheid van de vitale sectoren (extern), en;
2. cybersecurity binnen IenW 'huis op orde' (intern).

Binnen de Bestuursraad is Hillie Beentjes (pSG en CIO-IenW) de portefeuillehouder cybersecurity en Jaap Slootmaker (dgWB) de coördinerend beleidsdg voor cybersecurity.

1. Cybersecurity sectoren IenW

Inspanningen op het gebied van cybersecurity in de domeinen waarvoor IenW een systeemverantwoordelijkheid heeft richt zich vooral op ontwikkelingen met betrekking tot het verhogen van de weerbaarheid van vitale processen, het behouden van strategische autonomie en het voorkomen van (digitale) ontwrichting. De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van informatie- en netwerksystemen waar IenW systeemverantwoordelijk voor is, ligt primair bij de organisaties in deze domeinen zelf. Sturing vindt plaats door beleidsvorming, agendering, (implementatie van) wetgeving, programma's voortvloeiend uit bijvoorbeeld bestuursakkoorden en crisisadvisering. De ILT en ANVS (sector Nucleair en Straling) houden toezicht op cybersecurity binnen de vitale processen in de sectoren van IenW. De ministeries van JenV (NCTV) voor cyber security en EZK voor nationale en economische veiligheid hebben hierin een coördinerende rol, maar ook het ministerie van BZK als het gaat om medeoverheden. Het ministerie van IenW is een belangrijke stakeholder, dit vanwege het groot aantal vitale processen die onder de systeemverantwoordelijkheid van IenW vallen.

Vitale processen

Er zijn negen nationaal vitale processen die onder verantwoordelijkheid van IenW vallen, namelijk:
- Keren en beheren waterkwantiteit (Hoofd Water Systeem) - DGWB
- Drinkwatervoorziening - DGWB
- Scheepvaartafwikkeling - DGLM
- Vlucht- en vliegtuigafhandeling - DGLM
- Vervoer over (hoofd)wegennet - DGMO
- Vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur - DGMO
- Opslag, productie en verwerking nucleair materiaal - DGMI
- Grootschalige productie/verwerking en/of opslag (petro)chemische stoffen - DGMI
- Plaats- en tijdsbepaling middels GNSS – DGMI

NIB richtlijn/Wbni regime en nieuwe wetgeving
- De Europese richtlijn netwerk en informatiebeveiliging (NIB richtlijn) is in Nederland geïmplementeerd via de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni). Bijna alle vitale aanbieders zijn onder de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen aangewezen als aanbieder van een essentiële dienst (AED), of zijn aangewezen als andere aangewezen vitale aanbieder (AAVA).

- Voor deze AED's geldt een zorgplicht: zij moeten passende en evenredige maatregelen nemen om de risico's voor de beveiliging van hun netwerk- en informatiesystemen te beheersen. Ook geldt er een meldplicht. Bij inbreuken of mogelijke inbreuken moeten zij daarvan melding maken aan het NCSC. Een deel van de aangewezen aanbieders moeten daarnaast een melding maken bij de sectorale toezichthouder. Voor AAVA's geldt wel de meldplicht maar zij staan niet onder toezicht.
- De verschillende sectorale toezichthouders houden toezicht op de naleving van deze verplichtingen voor AED's.
- Het NCSC voorziet de vitale aanbieders van informatie over dreigingen en weerbaarheid: welke dreigingen zijn er, waar liggen kwetsbaarheden en welke maatregelen zijn mogelijk en geadviseerd. Daarnaast kan het NCSC indien gewenst bijstand verlenen tijdens incidenten.
- Bewindspersonen zijn systeemverantwoordelijk voor cybersecurity in sectoren binnen hun beleidsterrein. Als stelselverantwoordelijke voor cybersecurity zorgt MJenV voor de samenhang en coördinatie binnen het stelsel.
- IenW en de vitale sectoren moeten in de komende kabinetsperiode voldoen aan verplichtingen die voortvloeien uit de implementatie van twee nieuwe Europese richtlijnen, namelijk de Network and Information Security Directive 2.0 (NIS 2.0) en de Critical Entities Resilience Directive (CER).

Sectorbeelden cybersecurity

- Voor de sectoren binnen het domein van IenW zijn eind 2020 sectorbeelden cybersecurity opgeleverd. Doel ervan was om per sector een eerste algemeen beeld op te leveren van het volwassenheidsniveau van de cybersecuritymaatregelen binnen deze sectoren.
- Uw voorganger heeft aangegeven te streven naar het verhogen van de verschillende volwassenheidsniveaus.
- Hiertoe zijn door de verschillende IenW sectoren die in 2020 reeds onder de scope van de Wbni vielen, plannen van aanpak gemaakt. Deze zijn inmiddels (deels) uitgevoerd.

Stand van zaken in sectoren IenW

- Voor de activiteiten rondom het verhogen van cyberweerbaarheid in de watersector is in dit dossier een apart hoofdstuk 'Cyberweerbaarheid in de watersector' opgenomen.
- RWS is verantwoordelijk voor de uitvoering van een aantal vitale processen. In dit dossier is hieraan een apart hoofdstuk 'Cybersecurity RWS' gewijd.
- Voor de activiteiten rondom het verhogen van cyberweerbaarheid in de luchtvaart is in dit dossier een aparte paragraaf opgenomen onder "luchtvaartveiligheid".
- Voor de activiteiten rondom het verhogen van cyberweerbaarheid in de maritieme sector is in dit dossier een aparte paragraaf opgenomen onder "Maritieme veiligheid".
- Voor de infrastructuren van de wegen wordt met RWS en de landsdelen bekeken hoe de cyberweerbaarheid vergroot kan worden;
- Voor voertuigen vindt in de komende jaren een slag plaats waarbij cyberveiligheid van de voertuigen zelf verhoogd gaan worden zodat de computers in de voertuigen geen negatieve gevolgen hebben op de veiligheid in het verkeer.
- Voor de sector nucleair is in 2020-2021 een gedetailleerd beeld verkregen van de cyberweerstand bij de vergunninghouders. Deze is op voldoende niveau. Verbeterpunten die zijn geconstateerd zijn door de vergunninghouders opgepakt. De ANVS houdt hier toezicht op,
- Voor de sector chemie is voorzien om in 2022 een actualisatie uit te voeren van de als vitaal aan te wijzen aanbieders.

Nieuwe cybersecurity strategie IenW

- Gelet op de permanente digitale dreiging en de toenemende afhankelijkheid van digitale middelen, zal stevige inzet op het blijven versterken van de digitale weerbaarheid van het Ministerie van IenW en de vitale sectoren noodzakelijk zijn.
- In dit kader werkt IenW aan een Cyber Security Strategie IenW (inclusief vitale sectoren en 'huis op orde').
- De strategie zal onder meer in gaan op i) de dreiging en de kwetsbaarheden, ii) uitgangspunten, iii) de visie, juridische kaders, rollen en verantwoordelijkheden, iv) doelstellingen op het gebied van cybersecurity, v) een actie- implementatie- en evaluatieplan en vi) de voor de strategie uitgevoerde consultatie.

Nationale veiligheid

- Cybersecurity is nauw verbonden met de beleidsterreinen strategische autonomie, economische veiligheid en statelijke dreigingen.
- Rijksbreed wordt strategische autonomie van groeiend belang geacht. Vanwege het grote aantal vitale processen waar IenW verantwoordelijk voor is, is dit thema ook voor IenW van groeiend belang. In juli 2021 is door de BSR besloten tot het oprichten van een werkgroep Strategische Autonomie om de betekenis strategische autonomie voor IenW verder uit te werken. Gebaseerd op een eerste scan die momenteel wordt uitgevoerd zal geadviseerd worden aan de BSR wat er eventueel nodig is aan verdere capaciteit en middelen voor bijvoorbeeld aanvullend onderzoek. Daarnaast zal dit de basis zijn voor de IenW positie op strategische autonomie, wat interdepartementaal en op EU niveau ingezet zal worden.
- In vervolg op de Rijksbrede Chinanotitie, heeft de Bestuursraad van IenW in 2021 ingestemd met het opzetten van een veiligheidswerkgroep China om beter inzicht te krijgen op de mogelijke kwetsbaarheden en afhankelijkheden in vitale processen.
- De NCTV werkt in samenwerking met BuZa, Defensie en EZK aan een pakket (juridisch, economische, diplomatieke etc.) maatregelen om ongewenste strategische kennisoverdracht en-vergaring door land China aangaande een groot aantal economische sectoren tegen te gaan. IenW is als vakdepartement nauw betrokken bij het proces om te komen tot dit pakket maatregelen. In 2022 worden drie separate sectoren, waar IenW voor een deel verantwoordelijk is, geanalyseerd en van een aanvullend maatregelenpakket voorzien. Deze drie sectoren staan in bijzonder hoge mate in de belangstelling van land C. IenW wordt in bij deze drie analyses vakdepartementen nauw betrokken.

Mijlpalen

- De Cyber Security Strategie IenW (inclusief vitale sectoren) zal medio 2022 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.
- De nieuwe Europese richtlijn NIS2.0 zal een uitbreiding van het aantal sectoren betekenen waardoor ook de verantwoordelijkheid voor I&W wordt uitgebreid ten opzichte van de NIS (en implementatie via de Wbni). Er wordt een implementatieplan voor I&W opgesteld.

2. Cybersecurity binnen IenW 'Huis op orde'

De dimensie "huis op orde" richt zich op het informatiebeveiliging/security risicomanagement van IenW en dienstonderdelen en is voornamelijk kaderstellend, adviserend en controlerend (directe sturing op basis van onderlinge afspraken). pSG is in de rol van CIO verantwoordelijk voor de digitaliseringsopgave bij IenW waaronder de zorg voor adequate digitale weerbaarheid. De CIO moet daartoe inzicht en overzicht hebben van de cyberrisico's bij IenW zelf (inclusief RWS) en op hoofdlijnen bij de maatschappelijke opgaven van IenW.

<u>Huidige stand van zaken</u>

Uitvoering programma cybersecurity

- Voor de eigen IenW organisatie is het streven gericht op groei naar een organisatievolwassenheidsniveau van 3 op een schaal van 1 tot 5 conform het NBA-LIO model. Dit niveau betekent dat de cyberrisico's zijn beheerst, de processen daarvoor zijn geborgd en dat de organisatie en besturing op orde zijn.
- Om dit mogelijk te maken is een uitvoeringsprogramma opgesteld voor de komende jaren.
- IenW heeft al meerdere jaren een onvolkomenheid van de Algemene Rekenkamer op informatiebeveiliging. Het gaat hierbij om het vastleggen van taken en de verantwoordelijkheden van de CISO IenW en het op orde brengen van het risicomanagement binnen het concern.
- Om deze onvolkomenheid weg te werken zijn de taken en verantwoordelijkheden van de CISO IenW beschreven in het implementatiedocument van het CIO-stelsel. In juli 2021 is een CISO IenW aangesteld. In september 2021 zijn door de Bestuursraad de basisvereisten van het risicomanagement IenW vastgesteld. Deze eisen dienen door de dienstonderdelen van IenW te worden geïmplementeerd. Deze implementatie zal in 2022 doorlopen.
- Uit de concept rapportage van de ADR over het jaar 2021 blijkt dat IenW op de goede weg is, maar dat we er nog niet zijn. M.n. de uitwerking van en het centrale inzicht in het concernbrede risicomanagement is nog niet op orde.

- In het Informatiebeveiligingsbeeld (IBB) waarin IenW verantwoording af legt aan BZK (CIO-Rijk) ten aanzien van informatiebeveiliging laten alle dienstonderdelen een groei zien op het vlak van informatiebeveiliging. Er hebben zich binnen IenW geen grote risico's op het vlak van informatiebeveiliging geopenbaard (uitgezonderd Citrix).

Governance cybersecurity IenW
- Op 8 maart 2021 is in de BSR is een nieuwe governance cybersecurity vastgesteld. Beleid blijft integraal verantwoordelijk voor cybersecurity in de domeinen; FIB zorgt voor kaders en toezicht op Informatiebeveiliging binnen IenW en de CIO-IenW heeft inzicht en overzicht op alle aspecten van cyber binnen IenW.
- Nieuw is dat een beleids-DG (Jaap Slootmaker) cybersecurity tussen de beleids-DG's gaat coördineren. Dit zorgt voor betere afstemming binnen de beleids-DG's en een kortere lijn tussen portefeuillehouder cyber (Hillie Beentjes) en beleid.
- De Coördinatie-unit Security IenW, een samenwerking van CDIB en de beleids-DG's (vertegenwoordigd door DGWB), is in 2021 ingesteld om de wederzijdse informatievoorziening tussen CDIB en de beleidsdirecties structureel te verstevigen en uit te breiden.

Awareness cybersecurity IenW
- Er is een 4-jarig awarenessprogramma cybersecurity vastgesteld voor IenW.
- Eind 2020 is een webinar verzorgd voor alle IenW-ers met aandacht voor phishing en gedrag. Daarnaast is een podcast cybersecurity gemaakt voor het introductieprogramma van nieuwe medewerkers.
- Er is een professionele leergang cybersecurity ontwikkeld in samenwerking met de universiteiten Leiden en Delft. Vanaf juni 2021 worden gedurende vier jaar leergangen voor managers en medewerkers van IenW georganiseerd.
- Er zijn/worden in 2021 verschillende expertmeetings georganiseerd, met onderwerpen als: statelijke dreigingen en de IenW systemen, ransomware, de bescherming van de vitale infrastructuur en cyberwarefare.
- Verder staan o.a. op het programma: een nulmeting, een e-learning module, betere ontsluiting van informatie op intranet en een *mystery guest* activiteit.
- In 2022 zal IenW een contract sluiten met de Erasmus Universiteit om, via een vierjarig PhD-programma, inzicht te krijgen in de belemmeringen, die maken dat IenW onvoldoende haar systeemverantwoordelijkheid op het vlak van cybersecurity vitale sectoren kan ontplooien.

<u>Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 – 4 jaar)</u>
In de komende kabinetsperiode wordt:
- op korte termijn de onvolkomenheid op informatiebeveiliging weggewerkt.
- op lange termijn stapsgewijs toegewerkt naar een volwassenheidsniveau 3 voor de IenW organisatie en de awareness van cybersecurity bij alle medewerkers van IenW verhoogd.

<u>Communicatie Tweede Kamer</u>
Loopt via de begroting van IenW (HXII)

Cyberweerbaarheid in de watersector

Huidige stand van zaken
In 2021 wordt de inzet op de versterking van de cyberweerbaarheid in de watersector geïntensiveerd. Met de waterpartners zijn in het kader van het bestuursakkoord water nadere afspraken gemaakt over het uitvoeren van gezamenlijke projecten ter versterking van de cyberweerbaarheid voor de sectoren drinkwater, keren en beheren (landelijk en regionaal) en afvalwater. Deze aanvullende BAW-afspraken over cybersecurity zijn in 2020 ondergebracht onder het programma 'Versterken cyberweerbaarheid in de watersector'. Partijen in de watersector werken onder regie van het ministerie van IenW in dit programma samen aan ongeveer 15 projecten die met name gericht zijn op de beveiliging van procesautomatisering (IACS). Er worden instrumenten ontwikkeld om ketenrisico's te onderkennen, risico's te beheersen of de impact van een cyberincident te mitigeren. Door de Stuurgroep Water is afgesproken om in 2021 drie BAW+ afspraken te intensiveren. Dit betreft het:

1. stapsgewijs uitwerken van een brede cyberstandaard/handreiking voor de procesautomatisering als aanvulling op de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO);
2. doorontwikkelen van het Computer Emergency Response Team (CERT) Water Management naar een Security Operations Center (SOC) Water Management;
3. toetsen van de ontwikkelde methodiek voor ketenrisico's door het toepassen op concrete waterketens.

In Q1 2022 wordt de handreiking procesautomatisering voorzien. Deze wordt ontwikkeld op basis van een richtlijn van Rijkswaterstaat die al generiek is gemaakt voor de waterschappen. De doorontwikkeling van het CERT Water Management ligt op schema en in november 2021 zal worden gestart met de evaluatie van de Proof of Concept. Op basis daarvan worden tevens de vervolgstappen voor 2022 vastgesteld. In de loop van 2021 is de methodiek voor ketenrisico's aan de hand van 2 casussen getoetst en daarmee definitief vastgesteld. Eind 2021 wordt gestart met de derde en laatste fase, waarbij het zwaartepunt bij de gemeenten zal komen te liggen. De methodiek is tevens onderwerp van gesprek geweest tijdens de bestuurlijke cybertafel op 08 november, die in het kader van de overheidsbrede cyberoefening dit jaar voor de eerste keer werd georganiseerd.

In het kader van de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Wbni) is er in de eerste helft van 2021 gewerkt aan een ministeriële regeling voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen. Deze ministeriële regeling cybersecurity IenW geldt voor alle Aanbieders van Essentiele Diensten (AED's) van IenW binnen de beleidsdomeinen drinkwater, luchtvaart, maritiem (en later spoor en weg) en is sinds 1 juli 2021 van kracht.

Naar aanleiding van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer (ARK) over cybersecurity van vitale waterwerken zijn door Rijkswaterstaat 7 van de 8 ARK aanbevelingen en 5 (van 5) moties uitgevoerd. Tussen 2020 en 2023 is/wordt door Rijkwaterstaat extra geïnvesteerd in het risicogestuurd en programmatisch uitvoeren van verbeteringsmaatregelen.

De vitaliteitsbeoordeling voor het proces keren en beheren (regionale watersystemen) wordt in Q1 2022 afgerond, gevolgd door besluitvorming over het aanmerken van vitale aanbieders onder de waterschappen en het actualiseren van de roadmap met actieprogramma voor keren en beheren.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Naar verwachting dienen de twee nieuwe Europese richtlijnen, namelijk de Network and Information Security Directive 2.0 (NIS 2.0) en de Critical Entities Resilience Directive (CER) binnen 2 jaar in nationale regelgeving worden geïmplementeerd. Deze nieuwe richtlijnen alsmede de IenW cybersecuritystrategie die in Q2 2022 wordt opgesteld zijn richtinggevend voor de doorontwikkeling van het beleid, regelgeving en programmering.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
- Brief van 15 juni 2020 met het kenmerk IENW/BSK-2020/108239
- Brief van 4 november 2020 met het kenmerk IENW/BSK-2020/216558
- Brief van 2 juni 2021 met kenmerk IENW/BSK-2021/130024
- Brief van 16 november 2021 met kenmerk IENW/BSK-2021/301273

Cybersecurity Rijkswaterstaat

Huidige stand van zaken/problematiek
Rijkswaterstaat werkt aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. RWS inzet is over de band van de inhoudelijke opgaven van ons Departement een goede vertaling te maken van ambities en maatregelen op het gebied van IV. We leggen zo een logische relatie tussen de beleidsopgaven en de ontwikkelopgave IV van RWS (denk aan standaardisering Industriële automatisering, datagestuurd assetmanagement, sensoring) en de daarvoor benodigde financiering. Cybersecurity is een gamechanger in het denken over ketenafhankelijkheden en de risico-assessments voor de netwerken van RWS.

RWS werkt aan cybersecurity
In 2018 heeft RWS, in zijn rol als beheerder, aangegeven welke cybersecurityrisico's er zijn op de RWS netwerken en welke maatregelen noodzakelijk werden geacht om deze risico's terug te

brengen naar een acceptabel risiconiveau. Versterking van de aanpak van cybersecurity wordt door RWS als noodzakelijk geacht om verschillende redenen:

1. Het aantal SOC monitoring events ('verdachte situaties') is in de afgelopen jaren meer dan verviervoudigd. Dit vraagt om voldoende capaciteit om de verdachte situaties te onderzoeken.
2. Er sprake is van een verhoogde dreiging, gezien het algemene dreigingsbeeld en het specifieke dreigingsbeeld voor het Hoofd Water Systeem en Hoofd Vaarwegennet. De aanname is dat er ook sprake is van een verhoogde dreiging bij het Hoofd Wegennet van RWS.
3. Uit de in 2019 door RWS gedeelde concept risicobeelden met de beleidsdirecties blijkt dat RWS nog verdere maatregelen moet treffen om voldoende digitaal weerbaar te zijn. Aangezien het treffen van met name de preventieve maatregelen op de objecten een flinke doorlooptijd kent, houdt dit digitale weerbaarheidsrisico ook langer aan.
4. Er is nog geen volledig zicht op alle dreigingsbeelden en daaraan gerelateerde risicobeelden. Voor het Hoofd Wegennet wordt het dreigingsbeeld in 2022 gerealiseerd door DGMo. Daarnaast moet voor verschillende sectoren worden bezien of dit vitale sectoren zijn met consequenties voor RWS als uitvoerder.

Cybersecurity programma aanpak
Eind maart 2019 heeft de Algemene Rekenkamer (ARK) geconstateerd dat Rijkswaterstaat een hoop werk heeft verzet. Maar ook dat RWS nog niet alle gestelde doelen heeft behaald. Lopende de verkenning voor de cybersecurity strategie van IENW heeft RWS een voorstel ingediend bij beleid met een pakket van 14 (no-regret) maatregelen. Na akkoord van beleid is een *programma* opgezet gericht op het uitvoeren van de maatregelen. De toegekende claim omvat gelden voor structurele versterking voor 50,7 fte en 8,9 mln, en incidentele impulsgelden voor 16 fte en 21,4 mln.

Met het programma worden eenmalig maatregelen uitgevoerd gericht op het verminderen van risico's en zet RWS de borging van de continuïteit van missiekritieke processen als hoofddoelstelling centraal. Na uitvoering van het programma is de weerbaarheid van RWS tegen cyber security op een voldoende niveau gekomen om via de reguliere processen bedrijfsvoering, aanleg & onderhoud etc. gesteld te staan voor cybersecurity dreigingen van dit moment.

Ambitie 2021 en verder
De ambitie van RWS is om cyber in alle reguliere processen voor de uitvoering onder te brengen, o.a. door structurele versterking. Cybersecurity is namelijk meer dan alleen ICT inzetten om snel kwaadwillenden te detecteren, maar gaat ook over inschattingen maken met wie we zaken kunnen doen, contractueel voorbereid zijn op nieuwe dreigingen en een alternatieve werkwijze paraat te hebben, mocht ICT falen door een hack.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
Over cybersecurity rapporteert RWS via het beleid aan de Tweede Kamer.
FIB coördineert cybersecurity binnen IenW.

3d 6. Internationaal

Klimaatadaptatie en Water internationaal, inclusief de Watergezant

Huidige stand van zaken/problematiek
Nationaal belang: ook Nederland is klimaatkwetsbaar
Klimaatverandering raakt ook Nederland. Dit blijkt uit de drie extreem droge zomers, een stijgende zeespiegel, het zesde IPCC-rapport en ongekende wateroverlast in Limburg, Duitsland en België. Ons aanpassen aan de nieuwe klimaatomstandigheden is noodzakelijk om schade aan infrastructuur, natuur, gewassen en slachtoffers door weersextremen te voorkomen. Naast de toenemende extreme weersituaties vraagt ook de graduele verandering van de klimaatomstandigheden om de nodige aanpassingen in alle sectoren.

Voor Nederland als de delta waar alle grote rivieren van Europa bij elkaar komen, is een versterkte internationale inzet op adaptatie essentieel: de wereld moet sneller actie nemen dan NL om ons land droog te houden. Diverse onderzoeken laten echter zien dat adaptatie en water

slecht scoren in relevante planvorming, zoals de Nationally Determined Contributions (NDCs) en de Nationale Adaptatie plannen (NAPs). Daarom is het voor IenW belangrijk om bij te dragen aan coalities en trajecten die bijdragen aan betere planvorming en uitvoerbaar maken van plannen: denk aan de WMO Coalitie Water and Climate dat zich richt op meer en betere uitvoering, samenwerken met KNMI voor betere klimaatdata, de Water Tracker voor borgen water/adaptatie in NDCs, Water Community voor internationale samenwerking, Water Footprint Netwerk voor PPP (ism DSGC), etc.

Leren van de wereld voor de Nederlandse opgaven
Door klimaatverandering zijn weerpatronen drastisch aan het veranderen en is de wereldwijde waterbalans verdwenen. De buien worden met het jaar intensiever en hebben daardoor vaker een verwoestend effect. Langdurige droge periodes volgen elkaar steeds sneller op. Om schade en overlast door weersextremen zoveel mogelijk te beperken kunnen we niet blijven doen wat we doen. We moeten onze samenleving en economie op een andere manier gaan vormgeven. Lokaal- en regionaal waterbeheer speelt hierin een cruciale rol voor een transitie naar een klimaat robuust watersysteem. Nederland heeft kennis en kunde te delen met de wereld, maar kan ook leren van de wereld op veel terreinen voor haar eigen nationale weerbaarheid en adaptieve capaciteit. Daarnaast is het essentieel dat onze eigen water- en adaptatiesector internationaal blijft opereren om daarmee voldoende incentive en mogelijkheden te hebben om te blijven innoveren.

Internationale afspraken halen door actie te versnellen
Agenda 2030 Nederland heeft zich gecommitteerd aan een aantal beleidsbepalende internationale raamwerken, zoals Agenda 2030, waarbij landen zich inzetten op het behalen van de sustainable development goals. Deze SDGs vormen m.n. in het multilaterale VN-netwerk een rode draad. IenW draagt bij aan meerdere SDGs, w.o. SDG 6 gericht op water. Agenda 2030 is niet opgezet vanuit een klimaatdoel: het is er om vorm te geven aan een rechtvaardige, gelijke en duurzame wereld. Zelfs zonder klimaatverandering werken we aan de SDGs, maar feit is dat het behalen van verschillende SDGs beïnvloed worden door een snellere klimaatverandering. Om Agenda 2030 te kunnen behalen, moet klimaatadaptatie actie versneld worden. Dat geldt ook voor de afspraken uit het Parijsakkoord, waar klimaatadaptatie op gelijke voet staat met klimaatmitigatie.

COP Klimaatadaptatie was een centraal thema tijdens COP 26 in Glasgow, de mondiale klimaatonderhandelingen. Daar is onder andere een inspanningsverplichting afgesproken om publieke klimaatfinanciering voor adaptatie de komende jaren te verdubbelen, de inzet over de nationale adaptatieplannen de komende jaren te verbeteren en ook een werkplan voor het verder samenwerken aan de mondiale adaptatiedoelstelling afgesproken.

UN 2023 Tenslotte is IenW nauw betrokken bij de decade of action voor water, zoals afgesproken op UN-niveau. Nederland is samen met Tadzjikistan voorzitter van de UN 2023 water conferentie waar gekeken wordt waar we staan in deze decade of action. Waar BZ verantwoordelijk is voor de processen rondom dit soort internationale raamwerken, is IenW vanuit inhoud nadrukkelijk betrokken. Hiervoor zetten we meerdere instrumenten in: de kennis en kunde vanuit onze sector (denk aan Topsector Water en Maritiem, maar ook RWS en de waterschappen), grootschalige programma´s gericht op bilaterale samenwerking en instrumenten als Valuing water en Water as Leverage. IenW bouwt daarbij voort op het interdepartementale (IenW, BZ, EZK en LNV) beleid zoals genoemd in de Nederlandse Internationale Water Ambitie (NIWA).

Nederlandse Internationale Water ambitie
Nederland staat wereldwijd bekend om zijn expertise en ervaring op watergebied. Daarom werken de ministeries van Buitenlandse Zaken, Economische Zaken en Klimaat, Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid en Infrastructuur en Waterstaat sinds 2015 intensief samen en bundelen hun expertise en financiering om de wereldwijde waterproblemen aan te pakken. Met een gezamenlijk aanpak wil Nederland de waterveiligheid en waterzekerheid van stedelijke delta's verbeteren. Dit staat in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) die in juli 2019 naar de Tweede Kamer is gestuurd. De coördinatie verloopt via het Interdepartementaal Watercluster, waar naast IenW ook RWS, BZ, LNV en EZK aan deelnemen.

Bilaterale samenwerking: andere landen helpen met klimaat- en waterweerbaarheid
Het ministerie richt zich op bilaterale en multilaterale aspecten van internationale samenwerking waarbij het accent ligt op het beschikbaar stellen en exporteren van kennisintensieve producten

en dienstverlening. Hierbij zijn klimaatadaptatie en water nauw verbonden. De Watergezant is aangesteld door IenW en werkt als boegbeeld voor Rijksbrede inzet op klimaatadaptatie en Watermanagement in de wereld. De watergezant werkt binnen de kaders van de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA). Besloten is de Watergezant voor een nieuwe termijn van 3 jaar aan te stellen met specifieke inzet op klimaatadaptatie en Water onder aansturing van IenW/DGWB. Een belangrijke opdracht hierbinnen is om, samen met het Ministerie van Buitenslandse Zaken, de voorbereidingen te treffen voor de VN Water Conferentie in New York in 2023 (UN 2023) waar Nederland samen met Tadzjikistan de organisatie voert.

Bilaterale samenwerking is gericht op het NIWA-speerpunt "realiseren lokale uitvoeringscapaciteit en het positioneren van Nederlandse watersector" (economische diplomatie). Een lange termijn samenwerking is aangegaan met 7 deltalanden (Indonesië, Vietnam, Myanmar, Colombia, Bangladesh, Egypte en Mozambique) met nieuwe accenten op stedelijke delta's. Het doel hiervan is uitwisselen van kennis tussen deltalanden op het gebied van klimaatadaptatie en watermanagement en het versterken van de positie van de Nederlandse watersector. IenW zet hiervoor het programma Partners voor Water in met een HGIS (Homogene Groep Internationale Samenwerking) budget van omstreeks € 65 miljoen (looptijd 2016 t/m 2021, een vervolgprogramma 2022-2027 is in voorbereiding). Ook voert het departement de coördinatie over de samenwerking met de landen India, Singapore, Filippijnen, Argentinië en Chili. Hierbij geldt dat strategische samenwerking gewenst is vanuit geopolitieke- en/of economische overwegingen. Het ministerie van IenW werkt nauw samen met het ministerie van Buitenlandse Zaken waarbij IenW met name de inhoudelijke kennisleverancier is in samenwerking met het Deltaprogramma en Rijkswaterstaat.

Via de werkzaamheden van *multilaterale samenwerking* kan Nederland een aantal zaken internationaal agenderen bij instellingen zoals de Wereldbank, OESO, HELP, UNECE, UNESCO, IGRAC, WRI, SIWI, UN Water en de World Water Council. Dit draagt enerzijds bij aan de doelstellingen van de Nederlandse Internationale Waterambitie en anderzijds aan het Nederlandse beleid op het gebied van waterkwaliteit, zoetwater, waterveiligheid, governance, etc. Er is dus een sterke wisselwerking tussen nationale context en internationale fora.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn:
- De bestaande bilaterale en multilaterale samenwerking vanuit het waterbeleid versterken met het versnellen van adaptatie acties. Hierbij hoort het verbinden van water aan klimaat en andersom.
- Bijdragen aan de uitvoering van internationale afspraken zoals SDG 6, via bilaterale samenwerking. Hiervoor heeft IenW de beschikking over een aantal instrumenten:
    X Start en uitvoering van het PvW programma 2022-2027.
    X 'Dutch Disaster Risk Reduction Team' instrument (2022-2027).
- Bijdragen (vanuit inhoud en netwerken) aan de opbouw van de UN Water conferentie 2023 door een BZ/IenW projectorganisatie.
- Verder door ontwikkelen van Nederland als Center of Excellence door nauwe samenwerking met Nederlandse kennisinstellingen en topsectoren en daarmee ook investeren in het nationale leer- en verdienvermogen.
- Verder bestendigen van de rol van Nederland als 'governmental-host' van de internationale organisatie Global Center on Adaptation.

Lange termijn
- Waterzekerheid en waterveiligheid vergroot in 8 stedelijke delta's.
- Relatie bestendigd met de 8 deltalanden (Opvolger Programma Partners voor Water).
- Nederland toont mondiaal leiderschap op klimaatadaptatie en watermanagement.
- Inzet gericht op behalen van de SDG's in 2030.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Kamerbrieven inzake klimaatdiplomatie waar klimaatadaptatie onderdeel van is.
- Beleidsbrieven gericht op klimaatadaptatie en water internationaal.

3d 7. Overige onderwerpen

Fysieke Leefomgeving (Omgevingswet, Novi)

Huidige stand van zaken
De stelselverantwoordelijkheid binnen het Rijk voor de fysieke leefomgeving ligt bij de minister van BZK. Dit is bij de vorige regeringsperiode van IenM overgegaan. Iedere bewindspersoon in het fysieke domein blijft echter (mede)verantwoordelijk voor delen van de fysieke leefomgeving en voor het maken van integrale afwegingen vanuit het eigen domein. Dit is ook in de Omgevingswet zo vastgelegd.

De komende jaren wordt de druk op de ruimte nog hoger dan hij is. De woningbouwopgave, de energietransitie en de landbouw/natuurtransitie vragen om veel ruimte en staan volop in de politieke schijnwerper. De opgaven die bij IenW liggen, zoals de transitie naar circulaire economie, klimaatadaptatie en het blijven faciliteren van de bereikbaarheid, zullen ook ruimte nodig hebben. Het is dus een grote puzzel die we met elkaar (zowel binnen het Rijk als met de mede-overheden) zullen moeten leggen.

De Rijksvisie op het fysieke domein is vastgesteld in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Deze is in 2021 vastgesteld. Hierin zijn de nationale belangen benoemd en een aantal principes vastgelegd. Deze principes zijn:
- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies,
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en
- Afwentelen wordt voorkomen.

In de 21 nationale belangen staan onder meer:
- Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
- Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
- Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
- Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
- Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.

In de NOVI is een eerste proeve gedaan om tot integrale afweging te komen, maar we zijn er nog niet. De roep om meer regie en meer scherpte in keuzes vanuit het Rijk, worden breed gedragen. De NOVI kent een cyclisch karakter, waarbij ingestoken is op een cyclus van 4 jaar. De NOVI wordt verder mede geoperationaliseerd in omgevingsagenda's die per landsdeel met de regio worden opgesteld. Daarnaast komt het terug in de nationale programma's, zoals voor water en het nationaal programma milieu dat nu wordt opgesteld. En er zijn 8 NOVI-gebieden waarin gebiedsgericht het Rijk samen met de medeoverheden kijkt. Vanuit het onderzoek naar het landelijk gebied (als opvolging van de motie Harbers in de Tweede Kamer) en een interdepartementaal Beleids Onderzoek Ruimtelijke Ordening zijn voorstellen gekomen voor aanpassing van de governance en de inzet op het ruimtelijke domein. Voor het nieuwe kabinet is een stellingname brief in voorbereiding op deze en andere rapporten over de fysieke leefomgeving.

Het juridisch kader voor de fysieke leefomgeving is vastgelegd in de Omgevingswet. De Omgevingswet treedt op 1 januari 2022 in werking. Het Koninklijk Besluit om het op deze datum in werking te laten treden, ligt nog voor bij de Eerste Kamer. De Eerste Kamer maakt zich zorgen over de uitvoerbaarheid van de regelgeving, de kosten-baten van het systeem in relatie tot de financiële positie van de gemeenten en de voortgang van het ondersteunende digitale stelsel. Daarmee is de inwerkingtreding op 1 juli of 1 oktober 2022 nog niet zeker.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Medio 2021: Kabinetsreactie op IBO Ruimtelijke Ordening en onderzoek landelijk gebied
1 juli of 1 oktober 2022: in werking treding van de Omgevingswet
2025: herziening NOVI (op basis van 4 jarige cyclus)

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De communicatie met Eerste en Tweede Kamer verloopt via de minister van BZK. De Eerste Kamer bekijkt de voortgang en de inwerkingtreding van de Omgevingswet kritisch.

Geborgde zetels in waterschapsbesturen

De minister van IenW is (stelsel)verantwoordelijk bewindspersoon voor de Waterschapswet en daarmee de hoeder van het waterschapsbestel. Met de Waterschapswet is de plaats van de waterschappen in de bestuurlijke organisatie van ons land in een organieke wet verankerd. De Waterschapswet regelt de institutionele vormgeving van het waterschap en daarmee de wezenskenmerken van het waterschap, waaronder de bestuurlijke en financiële structuur. Het oplossen van knelpunten in die structuur is de verantwoordelijkheid voor de bewindspersoon van IenW.

Huidige stand van zaken
In het notaoverleg op 1 juli 2019 heeft de minister van IenW toegezegd een commissie in te stellen die onderzoek doet naar de geborgde zetels (Kamerstuk 35 140, nr. 16).
Op 5 juni 2020 heeft de commissie Boelhouwer het rapport 'Geborgd gewogen – advies over geborgde zetels in waterschapsbesturen' aan de minister aangeboden.
De commissie adviseert om de geborgde zetels af te schaffen en beveelt aan om alle waterschapsbesturen een gelijke omvang van 30 zetels te geven. Als alternatief adviseert de commissie om agrariërs en natuurterreinen 2x2 zetels in ieder AB te geven, geen zetels meer voor bedrijven en geen vaste zetel in het DB voor een geborgde zetel.
Op 5 juni 2020 heeft de minister een vervolgproces aangekondigd waarin het OFL met belanghebbenden reflecteert op het rapport.
Op 17 december 2020 heeft het OFL de rapportage 'De stem van het water – Perspectieven uit een brede consultatie over geborgde zetels in waterschapsbesturen' aan de minister aangeboden.

Het OFL heeft alle perspectieven in kaart gebracht. Er is een duidelijke tweedeling in meningen van belanghebbenden; deze zijn óf voor óf tegen afschaffing van de geborgde zetels.
Het enige punt waar belanghebbenden het onderling eens over zijn, is het belang van kennis voor de waterschappen, maar zij verschillen over de manier waarop kennis geborgd moet zijn.
Het OFL signaleert dat de startpositie van de perspectieven verschilt; er is een verschillend beeld van de opgaven en positie van het waterschap. Het is volgens OFL ¨van wezenlijk belang om ook de taak van het waterschap en context van de institutionele ordening (relatie met bijvoorbeeld gemeenten en provincies) te betrekken bij een discussie over de bestuursordening.

De minister van IenW heeft het rapport van het OFL in januari 2021 naar de Kamer verstuurd.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
De volgende waterschapsverkiezingen zijn in maart 2023. Een eventuele wetswijziging kan op zijn vroegst voor die verkiezingen doorwerken, anders 4 jaar later.
Daarnaast heeft het kamerlid Bromet (GL) op 21 oktober 2020 de initiatiefwet Democratisering waterschappen ingediend bij de Kamer, dat strekt tot afschaffing van de geborgde zetels vóór de waterschapsverkiezingen van 2023. Na een gehouden rondetafelgesprek op 18 november 2021 hebben Kamerleden tot en met 23 november voor hun inbreng.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Met de motie Van Brenk (50+) (Kamerstuk 35 140, nr. 13) van 4 juli 2019 is de regering verzocht om het AcW-advies uit 2015 niet bij voorbaat over te nemen, maar breed te kijken naar de mogelijkheden van aanpassing van het stelsel van de geborgde zetels. Dit is gebeurd.
In januari 2021 heeft de Kamer het OFL-rapport ontvangen en daarmee is – samen met het advies van de Commissie Boelhouwer en de oudere adviezen van ACW en CAW – alle beslisinformatie voorhanden.

Belastingplannen waterschappen

De minister van IenW is (stelsel)verantwoordelijk bewindspersoon voor de Waterschapswet en daarmee de hoeder van het waterschapsbestel. Met de Waterschapswet is de plaats van de waterschappen in de bestuurlijke organisatie van ons land in een organieke wet verankerd. De Waterschapswet regelt de institutionele vormgeving van het waterschap en daarmee de wezenskenmerken van het waterschap, waaronder de bestuurlijke en financiële structuur. Het oplossen van knelpunten in die structuur is de verantwoordelijkheid voor de bewindspersoon van IenW.

Huidige stand van zaken
Door de OESO is aanbevolen om principes als 'de gebruiker/vervuiler betaalt' meer toe te passen voor een beter waterbewustzijn in Nederland. Ook de werkgroep BMH heeft geconstateerd dat in Nederland nog weinig gebruik gemaakt wordt van financiële of economische instrumenten bij het omgaan met risico's op watertekorten.

Naar aanleiding van het OESO-rapport is in 2016-2018 door IENW onderzoek gedaan naar een toekomstbestendige financiering van het waterbeheer. Hierbij is gekeken of principes als 'de gebruiker/vervuiler betaalt' beter toegepast konden worden. In dat perspectief zijn ook de waterschapsbelastingen tegen het licht gehouden. Hiervoor had door de Unie van Waterschappen deze Commissie Aanpassing Belastingstelsel Waterschappen (CAB) ingesteld. IENW kon zich destijds voor een groot deel vinden in de aanbevelingen die uit deze onderzoeken zijn gekomen.

Binnen de Unie van Waterschappen kon men echter geen overeenstemming bereiken over het implementeren van de voorstellen. Voor een deel van de waterschappen gingen de voorstellen te ver. In 2019 heeft de Unie van Waterschappen daarom opnieuw onderzoek gedaan naar aanpassingen aan het belastingstelsel voor waterschappen. Dit onderzoek richtte zich alleen op het oplossen van door de waterschappen ervaren knelpunten in de belastingheffing. De principes als 'de gebruiker/vervuiler betaalt' zijn bewust niet meegenomen om snel tot voorstellen te komen.
Op 11 december 2020 heeft de Unie de resultaten hiervan naar de minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd. Voor het grootste deel van deze voorstellen bestaat breed draagvlak, over één onderdeel hebben nog gesprekken plaatsgevonden met de Unie en VNO. Hierover is besloten dat dit onderdeel in de internetconsultatie expliciet als concept zal worden gepresenteerd. De verwachting is dat de internetconsultatie begin 2022 van start kan gaan.

Daarnaast is er een vervolgtraject in gang gezet, getrokken door IENW, om te komen tot een meer fundamentele herziening van het belastingstelsel, waarbij het principe de vervuiler/gebruiker betaalt meer leidend zal zijn.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
In 2021-2022 worden de voorstellen van de Unie van Waterschappen omgezet in wetgeving. Ook zal duidelijk worden hoe gekomen kan worden tot een meer fundamentele herziening van het belastingstelsel.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
In februari 2021 heeft de minister de belastingvoorstellen van de Unie van Waterschappen zonder appreciatie doorgestuurd naar de Tweede Kamer. Daarbij is toegezegd dat de Kamer geïnformeerd zal worden over de uitkomsten van de gesprekken die nu nog plaatsvinden.

Bodemkwaliteit

Huidige stand van zaken
Er is de laatste jaren veel maatschappelijke en politieke aandacht voor bodemkwaliteit,, onder meer naar aanleiding van dossiers als PFAS en granuliet. Helder is dat extra inspanning noodzakelijk is om het bodemstelsel, de aanpak en de bodemregelgeving welke dateert uit 2008 (verder) op orde te krijgen en toekomstvast te maken.
Dit doen we door middel van het opstellen van een visie voor bodem (kwaliteit), het inbouwen van regels en normen voor PFAS-houdende grond in de bestaande bodemregelgeving en er wordt gewerkt aan een algemene methodiek niet-genormeerde stoffen in de bodem, bestaande uit een signalerings- en monitoringsmethodiek om de problematiek snel in beeld te kunnen brengen, en een handelingsperspectief bij het aantreffen van een niet-genormeerde stof in de bodem. Verder werken we binnen IenW aan een meer integrale aanpak van het stoffenbeleid zodat er een betere aansluiting is tussen bodem, water, lucht en circulaire economie. We voeren een verkenning uit van verdere herziening van bodemnormering op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten en de noodzaak om reststromen zoals thermisch gereinigde grond, bodemassen en schuimglas uit oogpunt van circulariteit en milieubescherming beter te reguleren. Het beleid en de regelgeving voor het verondiepen van diepe plassen wordt herijkt. Al sinds de jaren 80 wordt stevig ingezet bodemverontreiniging, bijvoorbeeld bij (voormalige) gasfabrieken, ondergrondse tanks, tankstations en stomerijen. Acties kunnen bijvoorbeeld

bestaan uit het in beeld brengen, monitoren, saneren of gebiedsgericht beheren van grondwater .Er worden hiervoor nieuwe meerjarige afspraken met de andere overheden over de inzet van de bodemmiddelen gemaakt. Ook wordt de samenwerking/governance op het gebied van bodem en ondergrond herijkt.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Korte termijn:

- 2021: nieuwe meerjarige afspraken met de andere overheden over gezamenlijke inzet op bodem en financiering hiervoor vanuit het Rijk. Vanaf 2022 wordt hier uitvoering aan gegeven.
- Inwerkingtreding Omgevingswet (vermoedelijk 1/7/2022). Hierin wordt o.a. de nieuwe rol gemeenten m.b.t. bodemsaneringen geregeld, versterking van de besluitvormingsprocedure diepe plassen en aanpassing van de milieueisen bij verondiepingen.
- Herijking diepe plassenbeleid
- Implementatie quick wins verbetering kwalibo naar aanleiding uitkomsten taskforce bodemstelsel
- Herziening van het bodemstelsel.
- Opnemen van PFAS-nomen in wet- en regelgeving, waar mogelijk onder de Omgevingswet en anders in de Regeling bodemkwaliteit
- Het uitwerken van een algemene methodiek hoe om te gaan met nieuwe verontreinigende stoffen in de bodem, deze met medeoverheden en sector af te stemmen en waar nodig deze in regelgeving vast te leggen.
- Ontwikkelen van een visie op het gebruik van reststoffen in relatie tot het bodemstelsel.
- Ontwikkelen van een visie op het meewegen van (meer) ecologische criteria in het bodemstelsel.

Lange termijn:

- Aanpassing regelgeving voor toepassen van grond en bagger (nieuwe wetenschappelijke inzichten, beter aansluiten bij waterkwaliteit en hergebruik van afvalstromen).
- Volledige implementatie uitkomsten taskforce bodemstelsel (verbetering kwalibo).
- Implementatie van uitkomsten van de herziening van het bodemstelsel.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- In m.n. de Kamerbrief 11 december 2018 en tijdens notaoverleg op 12 mei 2020 zijn toezeggingen over diepe plassen gedaan. Naar verwachting kan over in het voorjaar van 2022 een brief naar de Tweede Kamer gestuurd worden over de ingezette acties naar aanleiding van deze toezeggingen.
- Publicatie van het Definitief Handelingskader PFAS, juni 2021. Dit betreft de laatste actualisatie voordat de normen in de regelgeving worden opgenomen.
- Op 4 november 2021 is er een brief over Thermisch gereinigde grond (TGG) naar de Tweede Kamer gestuurd naar aanleiding van het RIVM rapport "Toepassing van thermisch gereinigde grond".
- Op 16 november is met de brief voor het wetgevingsoverleg water van 22 november 2022 het rapport van de heer Kuijken "Schurende korrels" aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit rapport is geschreven naar aanleiding van de motie Moorlag van 2 december 2020. Deze motie vraagt te onderzoeken hoe lessen uit de casus granuliet zijn te trekken en deze te gebruiken om extra waarborgen voor integriteit en rolzuiverheid in te bouwen in de voorbereiding van besluiten en in de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Toegezegd is om hier de Kamer begin 2022 nader over te informeren.
- Op 16 november 2021 is er een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over granuliet. De brief gaat in op het aanvullend onderzoek door Arcadis om het effect van mogelijke aanwezigheid van granuliet in de leeflaag van plas de Moleneindse Waard te beoordelen.
- Andere onderwerpen waarover aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd o.a.: schuimglas, batterijen en plastic in menggranulaat, staalslakken, bestuurlijke afspraken met andere overheden en het kwalibostelsel (zie ook het onderwerp Taskforce Bodem).

Taskforce Bodem

Huidige stand van zaken

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 18 september 2020 over het rapport van de heer Kuijken over granuliet en het Besluit bodemkwaliteit heeft staatssecretaris Van Veldhoven de secretaris-generaal gevraagd een taskforce Versterking bodemstelsel in te stellen en te komen met een plan van aanpak voor het doorvoeren van de benodigde verbeteringen in het stelsel van kwaliteitsborging bodem (Kwalibo). De Taskforce is op 1 oktober 2020 gestart met voorbereidende werkzaamheden en organisatorische inrichting en wordt gevormd door:
- de secretaris-generaal (voorzitter)
- de directeur-generaal Water en Bodem
- de directeur-generaal Milieu en Internationaal
- de plv. directeur-generaal Rijkswaterstaat
- de inspecteur-generaal Inspectie Leefomgeving en Transport
- de directeur Juridische en Bestuurlijke Zaken

De Taskforce heeft opdracht gegeven aan een IenW-breed programmateam, onder leiding van een progammamanager van ABD-Interim, om een plan van aanpak op te stellen. Het programmateam is in januari 2021 gestart en heeft de aanbevelingen uit de recente rapporten die zijn gepubliceerd op het terrein van het bodemstelsel als startpunt genomen voor de voorgestelde maatregelen ter verbetering van het Kwalibo-stelsel.
Het programma is ingedeeld in drie werksporen:
- het project Kwalibo-stelsel (Kwalibo);
- het project Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH), en;
- het project Organisatie, kennis en samenwerking (Organisatie).

Het programma wordt aangestuurd door de Taskforce en wordt gevolgd en geadviseerd door een externe klankbordgroep met onafhankelijke en gezaghebbende leden vanuit de wetenschap en de praktijk. De uitvoering van het programma vindt plaats in overleg met de private en decentrale partners.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Het programma heeft een looptijd tot eind 2021. Dan zal een uitvoeringsplan worden opgeleverd met:
- uitgewerkte, onderling afgestemde voorgestelde maatregelen ter verbetering van het Kwalibo-stelsel;
- een planning voor de invoering daarvan en een overzicht van wie daarbij waarvoor verantwoordelijk is;

Het uitvoeringsplan wordt opgesteld mede op basis van een door en met alle betrokken partijen, publiek en privaat, opgestelde ex ante evaluatie.
Na de vaststelling van dit plan wordt de staande organisatie verantwoordelijk voor de invoering van daarin opgenomen maatregelen.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Het uitvoeringsplan wordt in december 2021 aangeboden aan de staatssecretaris en kan vervolgens worden gedeeld met de Tweede Kamer.

3e Uitvoering en Toezicht (RWS)

Ontwikkelingen gezamenlijke crisisbeheersing

Huidige stand van zaken/problematiek
Risico's en crises zijn de laatste jaren veranderd. Door digitalisering en het werken in ketens is er sprake van veel meer onderlinge afhankelijkheden. Daar waar een treinongeval doorgaans op regionaal niveau speelt, vragen 'nieuwe' crises een bovenregionale aanpak. Een cybercrisis bijvoorbeeld houdt zich niet aan regio- of landsgrenzen en raakt verschillende beleidsterreinen en ook doorlooptijden zijn lastiger in te schatten (zoals de coronacrisis).
Sociale media dragen er – meer dan voorheen - aan bij dat plaatselijke gebeurtenissen een landelijke of zelfs internationale impact kunnen hebben. Voor een succesvolle aanpak van een crisis is inbreng van publieke én private stakeholders noodzaak en vindt crisisbesluitvorming op meerdere niveaus plaats. Nederland zal op alle niveaus voldoende toegerust moeten worden om crisis met elkaar te beheersen. Deze gewenste samenwerking is de komende jaren ook voor IenW de rode draad om crisisbeheersing blijvend te verbeteren. Dat doen we langs drie lijnen.

1. Landelijke crisisplannen

Een belangrijke stap in een verbetering van deze samenwerking is het gezamenlijk opstellen van landelijke crisisplannen. Hierin geven Rijk en veiligheidsregio's samen met publieke en private crisispartners vorm aan de voorbereiding op crises. Deze betere voorbereiding maakt dat de actoren elkaar al in de voorbereiding op crisis leren kennen, en niet pas op het moment dat een crisis zich aandient. Als IenW passen we dit model toe en wordt de voorbereiding op crises al langer in de volle breedte aangepakt. Voorbeelden zijn:

- de aanpak van de droogteproblematiek via het Management Team Watertekorten;
- de op 30 april 2021 vastgestelde landelijke crisisplannen op het gebied van stralingsincidenten en hoogwater en overstromingen. Beide plannen zijn opgesteld onder coördinatie van het DCC-IenW in samenspraak met JenV en alle andere betrokken ministeries, veiligheidsregio's, waterschappen, nationale kennisinstituten en de sector.

Deze aanpak van samenwerking via landelijke crisisplannen wordt verbreed en zal in vervolg worden toegepast op alle door het Rijk op te stellen crisisplannen.

2. <u>Een landelijk stelsel crisisbeheersing</u>

In crises en evaluaties (recent de evaluatie Wet Veiligheidsregio') is geconcludeerd dat de nationale en regionale crisisstructuren tijdens een crisis niet altijd optimaal samenwerken, met name vanwege mindere aansluiting van publieke en private crisispartners door de veiligheidsregio's. Deze aansluiting is voor IenW en haar crisispartners echter een voorwaarde om verantwoord invulling te geven aan rollen, taken en verantwoordelijkheden bij crisisbeheersing. IenW streeft er al langer naar deze aansluiting meer verplicht te stellen, omdat IenW een flexibele netwerksamenwerking met alle crisispartners op basis van impact, aard en omvang van incident beschouwt als een leidend principe bij de inrichting en werkwijze van de crisisaanpak.
IenW werkt daarom mee aan de totstandkoming van een integraal wettelijk kader als solide fundament voor deze samenwerking (gecoördineerd door JenV). Doel van het wettelijk kader is een samenhangend stelsel waarbinnen alle overheden slagvaardig onderling en met (private) crisispartners, maatschappelijke organisaties en burgers samenwerken om een grote verscheidenheid aan typen van incidenten en crises te kunnen beheersen.

3. <u>Landelijke faciliteit voor gezamenlijke informatiedeling</u>

Uit de evaluatie van recente crises komt tevens naar voren dat de landelijke- en bovenregionale informatievoorziening bij crisis onvoldoende ondersteuning biedt, wanneer op meerdere niveaus moet worden samengewerkt. Crisisbesluitvorming verloopt daardoor trager en minder effectief dan wenselijk is. De komende jaren wordt gewerkt aan de inrichting van een structureel beschikbare multidisciplinaire, operationele en naar behoefte op te schalen landelijke faciliteit die 24/7 ondersteuning biedt aan het regionaal en landelijk bevoegd gezag bij dreigende incidenten en crises. Door gezamenlijk op te trekken bij informatiedeling zal de samenwerking tussen Rijk, veiligheidsregio's en crisispartners verbeteren. Aan de ontwikkeling van deze faciliteit wordt door IenW actief deelgenomen. Inzet daarbij is de optimale aansluiting door IenW en de crisispartners.

Communicatie richting de Tweede Kamer
Het huidige kabinet heeft begin februari 2021 de Kamer geïnformeerd over bovenstaande initiatieven en recent voorgesteld het verbeteren van de samenwerking op crisisbeheersing tussen Rijk, regio en crisispartners onderdeel te maken van een nieuwe, brede strategische, gezamenlijke Agenda voor de komende kabinetsperiode, als opvolger van de Agenda risico- en crisisbeheersing 2018-2021.

Het medevormgeven van deze stelselherziening en het daarin inbedden van de belangen van IenW en haar crisispartners, is een belangrijke uitdaging waar het DCC-IenW zich de komende jaren voor gesteld ziet en uitvoering aan zal geven.

Uitvoeringsorganisatie: Mensen, kennis en vaardigheden

Huidige stand van zaken/problematiek
Het werk verandert: onder andere door technologische, maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen. Maar ook doordat er meer aandacht uitgaat naar vervanging, renovatie en beheer in plaats van aanleg. De productieopgave van de toekomst vraagt om nieuwe kennis en vaardigheden.

Tegelijkertijd is na 2025 de benodigde personele capaciteit onvoldoende gefinancierd en kan Rijkswaterstaat niet de volledige opgave uitvoeren. Het is aan het nieuwe kabinet om te besluiten over de beschikbare middelen voor de benodigde personele capaciteit.

De Human Capital Agenda van Rijkswaterstaat speelt in op de vraag om nieuwe kennis en vaardigheden. De Human Capital Agenda van Rijkswaterstaat laat zien hoe Rijkswaterstaat omgaat met het menselijk kapitaal binnen de organisatie en zorgt ervoor dat RWS in de komende jaren beschikt over voldoende gekwalificeerd personeel om samen met de markt aan de opgave te voldoen.

Korte en lange termijnmijlpalen
De Human Capital Agenda benoemt voor de periode 2019 – 2023 zes concrete speerpunten met bijbehorende maatregelen. Sleutelwoorden daarbij zijn opgavegericht, personeelsmobiliteit, kennis en goed werkgeverschap.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Met MIRT brief over voortgang projecten en moties en toezeggingen najaar 2021 wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken personele capaciteit RWS. De brief is nog niet verzonden.
- In de brief aan de Kamer van 17 december 2020 inzake Vervolg aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur is melding gemaakt van het knelpunt vanaf 2025 op de financiering van de personele capaciteit.
- De Human Capital Agenda RWS is in 2019 opgenomen in de Instandhoudingsbrief van Prinsjesdag (voor RWS-personeel) en de Kamerbrief Markt in Transitie (voor buitenwereld/markt). Hiermee is tevens de motie Kröger afgedaan waarin RWS wordt verzocht om met een plan te komen om ervoor te zorgen dat RWS zowel op de korte als de lange termijn over voldoende opgeleid personeel kan beschikken om alle noodzakelijke taken te kunnen uitvoeren.

Instandhouding Rijksinfrastructuur in beheer van RWS (Hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en hoofdwatersysteem) en ProRail

Het spoorwegennetwerk valt bij de huidige portefeuilleverdeling onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris.

Huidige stand van zaken/problematiek
Het in stand houden van de bestaande netwerken vraagt een steeds forser aandeel van de beschikbare middelen in het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.
De infrastructuur, die voor een groot deel halverwege de vorige eeuw is aangelegd, raakt op leeftijd en vertoont, mede door een steeds intensiever en zwaarder gebruik, slijtageverschijnselen. Daarnaast spelen toenemende eisen met betrekking tot klimaatadaptatie, cybersecurity, geluid, verduurzaming en digitalisering mee.

Scope Instandhouding
Onder instandhouding vallen alle activiteiten op het vlak van beheer en onderhoud en vervanging en renovatie van de bestaande infrastructuur. Bij Spoor wordt hiervoor de afkorting BOV gehanteerd. Bij de RWS netwerken wordt onderscheid gemaakt tussen respectievelijk Beheer en Onderhoud (BenO) en Vervanging en Renovatie (VenR). Tot het domein van het beheer behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement. Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren. Vervanging is het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object, terwijl renovatie zich erop richt de levensduur van het bestaande object te verlengen. Opdrachtgever (de beleidskern), opdrachtnemer (RWS) en eigenaar (SG) werken in de Kerngroep Sturing en Beheersing toe naar een integrale aansturing van RWS, waarbij de opdrachtverlening en informatie-uitwisseling op het totale werkpakket van RWS moet verbeteren.

Transitiefase
Het is noodzakelijk om een ontwikkeling in gang te zeten om de grotere instandhoudingsbehoefte te kunnen realiseren zodat we onze netwerken veilig, beschikbaar en betrouwbaar houden. De komende jaren moeten Rijkswaterstaat en ProRail stapsgewijs kunnen toegroeien naar deze situatie. Voldoende budget, en het borgen van de maakbaarheid en het

inlopen van de opgelopen achterstanden zijn hierbij randvoorwaarden. Beide uitvoeringsorganisaties en de markt hebben tijd nodig om structureel extra werk leveren. Uitvoeren van extra werk vraagt om een gedegen voorbereiding, aanbesteding en werving van personeel. PWC│REBEL adviseert in de validatie van 2020 om acht jaar vooruit te kijken.

De validatie van PWC│REBEL heeft ook naar voren gebracht dat er verbetering nodig is om het bereikte inzicht in de instandhouding te borgen en verder aan te scherpen. Daarbij hoort ook een helder en eenduidig belegde verantwoordelijkheidsverdeling en werkwijze voor het beheren van de netwerken. Met het ontwikkelplan assetmanagement worden de komende 5 jaar verbeteringen doorgevoerd. In deze periode kunnen tevens noodzakelijke verbeteringen worden doorgevoerd in het assetmanagement en de (financiële) administratie voor de RWS-netwerken. Met de rapportages 'De staat van de infrastructuur' - een rapportage van RWS en een rapportage van Prorail met een actueel beeld van ons areaal die jaarlijks zal verschijnen - blijven we monitoren of de keuzes die we maken in het instandhoudingsregime leiden tot de gevraagde kwaliteit van de netwerken. Deze rapportages bieden ondersteunende beslisinformatie voor de lange termijn.

Als er niet genoeg geld is voor goed beheer en onderhoud van wegen, water en spoor leidt dat tot onveilige situaties. Veiligheid voor alles: de infrabeheerder zal dan maatregelen nemen, zoals het sluiten van bruggen of sluizen. Dat leidt tot omleidingen en beperkingen (aslast, snelheid of belading). Uitgesteld en achterstallig onderhoud zal leiden tot aantasting van de kwaliteit van de infrastructuur en consequenties voor de veiligheid. Met als gevolg dat er (vaak met spoed) hele dure en grootschalige maatregelen nodig zijn.

Budgettaire gevolgen
In 2019-2020 is de instandhoudingsbehoefte van de Rijksinfrastructuur extern gevalideerd, de RWS-netwerken door HORVAT en partners en de zowel de RWS-netwerken als het spoor door de combinatie PWC│REBEL. De begroting 2021 voorziet niet in de volledige instandhoudingsbehoefte. De volgende claim is bij de formatie ingediend:

Bedragen x € 1 miljoen	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**struc**
Instandhouding RWS | validatie PWC	250	250	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Instandhouding Prorail | validatie PWC					200	200	200
RWS | Aanvullend: duurzaamheid, klimaatrobuust uitvoeren en cyberveiligheid.			200	200	200	200	200
RWS Inlopen uitgesteld onderhoud	200	300	300	300	300		
RWS VenR-prognose[1]				300	300	300	300
Prorail | Aanvullend: duurzaamheid, klimaatrobuust uitvoeren en cyberveiligheid.	35	80	115	130	180	180	180
ProRail actuele inzichten	165	165	110	110	110	110	110
Totaal[2]	**650**	**795**	**1725**	**2040**	**2290**	**1990**	**1990**

[1] Bandbreedte € 200-400 mln.

[2] Voor zowel Rijkswaterstaat en Prorail geldt dat in de bovenstaande reeksen (nog) niet is voorzien voor aanvullende productiecapaciteit. De maakbaarheid is daarnaast een belangrijk aandachtspunt.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Transitie naar één instandhoudingsregime (5 jaar)

- Ontwikkelplan assetmanagement IenW
- In 2020/2021 is de budgetbehoefte van RWS extern gevalideerd. In 2022 zal een nieuwe validatie plaatsvinden.

Beheer en Onderhoud RWS-netwerken:

- M
- OVoorjaarsnota 2022: Budgettair kader en scope van de opdracht vaststellen voor beheer en onderhoud 2024 en 2025
- 2022: Beantwoording motie Stoffer meerjarenplan instandhouding.

Vervanging en Renovatie RWS-netwerken

- Voor VenR starten in de periode tot 2025 naar verwachting veel verschillende projecten met de uitvoering. Enkele grotere projecten zijn:
    - A29 Heinenoordtunnel 2023 - 2025
    - A29 Haringvlietbrug 2023 - 2023
    - Marijkesluis (Amsterdam Rijnkanaal) 2023 - 2025
    - A16 Van Brienenoordbrug 2026-2028
    - A12 IJsselbruggen 2022 – 2024
    - Onderhoud stuwen in de Maas 2023 – 2026
    - A73 Roer en Swalmentunnels 2023
    - Krammersluizen 2023 - 2027
    - Prins Willem Alexandersluis 2023 - 2024
    - Beweegbare deel Schellingwouderbrug 2023-2025
    - Verkeerspost Schellingwoude 2025-2027

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Jaarlijks wordt de Tweede Kamer via bijlage 4 bij de begroting geïnformeerd over het instandhoudingsdossier.
- Via het jaarverslag wordt de Kamer geïnformeerd over het volume van uitgesteld en achterstallig onderhoud.
- Aan de Tweede Kamer is toegezegd jaarlijks de rapportage 'Staat van de Infrastructuur' op te leveren (Q4 van het jaar)
- Over de Vervanging en Renovatieprojecten die onderdeel uitmaken van het MIRT wordt jaarlijks (bij de begroting) via het MIRT-overzicht aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

Aanlegprogramma Hoofdwegennet (HWN)

1. Overzicht per landsdeel

1.1 Noordwest-Nederland

Noordwest-Nederland beslaat de provincies Noord- Holland, Flevoland en Utrecht. Hier lopen momenteel twee bereikbaarheidsprogramma's UNed (rond Utrecht) en SBAB (Samen bouwen aan Bereikbaarheid voor de Metropoolregio Amsterdam). In de Netwerkstrategie is inzichtelijk gemaakt wat de impact is van de groei van het aantal woningen en werkgelegenheid op de mobiliteit en de netwerken van openbaar vervoer, wegen en fietspaden. Ook zijn de hoofdopgaven voor het mobiliteitssysteem benoemd. In deze programma's werken Rijk en regio samen aan bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met afspraken over verstedelijking (+250.000 woningen).
Onder het programma SBAB wordt vanuit aan een Multimodaal Toekomstbeeld gewerkt en hangen de volgende MIRT-projecten:

- MIRT Onderzoek Zuidwestkant Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp MIRT,
- MIRT Onderzoek Amsterdam Bay Area MIRT,
- MIRT Verkenning Rottepolderplein (knooppunt A9) en
- in het BO-MIRT 2020 is de afspraak gemaakt om een MIRT Verkenning te starten naar de verbreding A27 Almere Haven-Eemnes.

Onder het programma UNed (+104.000 woningen) wordt ook gewerkt aan samenhangende oplossingen voor verstedelijking en bereikbaarheid met de volgende MIRT-projecten:

- MIRT onderzoek Utrecht na 2030 en
- MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht.

De voortgang en keuzes in de MIRT wegenprojecten rond Utrecht in de plan/realisatiefase zijn sterk van invloed op de wegenopgaven in het programma. Daarnaast zijn de programma's Schiphol – Amsterdam – Almere (SAA) en Zuidasdok in realisatie.

Voor Zuidasdok en A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel, moet een besluit worden genomen over de bijdrage van Rijk en regio aan een tekort. Voor de A27/A12 Ring Utrecht, moeten beroepen over o.a. stikstof en Natura 2000 nog worden behandeld door de Raad van State.

1.2 Zuidwest-Nederland

- De regio bestaat uit de provincies Zuid-Holland en Zeeland met de grote steden Rotterdam en Den Haag. Verder bestaat het gebied uit een gedeelte van het Groene Hart en de Zuidwestelijke Delta.
- De focus van Rijk en regio ligt voornamelijk op verdere verstedelijking van het gebied tussen Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht (forse woningbouwopgave van 240.000 tot 2040). Hiervoor is het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) Rotterdam Den Haag ingericht. Binnen dit programma ligt de focus momenteel nog op woningbouw in combinatie met OV en fiets. Nadat het Toekomstperspectief Automobiliteit is uitgebracht wordt inmiddels ook gewerkt aan een visie op het wegennet.

- In Zuidwest-Nederland liggen verschillende snelwegen die een prominente plaats in de file-top innemen. De focus ligt voor wat betreft het Hoofdwegennet op de MIRT-Realisaties Blankenburgverbinding en A16 Rotterdam, de MIRT-Planuitwerkingen A4 Haaglanden-N14, A4 Knooppunt Burgerveen-N14 en de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe en de MIRT-Verkenningen A15 Papendrecht-Gorinchem en oeververbindingen regio Rotterdam (onderdeel van het NMCA-knelpunt A16 Van Brienenoordcorridor). Verder loopt een besluitvormingstraject in aanloop naar een MIRT-Verkenning voor de verbreding van de A12 Knooppunt Oudenrijn en Knooppunt Gouwe.

1.3 Zuid-Nederland

Het MIRT-gebied Zuid-Nederland bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg.
De provincie Noord-Brabant is een belangrijke motor voor de Nederlandse (kennis)economie. De Brainport Regio Eindhoven doet het goed in Europees verband qua innovaties. In Limburg zijn agrofood, Chemie en Materialen, (High Tech) Maakindustrie en Lifescience perspectiefrijke economische sectoren. Onder de vlag van SmartwayZ.NL werken overheden, markt- en kennispartijen en andere belanghebbenden intensief samen om de bereikbaarheid en de economie van Zuid-Nederland te verbeteren. Het programma bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord- Brabant en Limburg en richt zich op de Brabantcorridor (A58/A67 Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Eindhoven-Weert), de N279 (Veghel-Asten) en het gebied Zuidoost-Brabant. De oplossingen variëren van Smart Mobility-oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van vervoersknooppunten.

In het BO MIRT van 2020 zijn afspraken gemaakt over een vervolg MIRT onderzoek voor de Brainport Eindhoven, waar een NMCA knelpunt en een verstedelijkingsopgave spelen en een mobiliteitstransitie (meer OV en fiets, minder auto) is voorzien en is voor de verbreding van de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught fors extra budget door IenW toegezegd. Daarnaast is begin juni de aanbesteding van één van de grootste aanlegprojecten van het land van gestart; de A27 Houten-Hooipolder en start medio volgend jaar de aanbesteding van de A2 Het Vonderen – Kerensheide in midden-Limburg.

1.4 Oost-Nederland

In de provincie Gelderland is een belangrijk project de ViA15. Door middel van het doortrekken van de A15 richting de A12 bij Arnhem worden deze wegen met elkaar verbonden. Na de tussenuitspraak van de Raad van State in januari 2021 is op 13 september 2021 het wTB ViA15 met de nadere motivering inzake stikstof bij de Raad van State ingediend. Het wachten is nu op de einduitspraak van de Raad van State. Als gevolg daarvan is het onzeker wat de mijlpalen van het project qua start realisatie en openstelling worden.
De provincie Overijssel zet al meerdere jaren in op een aanpak van de N35 (zgn. Marsroute). Rijk en regio zijn de afgelopen jaren meerdere projecten op dit traject gestart. Recentelijk hebben op het BO MIRT van 2020 Rijk en regio afgesproken beide €100 mln. te reserveren en een MIRT-verkenning naar het traject tussen Wijthmen en Nijverdal te starten.

Het project A1 Apeldoorn-Azelo is volop in realisatie voor het laatste deel tussen Apeldoorn en Twello dat conform planning in 2025 opengesteld wordt.

Verder wordt er door de beide provincies met enige regelmaat aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid van een Rijks N-weg in het gebied. Via het nationale programma "Meer veilig" worden met co-financiering van de regio verbeteringen doorgevoerd om de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet te vergroten.

Op het BO MIRT van 2020 zijn afspraken gemaakt over het realiseren van maatregelen op de A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen, is afgesproken een gebiedsgericht MIRT-onderzoek voor Zwolle te starten en is de strategische agenda met mobiliteitsaanpak voor de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven vastgesteld. Ook heeft de Minister in februari 2021 het Voorkeursalternatief voor de aanpak van de A1/A30 bij Barneveld vastgesteld. Tot slot is afgesproken een weefvak aan te leggen op de A1/A35, waarbij de regio het onderliggend wegennet verbetert.

1.5 Noord-Nederland

In Noord-Nederland loopt er momenteel een tweetal MIRT-projecten: de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) en de verdubbeling van de N33 Zuidbroek-Appingedam. Over het project ZRG zijn recentelijk nieuwe afspraken gemaakt tussen Rijk, regio en de opdrachtnemer, nadat de afgelopen jaren gesprekken zijn gevoerd over de vertraging en de daarbij behorende financiële consequenties. Gevolg van deze afspraken is dat de provincie Groningen een deel van het budget wat voor de N33 was gereserveerd, nu in de ZRG moet investeren. Over de consequenties voor de N33 vindt overleg plaats tussen Rijk en regio.

De verbindingen naar de Wadden worden gezien als schakels in het Hoofdwegennet. Door Rijkswaterstaat is gestart met het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland-Holwerd na 2030. Het vraagstuk binnen dit onderzoek is hoe de bereikbaarheid van Ameland op de langere termijn gewaarborgd kan blijven.

Op het BO MIRT van 2020 zijn afspraken gemaakt over het aanpakken van kleine knelpunten op het raakvlak van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Dit ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over het realiseren van maatregelen op de A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen.

2. Overkoepelende thema's

2.1 Covid

De COVID-19 crisis en de aanpak ervan hebben ook effect op Rijkswaterstaat, de Grond-, weg- en waterbouw en de installatiebranche, en op ProRail en de spooraannemers. Er zijn negatieve gevolgen voor projecten door bijvoorbeeld uitstel van zittingen van de Raad van State, problemen met leveranties uit het buitenland, tekort aan personeel bij de aannemer door reisbeperkingen naar Nederland en preventieve quarantaine/coronagevallen en inefficiënter werken ten gevolge van RIVM-richtlijnen. Bij sommige projecten heeft dit tot vertragingen geleid. Voor Rijkswaterstaat wordt ca. € 112 miljoen aan extra kosten verwacht (stand najaarsnota). In 2021 wordt circa € 54 mln gecompenseerd door MinFin. Sinds november is het COVID-kader bij Rijkswaterstaat niet meer van toepassing, dit gezien de overheidsmaatregelen die op dat moment van toepassing waren. Rijkswaterstaat zal de meerkosten wel monitoren en blijft in gesprek met de marktpartijen, omdat het verloop van de pandemie niet te voorspellen is en het nog niet valt te zeggen of nieuwe maatregelen tot extra kosten zullen leiden.

2.2 Pfas

Sinds juli 2020 is het gewijzigd Tijdelijk Handelingskader PFAS (THK) van kracht dat grenswaarden bevat voor de toepassing van PFAS-houdende grond en baggerspecie in projecten. Momenteel wordt door DGWB de laatste hand gelegd aan het Handelingskader (HK). Daarin komen de grenswaarden voor PFAS te staan die uiteindelijk ook in de wetgeving verankerd zullen gaan worden. De verwachting is dat het Handelingskader voor het Kerstreces aan de Kamer zal worden gestuurd.
Bij RWS projecten met een PFAS-knelpunt kunnen meerkosten en vertraging optreden. De meerkosten worden vooral veroorzaakt door kosten voor (tijdelijke) opslag en transport van met PFAS verontreinigd materiaal, claims van aannemers van projecten waar werk stil is komen te liggen en aanvullend bodemonderzoek. Daar waar meerkosten en vertraging als gevolg van PFAS aan de orde zijn, worden die per project aan u voorgelegd. In de MIRT Kamerbrief van juni

jl. is de Kamer geïnformeerd over de meerkosten die zijn gemaakt voor aanvullend bodemonderzoek naar de aanwezigheid van PFAS en het afvoeren van de met PFAS vervuilde grond en baggerspecie. Dit heeft in de periode tot maart van dit jaar geleid tot ca. € 32 miljoen aan extra kosten die binnen de projecten niet voorzien waren. Ook de aankomende periode worden extra kosten verwacht.

2.3 Stikstof

Onder meer door de overmaat aan stikstofdepositie staan beschermde natuurwaarden onder druk en neemt de biodiversiteit in Nederland af. Daarom is er weinig ruimte is voor nieuwe maatschappelijke en economische ontwikkelingen met mogelijke negatieve effecten op de natuur.
Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) op 29 mei 2019, kan het PAS niet langer worden gebruikt als basis voor toestemmingsverlening voor maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Voor elk nieuw project moet aangetoond worden dat er geen sprake is van significant negatieve effecten door stikstof op de natuur. Als dit niet kan worden uitgesloten, is mitigatie of eventueel compensatie nodig. Dit betreft complexe en lastige trajecten die, bij de huidige staat van de natuur, realisatie van projecten moeilijk maakt.
Onder coördinatie van het ministerie van LNV is onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor stikstofberekeningen voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Op basis daarvan heeft het kabinet op 9 juli besloten om voor alle emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 km te hanteren. Deze afstand is ook gehanteerd voor het wTB ViA15.
De Wet en AMvB stikstofreductie en natuurverbetering introduceren daarnaast een partiële vrijstelling van de vergunningplicht voor het aspect stikstofdepositie voor de aanlegfase van projecten. Projecten die alleen in de aanlegfase tot depositie leiden, zouden hiermee doorgang kunnen vinden vanaf de inwerkingtreding van de wet en AMvB (planning: 1 juli 2021). HWN-projecten leiden doorgaans echter ook in de gebruiksfase tot stikstofdepositie. Voor deze projecten zal toestemmingverlening – zonder aanvullend bronbeleid – op de korte en middellange termijn moeilijk blijven.

2.4 Klimaatadaptatie

Beleid (DGMO, DGLM en DGWB) en uitvoering (RWS en ProRail) werken samen aan de klimaatbestendigheid van de Rijksinfrastructuur (wegen, vaarwegen, spoor, watersysteem). Enerzijds door het inbedden van klimaatadaptatie in sturings- en besluitvormingslijnen (MIRT, NMCA en MKBA). Anderzijds door het opdoen van kennis en ervaring in Aanleg, V&R en B&O-projecten. In combinatie met de uitkomsten van stresstesten en risicodialogen (ikv Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie) wordt het steeds duidelijker wat er nodig is om in 2050 een klimaatbestendige infrastructuur te hebben. In de komende jaren worden voorstellen ontwikkeld om deze kennis te verwerken in de besluitvormingslijnen mbt aanleg, onderhoud en vernieuwing van infrastructuur.

2.5 Klimaatneutraal en circulair

De ambitie van IenW is om in 2030 volledig klimaatneutraal en circulair te werken, met hoogwaardig hergebruik van alle materialen en halvering van het gebruik van primaire grondstoffen. Voor de Rijksinfraprojecten is vanuit productie ca €100 mln per jaar nodig en voor kennis en innovatie aanvullend €25 mln per jaar.
Deze ambitie is vastgelegd in de Rijksstrategie "Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfraprojecten", welke in juni 2020 naar de Tweede Kamer is gestuurd en tevens een Klimaat Akkoord afspraak is. De Rijksstrategie heeft een uitstralingseffect naar de hele infrasector in Nederland (3 Mton CO_2) omdat de aanpak samen met de markt en decentrale overheden verder vorm krijgt. Zo wordt er in 2021 toegewerkt naar de 'Uitvoeringsagenda KCI samen met de decentrale overheden en worden marktpartijen betrokken bij de uitwerking van roadmaps.
De strategie zet o.a. in op schoon emissieloos materieel (machines, schepen, bouwlogistiek). Dit zijn ook belangrijke maatregelen voor het stikstofdossier Bouw en het Schone Lucht Akkoord. Daarom wordt er nauw samengewerkt aan de routekaart Schone en Emissieloze Bouw (SEB), een interdepartementaal traject tbv reductie stikstofemmisies Bouwsector.

2.6 Marktbenadering

Naar aanleiding van de toekomstige opgave van Rijkswaterstaat is een onderzoek uitgevoerd naar de uitdagingen en verbetermogelijkheden in de infrasector. Hieruit bleek dat de marktdynamiek en omgang met risico's de sector bedreigt en dat het potentieel tot verbetering

onvoldoende wordt aangesproken. In opvolging hiervan is door Rijkswaterstaat het plan van aanpak 'Op weg naar een vitale infrasector' opgesteld. Dit is een intensief verandertraject van vier jaar, waarmee een beweging in gang gezet wordt. Tijdens de eerste twee jaar zijn maatregelen voornamelijk gericht op het experimenteren met een aantal nieuwe aanbestedingsvormen waarmee risico's beter worden beheerst, innovatie wordt gestimuleerd en productiviteit wordt vergroot. Deze experimenten worden ondersteund met een aantal maatregelen zoals het verbeteren van de informatie over op handen zijnde aanbestedingen. Voor de langere termijn wil Rijkswaterstaat een dynamisch marktbeleid realiseren dat regelmatig herijkt wordt.

2.7 NMCA 2021

In de NMCA (zie onderdeel Wegverkeersbeleid) worden de trends en opgaven met betrekking tot mobiliteit in beeld gebracht. Uit de NMCA blijkt dat de bevolkingsgroei en de grootste wegenopgaven zich concentreren rond de grote steden in de 'brede Randstad'.
Deze opgaven zijn hier niet meer eenvoudig op te lossen met 'een extra strookje asfalt'. Het lost het probleem niet zomaar meer op, want de file verschuift een stukje verder op het netwerk én de ruimte is in stedelijk gebied beperkt, wat leidt tot hoge kosten en maatschappelijke weerstand. Tegelijkertijd zijn kansen in deze gebieden door opgaven op het vlak van verstedelijking en bereikbaarheid in samenhang op te pakken. Daarom zijn in de grote stedelijke gebieden bereikbaarheidsprogramma's gestart, die bij de landsdelen zijn toegelicht en wordt het Toekomstperspectief Automobiliteit verder uitgewerkt.

2.8 Toekomstvisie automobiliteit

De afgelopen jaren is de aandacht rond de grote steden vooral uitgegaan naar het ontwikkelen van het openbaar vervoer (zie proposities voor het Groeifonds) en is gewerkt aan een nationaal Toekomstbeeld OV. Een dergelijk nationaal beeld werd voor automobiliteit werd gemist, ook in de gesprekken in de bereikbaarheidsprogramma's. In 2020 is door IenW een Toekomstperspectief Automobiliteit opgesteld om het belang van de automobiliteit in beeld te brengen, de Minister heeft het perspectief 14 januari 2021 aan de Kamer gestuurd. Het perspectief wordt dit jaar verder uitgewerkt gericht op het 'draaiende houden' van het (hoofd)wegennet rond de grote steden; een Redesign om het hele wegensysteem beter te laten functioneren. Daarbij wordt breed gekeken naar o.a. slimme verstedelijking, benutten van bestaande weginfra, multimodaal verknopen verkeersmanagement en organiseren van stromen, en netwerkoplossingen met goede inpassing van infrastructuur. Dit najaar worden de nationale beleidsopties in beeld gebracht.

2.9 Korte termijn file aanpak

Uit de investeringsimpuls uit het Regeerakkoord Rutte III is eenmalig €100 miljoen voor een korte termijn aanpak vrijgemaakt vanuit het Wegen-budget. De uitvoering van de aanpak is in twee tranches georganiseerd gericht op het verminderen, voorkomen en kunnen vermijden van files. De eerste tranche met maatregelen is in de Kamerbrief van maart 2018 aangekondigd (ca. €40 mln.) en bestaat uit maatregelen als 'meer bergers en weginspecteurs', kleine inframaatregelen, automatisch openstellen van spitsstroken en 'voorkomen overlast te hoge vrachtwagens'. De tweede tranche (ca. € 60 mln.) is in december 2018 naar de Kamer gestuurd. Deze tranche bestaat uit aanvullende kleine infra maatregelen, handhaving en incidentmanagement (IM), 'infra klaar voor de toekomst' en de inzet op Minder Hinder. Een groot deel van de maatregelen is al afgerond dan wel volledig in uitvoering. De overige maatregelen worden in 2021 en daarna afgerond. De aanpak is dus in een afrondende fase.

3. Tabel met projecten

Regio	Project	Openstelling	Fase	Co-financiering regio
Noord-West	A9 Rottepolderplein	N.t.b.	Verkenning	Nee
Noord-West	A6 Almere Oostvaarders-Lelystad	N.t.b.	Planuitwerking	Nee

Noord-West	A7/A8 Amsterdam-Hoorn	N.t.b.	Planuitwerking	Nee
Noord-West	A27/A12 Ring Utrecht	-	Planuitwerking	Nee
Noord-West	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	2028-2030	Planuitwerking	Ja
Noord-West	Schiphol-Amsterdam-Almere	2026	Realisatie	Ja
Noord-West	Zuidasdok	2032-2036	Realisatie	Ja
Zuid-West	Oeververbindingen Rotterdam	N.t.b.	Verkenning	Nee
Zuid-West	A15 Papendrecht-Gorinchem	N.t.b.	Verkenning	Ja
Zuid-West	A15 Suurhoffbrug	2030	Verkenning	Nee
Zuid-West	A4 Haaglanden-N14	2026-2028	Planuitwerking	Nee
Zuid-West	A4 Burgerveen-N14	2030	Planuitwerking	Nee
Zuid-West	A20 Nieuwekerk a/d Ijssel-knoopp. Gouwe	2026-2028	Planuitwerking	Nee
Zuid-West	A15 Papendrecht-Sliedrecht	2021	Realisatie	Ja
Zuid-West	A16 Rotterdam	2025	Realisatie	Ja
Zuid-West	A24 Blankenburgverbinding	2024	Realisatie	Nee
Zuid	A58 Tilburg-Breda	2024-2026	Verkenning	Ja
Zuid	A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught	N.t.b	Planuitwerking	Ja
Zuid	A67 Leenderheide-Geldrop	N.t.b.	Planuitwerking	Ja
Zuid	InnovA58	N.t.b.	Planuitwerking	Nee
Zuid	A2 Het Vonderen-Kerensheide	2025-2027	Planuitwerking	Ja

Zuid	A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	N.t.b.	Planuitwerking	Ja
Zuid	N65 Vught-Haaren	2024-2026	Planuitwerking	Ja
Zuid	A27 Houten-Hooipolder	2029-2031	Realisatie	Nee
Oost	A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven	N.t.b.	Verkenning	Ja
Oost	N35 Marsroute	N.t.b.	Verkenning	Ja
Oost	A1/A30 Barneveld	N.t.b.	Planuitwerking	Ja
Oost	N50 Kampen-Kampen-Zuid	2022-2024	Planuitwerking	Ja
Oost	N35 Nijverdal-Wierden	2023-2025	Planuitwerking	Ja
Oost	A1 Apeldoorn-Azelo	2023-2025	Realisatie	Ja
Oost	A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15)	2023-2025	Realisatie	Ja
Noord	N33 Zuidbroek-Appingedam	2026	Planuitwerking	Ja
Noord	A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)	2025	Realisatie	Ja

*Bij diverse projecten staan vanwege de stikstof uitspraak van de RvS, de mijlpalen onder druk. Dit zorgt voor vertragingen, die in de bovenstaande mijlpalen nog niet zijn opgenomen omdat er nog geen besluitvorming over de prioritering is geweest.

Aanleg Hoofdvaarwegennet (HVWN)

Huidige stand van zaken/problematiek
Nederland kent een uitgebreid vaarwegennet. Het hoofdvaarwegennet is in beheer bij Rijkswaterstaat. Het scheepvaartverkeer wordt begeleid vanuit 10 'natte' verkeerscentrales, veertien verkeersposten en door tientallen patrouillevaartuigen. Het gaat om:

- ruim 3.400 kilometer kanaal en rivier;
- ruim 3.600 kilometer zeetoegangsgeulen en zeecorridors;
- 91 sluiscomplexen;
- 344 bruggen.

De binnenvaart vervoert veel bulkgoederen. Maar ook containers, auto's en industrieproducten vinden via vaarwegen hun bestemming. Vervoer over water is van groot economisch belang. Bovendien is de binnenvaart een milieuvriendelijk alternatief voor het transport over de weg of het spoor. Steeds grotere schepen vervoeren steeds meer goederen over het water. En het wordt steeds drukker op de Nederlandse vaarwegen.

Daarom groeit het belang van voldoende capaciteit, een goede staat van de vaarwegen en het in goede banen leiden van het gehele scheepvaartverkeer.

Doelen van de investeringen in maritieme infrastructuur zijn: de toegang van de havens en de achterlandverbindingen over water zijn: reistijden over water betrouwbaar en voorspelbaar maken door uitvoeren van het reguliere onderhouds-programma, het tijdig doen van vervangingsinvesteringen, goed verkeersmanagement en uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen. Concreet gaat het dan om de volgende doelen ten behoeve van functionaliteitsverbetering, onderhoud en vervanging.

Welke functionaliteiten streeft IenW na?

- Maximaal 30 minuten structurele wachttijd bij sluizen ten behoeve van een vlotte en betrouwbare reistijd.
- Optimale maritieme toegang van de belangrijkste zeehavens.
- Voldoende ligplaatsen om te kunnen voldoen aan wettelijke rusttijden en om vaartijd optimaal te kunnen benutten in de logistieke planning.
- Ondersteuning van onderhoud/ontwikkeling van voldoende binnenhavens en natte bedrijventerreinen.

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) worden verwachte goederenstromen, beleidsdoelen en de capaciteit van het vaarwegennet met elkaar geconfronteerd. Daaruit blijkt dat er sprake is van capaciteitsproblemen op het huidige netwerk nu en in de toekomst als gevolg van schaalvergroting en groei van het goederenvervoer. De afgelopen jaren heeft dat o.a. geleid tot terugkerende problemen bij bijvoorbeeld de sluis van Kornwerderzand. De afwikkeling van goederen over water zal blijven groeien op basis van de recente WLO-prognoses. Knelpunten ontstaan bij sluizen, bruggen, ligplaatsen en (delen van) vaarwegen. Besluitvorming over welke knelpunten wanneer worden aangepakt, gebeurt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Rijkswaterstaat voert voor aanlegprojecten en vervangingsinvesteringen studies en projecten uit in opdracht van het DG voor Luchtvaart en Maritiem (DGLM).

Als gevolg van COVID-19, PFAS en/of de stikstofproblematiek hebben verschillende aanlegprojecten te maken met vertraging en kostenstijgingen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Regio	Project	Fase	Openstelling
Noord-west	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer	Planuitwerking	2025-2027
Noord-west	Lichteren Buitenhaven IJmuiden en Energiehaven	Realisatie	Ntb
Noord-west	Vaarweg IJsselmeer-Meppel	Planuitwerking	2023
Noord-west	Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)	Realisatie	2024/2025/2030
Noord-west	Zeetoegang IJmond	Realisatie	2022
Zuid-west	Capaciteit Volkeraksluizen	Planuitwerking	2025-2027
Zuid-west	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Beneden-Lek	Realisatie	2022
Zuid-west	Nieuwe sluis Terneuzen	Realisatie	2023

Zuid-west	Verkeerssituatie Splitsing Hollands Diep-Dordtsche Kil	Realisatie	2025-2027
Zuid	Maasroute, modernisering fase 2	Realisatie	2023
Zuid	Wilhelminakanaal Sluis 2	Planuitwerking	2025
Oost	Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)	Planuitwerking	2026-2028
Oost	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	Planuitwerking	2023-2024
Oost	Toekomstvisie Waal (Lobith en Haaften)	Realisatie	2022-2024
Oost	Twentekanalen, verruiming (fase 2)	Realisatie	2023
Noord	Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2	Verkenning en Planuitwerking	2024-2028

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
Besluiten en voortgang over MIRT-projecten worden afzonderlijk per brief en begroting/MIRT-overzicht aan de Tweede Kamer gemeld. Tweemaal per jaar wordt over MIRT-projecten gesproken in een Commissiedebat/Notaoverleg MIRT. Daarnaast wordt tweemaal per jaar gesproken over maritieme onderwerpen in het Algemeen overleg Maritiem.

Aanleg Hoofdwatersysteem (HWS)

Huidige stand van zaken
Werken aan waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit vergt continue inspanningen en investeringen. Binnen verschillende programma's worden diverse projecten gerealiseerd zoals het Programma Rijkskeringen (onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma), Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), Kader Richtlijn Water (KRW) en het Deltaprogramma Zoetwater. Naast deze programma's worden ook afzonderlijke aanlegprojecten gerealiseerd in het Hoofdwatersysteem en verantwoord via het MIRT (zie ook onderstaande overzichtstabel). Hieronder enkele voorbeelden:

- De Afsluitdijk wordt versterkt en vernieuwd. Hierbij worden ook de bestaande spui- en schutsluizen Den Oever en Kornwerderzand versterkt en wordt de afvoercapaciteit van het bestaande spuicomplex Den Oever vergroot. Bij de uitvoering van het project is vertraging opgetreden als gevolg van het hanteren van onvolledige hydraulische randvoorwaarden (combinaties van golfhoogten en waterstanden die gebruikt worden voor het ontwerp). Dat leidt tot een vertraging van ca. 3 jaar en hoge extra kosten. RWS en de opdrachtnemer zijn in gesprek over de hoogte van de meerkosten als gevolg daarvan en hebben afgesproken een geschilprocedure te doorlopen. De Kamer is regelmatig over het project geïnformeerd.
- Het programma IJsseldelta fase 2 werkt aan een viertal deelprojecten met als doel het behalen van een waterstanddaling van minimaal 41 centimeter bij Zwolle.
- Het project Krib- en Oeververlaging Pannerdensch Kanaal heeft als taakstelling een daling van de waterstand van 5 cm op de Boven-Rijn bij zeer hoog water (16.000m3/sec bij Lobith).
- Het Rivierklimaatpark IJsselpoort richt zich op een integrale aanpak van de problemen in dit gebied op het terrein van water, beleving, natuur en economie. Een veilige afvoer van rivierwater draagt bij aan de bescherming tegen overstroming. De leefbaarheid bij klimaatverandering in de toekomst wordt verhoogd.

Sommige aanlegprojecten kampen met PFAS, Corona en stikstofproblematiek, hetgeen tot vertragingen en kostenstijgingen kan leiden. Zie voor een nadere toelichting het hoofdstuk Aanleg Hoofdwegennet.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Het programma IJsseldelta fase 2 zal deze kabinetsperiode worden afgerond.
Voorzien wordt dat de Afsluitdijk in 2025 weer aan alle normen voor waterveiligheid en doelen voor waterbeheer voldoet.
Binnen het Programma Rijkskeringen zullen deze kabinetsperiode de dijkversterking Vlieland en IJmuiden Dijk afgerond worden.
Voor de KRW wordt eind 2021 de realisatie van de 2e tranche aan maatregelen grotendeels afgerond. De restopgave van de 2e tranche wordt opgenomen in de 3e tranche. Daarnaast wordt in deze kabinetsperiode de realisatie van de 3de tranche maatregelen gestart. Doelstelling is dat alle maatregelen uitgevoerd zijn voor de eind mijlpaal van 31 december 2027.
Op dit moment zijn voor de PAGW ruim tien projecten in voorbereiding. Realisatie van deze 1e en 2e tranche PAGW-projecten loopt tot en met 2032. Naar verwachting wordt de komende kabinetsperiode één project opgeleverd (verlengde eerste fase Marker Wadden), voor een aantal projecten start de realisatie (o.a. Oostvaardersoevers, Wieringerhoek, Lauwersmeer - Vierhuizergat) en van anderen wordt het voorkeursalternatief vastgesteld (o.a. Eemszijlen, Friese IJsselmeerkust). Tijdens de kabinetsperiode zal besluitvorming plaatsvinden over welke projecten onder de 3e tranche uitgevoerd gaan worden, zodat verkenning, planuitwerking en marktbenadering (conform de MIRT)-spelregels kan plaatsvinden en deze projecten vanaf 2030 gerealiseerd kunnen worden.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
Over de voortgang van deze projecten wordt jaarlijks gecommuniceerd in het MIRT Overzicht. Verder ontvangt de Tweede Kamer jaarlijks op Prinsjesdag het Deltaprogramma, waarin over de voortgang van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (inclusief Programma Rijkskeringen) en het Deltaplan zoetwater gerapporteerd wordt. Tevens ontvangt de Tweede Kamer elk half jaar een voortgangsrapportage over het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma in verband met de Groot Project Status van dat programma. Ook is er een gezamenlijke jaarrapportage van de KRW, PAGW en Natura2000 doelstellingen die met de Tweede Kamer wordt gedeeld. Tot slot wordt de Kamer twee keer per jaar via de Waterbrief op de hoogte gesteld van ontwikkelingen in de waterprojecten als daar aanleiding toe is.

Tabel 1. Overzicht MIRT-projecten in het Hoofdwatersysteem (planuitwerking/realisatie)

Regio	Project	Openstelling	Fase
Noord-West	Afsluitdijk	2025	Realisatie
Noord-West	Dijkversterking Marken	2025-2027	Realisatie
Noord-West	Markermeer-IJmeer	2022	Realisatie
Zuid-West	Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde	2023	Realisatie
Zuid-West	Besluit Beheer Haringvlietsluizen (De Kier)	2017-2027	Realisatie (lerend implementeren)
Zuid	Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wansum	2023	Realisatie
Zuid	Grensmaas	2027	Realisatie
Zuid	Zandmaas	2021	Realisatie
Oost	IJsseldelta fase 2	2022	Realisatie
Oost	Reevesluis	2022	Realisatie
Oost	Kribverlaging Pannerdensch Kanaal	2023	Planuitwerking
Oost	Rivierklimaatpark IJsselpoort	nnb	Planuitwerking

Marktbeleid Rijkswaterstaat

Huidige stand van zaken/problematiek
De markt speelt een belangrijke rol bij het realiseren van de complexe maatschappelijke opgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Rijkswaterstaat werkt hierin samen aan veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. Hierbinnen wordt invulling gegeven aan duurzaamheids-doelstellingen zoals klimaatneutraal en circulair en het benutten van kansen op het gebied van digitalisering (data). Deze transitie betekent een grote uitdaging voor de gehele infrasector.

Transitie naar een Vitale infrasector

Naar aanleiding van de toekomstige opgave van Rijkswaterstaat (Kamerbrief sept. 2019) is in opdracht van Rijkswaterstaat door McKinsey een onderzoek uitgevoerd naar de uitdagingen en verbetermogelijkheden in de infrasector. Hieruit bleek dat de marktdynamiek en omgang met risico's de sector bedreigt en dat het potentieel tot verbetering onvoldoende wordt aangesproken.
In opvolging hiervan is door Rijkswaterstaat het plan van aanpak 'op weg naar een vitale infrasector' (Kamerbrief maart 2020) opgesteld. Hierbinnen wordt ingezet op het verbeteren van drie condities voor een vitale infrasector: de samenwerking in de hele keten gericht op de opgave, de financiële gezondheid van de sector waarin beheerst met risico's wordt omgegaan en voldoende ruimte voor innoveren en leren.

Binnen Rijkswaterstaat wordt het verbetertraject aangejaagd en bewaakt door een kernteam van medewerkers, dit is nauwe samenwerking met de DG en CPO. Een gezamenlijke Taskforce Infra, met daaronder een achttal werkgroepen werkt aan de uitvoering van de verschillende verbeteracties. De samenstelling van de werkgroepen is een combinatie van medewerkers van Rijkswaterstaat als van de marktpartijen en brancheorganisaties. U spreekt 2-3 keer per jaar met de voorzitters van de brancheorganisaties, over de actuele situatie in de Infrasector.
De weg naar een Vitale Infrasector is een gezamenlijk en structureel (leer)proces, waarop alle spelers in de keten invloed hebben. Voor het slagen van deze transitie is de beschikbaarheid van voldoende middelen en het wegnemen van knelpunten rond bijvoorbeeld stikstof van essentieel belang.

Korte en lange termijnmijlpalen
'Op weg naar een vitale infrasector' is een intensief verandertraject van vier jaar, waarmee een beweging in gang gezet wordt, waarvan de blijvende effecten in de loop van vijf tot tien jaar te verwachten zijn. Tijdens de eerste twee jaar zijn maatregelen voornamelijk gericht op het experimenteren met een aantal nieuwe aanbestedingsvormen waarmee risico's beter worden beheerst, innovatie wordt gestimuleerd en productiviteit wordt vergroot. Deze experimenten worden ondersteund met een aantal maatregelen zoals het verbeteren van de informatie over op handen zijnde aanbestedingen.
De voortgang van de maatregelen en de effecten hiervan voor de sector wordt gemonitord. Op basis van deze bevindingen wordt het plan van aanpak periodiek bijgesteld.

Voor de langere termijn wil Rijkswaterstaat een dynamisch marktbeleid realiseren dat regelmatig herijkt wordt. Daarnaast worden nieuwe markten onderzocht om optimaal invulling te kunnen geven aan de ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en digitalisering. Het geheel is gericht op het creëren van de markt die benodigd is voor de realisatie van de complexe maatschappelijke opgave.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Jaarlijks wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van het plan van aanpak.
- Het plan van aanpak wordt een keer in de twee jaar vernieuwd en aangeboden aan de Tweede Kamer. De eerstvolgende vernieuwing wordt aangeboden in Q1 2022. Dit vervolg zal mede gebaseerd zijn op de eerste monitorings- en evaluatiecyclus die in 2021 is uitgevoerd.

Assetmanagement

Stand van zaken
Onze Rijksinfrastructuur raakt op leeftijd, kent een steeds intensiever en zwaarder gebruik en heeft te maken met ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en ICT. Om het kwaliteitsniveau voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland vast te houden op de netwerken zijn extra inspanningen nodig.

In 2020 hebben twee externe toetsen plaatsgevonden gericht op het valideren van de instandhoudingsbehoefte van Rijkswaterstaat.
1. Een validatie van Horvat & Partners in opdracht van Rijkswaterstaat.
2. Een validatie door PwC|Rebel in opdracht van de beleidskern.

Voor ProRail hebben vergelijkbare validaties door dezelfde bureaus plaatsgevonden. Deze tekst gaat in het bijzonder over het assetmanagement bij RWS.

Uit de validaties komt naar voren dat het benodigd budget voor het instandhouden van de RWS-netwerken 1mld. hoger ligt dan het beschikbare budget in de begroting. Daarbij is nog geen rekening gehouden met het inlopen van het uitgesteld onderhoud en ook niet met de nieuwe ontwikkelingen. De validaties geven helder aan dat het in stand houden van de huidige netwerken op leeftijd ook echt een andere aanpak vergt dan het opbouwen van de Rijksinfrastructuur. Om de instandhoudingsopgave die op RWS afkomt aan te kunnen moeten het assetmanagementproces en de daartoe benodigde (financiële) administratie bij RWS op orde worden gebracht. Met het oog op het maatschappelijke belang van goede infrastructuur is een verbeterslag noodzakelijk.

Daarom is het 'Ontwikkelplan Assetmanagement IenW' opgesteld. De bevindingen van de externe toetsen gezamenlijk hebben de input gevormd voor het ontwikkelplan assetmanagement IENW dat kort voor het kerstreces in 2020 aan de Tweede Kamer is gecommuniceerd. Op dit moment wordt vanuit RWS, in samenspraak met de beleidskern en de eigenaar uitvoering gegeven aan dit ontwikkelplan. Assetmanagement komt centraal te staan binnen Rijkswaterstaat. Het assetmanagement richten we zodanig in dat Rijkswaterstaat op ieder moment in samenhang inzicht in de staat en het presteren van de netwerken, de risico's en kosten kan bieden.

Het kernproces assetmanagement resulteert erin dat IenW richting de politiek en samenleving overtuigende en inzichtelijk goede beslisinformatie kan opleveren om te komen tot realistische, betere, efficiëntere keuzes in het ontwikkelen en in stand houden van de netwerken. En het resulteert erin dat RWS betrouwbaar, voorspelbaar en eenduidig de instandhoudingsmaatregelen programmeert, plant en uitvoert opdat zo efficiënt en effectief mogelijk gewerkt wordt aan de instandhouding van de netwerken.

Mijlpalen
De ontwikkeling van het assetmanagement zal meerdere jaren in beslag nemen. Op dit moment wordt gewerkt met een horizon richting 2025. De opgave voor 2021 richt zich voor al het uniformeren en (verbeteren van) het uitvoeren van het assetmanagement. Dit om ervoor te zorgen dat de basis van waaruit verdere verbetering op weg naar onze ambitie 2025 kan plaatsvinden staat.

De ontwikkeling van het assetmanagement betreft nadrukkelijk een continu leerproces. Naast interne reflectie op de vorderingen, vindt er medio 2022 opnieuw een externe toets plaats op de instandhoudingsbehoefte.

Communicatie Tweede Kamer
De minister heeft tijdens de behandeling van de begroting op 4 november toegezegd om op korte termijn de Kamer te informeren over de voortgang op het Ontwikkelplan Assetmanagement. En vervolgens jaarlijks.
Dit in aanvulling op de december jl. met de instandhoudingsbrief reeds voorziene communicatie over de voortgang naar aanleiding van de externe toets in 2022.

Innovatie bij RWS

Huidige stand van zaken/problematiek
Innovatie is nodig om Nederland op een duurzame en betaalbare manier leefbaar, bereikbaar en veilig te houden. Innovaties zijn daarmee essentieel onderdeel van de productie van morgen. Rijkswaterstaat werkt daarom aan innovaties om maatschappelijke doelen te halen (zoals duurzaamheid en klimaatadaptatie), aan innovaties die kansen bieden op het vlak van digitalisering en smart mobility en aan innovaties om de productie te verbeteren. Dit kan soms ook hand in hand gaan.
De samenwerking met bedrijven, kennisinstellingen, andere (internationale) overheden is hier in cruciaal.

Focus op Innovatie
Rijkswaterstaat ziet innovatie als het ontwikkelen en toepassen van voor Rijkswaterstaat nieuwe producten, processen, diensten en systemen. Om innovatie effectief bij te laten dragen aan de doelstellingen van de organisatie richt Rijkswaterstaat zich op de zestal focuspunten

(Assetmanagement 2.0, Duurzaamheid en Leefomgeving, Data en Informatievoorziening, Smart Mobility, Klimaatadaptatie, Opgavegericht Samenwerken).

Om scherp te stellen wat de focus op innovatievlak voor de komende jaren van Rijkswaterstaat is, is in 2021 de Innovatieagenda 2030 en de Innovatie-uitvoeringsagenda 2021-2022 verschenen. Deze agenda's zijn ook onderdeel van de transitie-aanpak "op weg naar een vitale infrasector" waarin RWS samen met de markt werkt aan het versterken van het innovatief vermogen in de sector.

Innovatieagenda
De Innovatieagenda bevat het overzicht van innovatieopgaven waar Rijkswaterstaat prioriteit aan geeft richting 2030. De agenda heeft een externe en een interne functie en geeft naast het WAT (de innovatieopgaven) een beeld van het HOE: de wijze waarop RWS de innovatieopgaven samen met de markt en haar partners wil realiseren. De innovatieagenda is een dynamisch document die tweejaarlijks wordt herijkt, zodat dit een actueel en concreet handvat blijft om samen met de markt te werken aan de innovatieopgaven.

Uitvoeringsagenda
De uitvoeringsagenda 2021-2022 biedt een tweejaarlijks geactualiseerd overzicht van de belangrijkste lopende innovatietrajecten binnen Rijkswaterstaat. Externe partijen kunnen daarmee zien aan welke innovaties Rijkswaterstaat concreet werkt en waar financiering en capaciteit voor vrijgemaakt wordt.

Innovatiemanagement
Innoveren is meer dan alleen nieuwe ontwikkelingen stimuleren die bij kunnen dragen aan de doelstellingen van de organisatie. Innovatie moet ook tijdig, effectief en uitvoerbaar zijn om bij te dragen aan de dagelijkse werkzaamheden. Implementatie van innovaties krijgt daarom de komende tijd extra aandacht door al vroegtijdig te kijken naar niet alleen technische haalbaarheid maar ook naar organisatorische inpasbaarheid. Van innoveren via uniformeren naar produceren. Vanuit verschillende gremia van Rijkswaterstaat wordt samengewerkt om hier meer samenhang en vaart in te krijgen.

Daarom heeft Rijkswaterstaat naast de focuspunten een Corporate Innovatieprogramma. Vanuit dit programma wordt de innovatiestrategie voor RWS bepaald, wordt de organisatie ondersteund in het proces van innoveren via uniformeren naar produceren en wordt overzicht gecreëerd van de verschillende innovatietrajecten binnen de organisatie. Tevens wordt binnen het Corporate Innovatieprogramma gewerkt aan innovaties die inspelen op wat er in de verre toekomst (tot 2050) mogelijk op ons af gaat komen .

Samenwerking met de Markt
Rijkwaterstaat werkt voor het aanleggen, vervangen en instandhouden van de infranetwerken samen met de markt. Deze samenwerking met de markt is cruciaal om innovaties ook daadwerkelijk te laten landen in de productie van Rijkswaterstaat.
Rijkswaterstaat zet het markt- en inkoopbeleid in om innovatie in te sector te stimuleren en innovatieve oplossingen in de productie mogelijk te maken. Per aanbesteding wordt gekozen worden voor de best passende samenwerkingsvorm. Zo kan er worden gekozen voor 'standaard' geïntegreerde contracten met functionele specificaties die ruimte aan de markt bieden om tot innovatieve ideeën te komen, of voor een meer intensieve samenwerking/ cocreatie met de markt bijvoorbeeld via nieuwe vormen als, innovatiepartnerschappen, open leerruimtes of twee-fasen-contracten.
Bij de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten is het van levensbelang dat er een eerste afnemer is. Dat wekt vertrouwen en is van groot belang voor de verdere ontwikkeling, financiering en vervolgopdrachten. Om innovatie te bevorderen, kan RWS in specifieke gevallen optreden als launching customer.
Het stimuleren van het innovatief vermogen in de infrasector is noodzakelijk om de toekomstige opgave van Rijkswaterstaat te kunnen vervullen, en draagt bij aan het onderscheidend vermogen van Nederlandse bedrijven binnen Europa.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
De inzet van Rijkswaterstaat op innovatie komt aan de orde in de eerst volgende Kamerbrief 'Voortgang Transitie vitale infrasector 2021' (verwacht in Q1 2022).

Rijksrederij

Huidige stand van zaken/problematiek
Op 17 november 2006 heeft de Ministerraad ingestemd met de oprichting van een rijksbrede rederij voor civiele schepen, de Rijksrederij. In 2009 ging de Rijksrederij daadwerkelijk van start. De Rijksrederij valt onder Rijkswaterstaat, maar opereert hierbinnen als een zelfstandige organisatie. De Rijksrederij beheert, bemant en onderhoudt schepen voor Rijkswaterstaat, de Douane, de Kustwacht, het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en De Rijksrederij zet de vloot in voor de taken inspectie en handhaving, vaarwegmarkering incidentmanagement en verkeersbegeleiding, waterkwaliteit en —kwantiteit, hydrografisch onderzoek, visserijonderzoek en — beheer. De vloot bevat 90 zee/kust/binnenvaart vaartuigen en 22 zelfstandig varende RHIB's. Wrakkenpontons/meetpontons en overig drijvende middelen zijn hierin niet meegenomen.

Vlootvervangingsprogramma
De gemiddelde leeftijd van de gehele vloot ligt tegen de 25 jaar, wat overeenkomt met de economische levensduur van een schip. Een deel van de vloot is ouder dan 30 jaar. Door de hoge leeftijd van de vloot stijgen de onderhoudskosten sterk en wordt de kans op uitval groter. Vervangen van de schepen is noodzakelijk om de continuïteit in de veilige en betrouwbare dienstverlening aan de opdrachtgevers te garanderen. Om zeker te stellen dat nieuwe schepen bij oplevering voldoen aan de gestelde eisen zijn de afgelopen twee jaar naar aanleiding van lopende trajecten verschillende onderzoeken gedaan waarbij expliciet is gekeken naar processen om, gedurende de hele periode van uitvoering, invulling te kunnen geven aan een betrouwbare en stabiele scope. De lessen en aanbevelingen heeft de Rijksrederij verwerkt in haar werkprocessen de vlootstrategie, en het vlootprogramma. In het vlootprogramma is soms een tijdelijke oplossing nodig of krijgen vaartuigen vooruitlopend op de vervanging groot (levensduur verlengend) onderhoud.. Met deze maatregelen borgt RWS de inzetbaarheid van de schepen en wordt de kans op uitval of storing verkleind.

Uitdaging verduurzaming vloot
De Rijksrederij streeft naar een emissieloze taakuitvoering Op dit moment is daar echter nog geen sprake van. Zonder aanvullende verduurzamingsopdracht zal de Rijksrederij in 2030 naar verwachting verantwoordelijk zijn voor ca. 80% van de CO2 uitstoot van IenW. De verduurzamingsopgave en de financiering daarvan zijn daarom nog een bespreekpunt tussen de Rijksrederij en haar opdrachtgevers. IenW is via Rijkswaterstaat de grootste opdrachtgever van de Rijksrederij en goed voor ca. 70% van de financiering ervan. De verduurzaming van de Rijksrederij inclusief de bekostiging daarvan is om die reden ook een actueel en aanzienlijk IenW vraagstuk.
Een eerste stap met betrekking tot de verduurzaming is gezet met de oplevering van drie energiezuinige vaartuigen van het type MPV-30. De MPV-30 is uitgerust met accu's, waarmee het een groot deel van de dagelijkse werkzaamheden kan uitvoeren. Doordat de motoren minder gebruikt worden, is het brandstofverbruik laag. De restwarmte van de aanwezige generatoren wordt hergebruikt voor onder meer de verwarming. Zonnepanelen op het schip zorgen voor de stroom en licht in de accommodatie van de bemanning.
Met hulp van pilots, kennisinstellingen, marktpartijen en andere opdrachtgevers vergroot de Rijksrederij de kennisopbouw over de toepassing van alternatieve duurzame energiedragers. Voor de eerstkomende aanbestedingen van het type MPV-20 (visserij en meten, zeegaand) en MPV-50 (markeren en meten, zeegaand) wordt onderzocht of deze uitgevoerd kunnen worden met klimaatneutrale of zelfs emissieloze aandrijvingen.

Mijlpalen t/m 2025Q1 2022: vaststellen van het vlootprogramma.
- Q2 2022: besluit omtrent toekenning subsidie-aanvraag Nationaal Groeifonds ten behoeve van verdere en snellere verduurzaming van de Rijksrederij
- Vanaf 2022: uitvoering van een tweetal pilots, waarbij renovaties van schepen worden uitgevoerd met de beoogde klimaatneutrale technieken om kennis en ervaring op te doen.
- 2022-2025: vervanging van 15 zelfstandig opererende RHIBs voor de operationele inzet op de kustwateren, de ruime binnenwateren (Westerschelde, Waddengebieden, IJsselmeergebied) en grote rivieren (in samenwerking met de Politie).
- 2022: in gebruik name van twee extra Emergency towing vessels (sleepboten voor de Noordzee) voor de bescherming van windparken op zee.
- 2022: aanbesteding van de vervanging van drie trailerbare meetvaartuigen.

- 2024: aanbesteding van de vervanging van negen schepen van het type MPV-20
- 2024: aanbesteding van de vervanging van drie schepen van het type MPV-50.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- De periode 2019 – 2020 was sprake van een pas op de plaats in het vlootvervangingsprogramma. Aanleiding hiervoor was het gegeven dat twee RHIB's bij oplevering niet inzetbaar waren voor de taak die was beoogd en later bleek ook bij de bouw van de MPV-30 verschillende issues met de taakuitvoering te ontstaan. De Tweede Kamer is in deze periode met verschillende Kamerbrieven geïnformeerd over de onderzoeken die zijn uitgevoerd. De aanleiding van de onderzoeken waren de niet goed verlopen aanbestedingen van twee RHIBS en drie vaartuigen van het type MPV-30.
- De meest recente Kamerbrief is van maart 2021, waarin weer naar voren wordt gekeken naar de nieuwe aanbestedingen en het vervolg van het vlootprogramma.
- Bij de begrotingsbehandeling IenW in november 2021 zijn vragen vanuit de TK beantwoord over de rol van de Groeifondsaanvraag (zie hiervoor) bij en de planning van de vlootvervanging.
- Er is geen afspraak over reguliere rapportages aan de Tweede Kamer. Ook zijn er geen openstaande toezeggingen.

3f IenW in het Caribisch deel van het Koninkrijk

IenW en het Caribisch deel van het Koninkrijk

De huidige stand van zaken/problematiek
Sinds de staatkundige vernieuwing van 10 oktober 2010 bestaat het Caribisch deel van het Koninkrijk uit vier autonome landen; te weten Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Tot het land Nederland behoren Bonaire (288 km²), Sint Eustatius (21 km²) en Saba (13 km²). Deze bijzondere gemeenten op meer dan 9.000 km afstand van Europees Nederland worden als groep aangeduid als Caribisch Nederland (CN). Bonaire telt daarbij circa 21.000 inwoners, Sint Eustatius circa 3.300 inwoners en Saba 1.900 inwoners. Het zijn kleinschalige eilanden met grote infrastructurele uitdagingen, nu elk van de eilanden over een eigen (internationale) luchthaven, vrachthaven, op- en overslag voor gevaarlijke stoffen en drinkwatervoorziening beschikt. Bonaire beschikt bovendien over een eigen afvalwatervoorziening.

Betrokkenheid IenW
Binnen het ministerie van IenW hebben vrijwel alle IenW organisatieonderdelen een eigen taak of een rol met betrekking Bonaire, Sint Eustatius en Saba. De taken variëren van beleid en wet- en regelgeving tot VTH (vergunningverlening, toezicht en handhaving) en bezwaar en beroep. In 2020 heeft het ministerie van IenW € 61,3 miljoen aan middelen verstrekt op de BES-eilanden. Voor de directies Luchtvaart en Maritieme Zaken is er vanwege de verdragen (ICAO en IMO) ook een rol ten aanzien van de Landen Aruba, Curaçao en Sint Maarten.

In de afgelopen jaren is met de BES-eilanden samen verder gebouwd aan de infrastructuur op grond, bij de zee en in de lucht. De ambities ten aanzien van de luchthaven, de vrachthaven en wegen, net als het exploiteren en onderhouden daarvan, vallen onder verantwoordelijkheid van de eilanden. Achterstallig onderhoud, bijhorende investeringen en achterstallige regelgeving zijn terugkerende thema's. IenW heeft de afgelopen kabinetsperiode waar mogelijk bijdragen; door incidenteel middelen ter beschikking te stellen of door deskundige bijstand te verlenen. Daarnaast heeft het ministerie van IenW in 2020 samen met het ministerie van LNV en met de besturen van de eilanden met de totstandkoming van het Natuur- en milieubeleidsplan Caribisch Nederland (NMBP), een betekenisvolle stap gezet om de rijke natuur op het land en in de zee in Caribisch Nederland te behouden, te beschermen en op duurzame wijze te benutten.

COVID-19
De Caribische delen van het Koninkrijk zijn bijzonder hard geraakt door het COVID-19 virus. De enorme gevolgen waren niet alleen merkbaar bij de volksgezondheid en de economieën van de eilanden, maar ook op het hele IenW-beleidsveld. Sint Eustatius en Saba werden door vliegverboden en inreisbeperkingen vrijwel geheel afgesloten van de buitenwereld. Ook had het uitblijven van toeristen directe impact op de inkomens van inwoners en kwamen vitale processen zoals de toegankelijkheid van drinkwater voor eenieder, onder druk te staan.

Het ministerie van IenW heeft om de bereikbaarheid via de lucht van Saba en Sint Eustatius te verzekeren in 2020 een hypothecaire lening aan Winair verstrekt en om de bereikbaarheid van Saba via de zee te realiseren het initiatief van dit kabinet voor een ferry pilot ondersteund. En om de toegankelijkheid tot drinkwater voor eenieder te borgen heeft het ministerie van IenW aanvullende subsidies aan de lokale drinkwaterbedrijven toegekend om het vaste tarief tijdelijk naar 0 te verlagen. Hiermee heeft IenW getracht de impact van dit virus voor de inwoners te verzachten.

Milieu
De prioritaire inzet van het ministerie van IenW betreft afvalbeheer, bedrijvigheid en stoffenbeleid. Op alle drie eilanden zijn afvalverwerkingsinstallaties gefinancierd en wordt ondersteuning gegeven aan het afvalbeheer. Voor wat betreft bedrijven wordt vooral inzet gepleegd als het gaat om de veiligheid bij de grote olieterminals. Op Bonaire loopt in samenwerking met het ministerie van EZK een Brandstofproject dat tot doel heeft twee nieuwe opslagterminals te bouwen. Daarnaast is regelgeving in voorbereiding (inwerkingtreding 1 januari 2022) aangaande milieuregels voor bedrijven zoals op de BES-eilanden (algemene regels en vergunningen voor grotere inrichtingen en milieueffectrapportage) zoals LPG opslag, garages en afvalverwerkers; het zogenoemde Inrichtingen en activiteiten besluit BES. Tot slot staan het reguleren van gevaarlijke stoffen zoals asbest en oxybenzonhoudende producten op de agenda. Hiertoe worden regels voorbereid.
Wetgevingskader is de Wet Vrom Bes. Deze treedt met betrekking tot verschillende milieuthema's gefaseerd in werking. In 2020 is het Natuur en milieubeleidsplan Caribisch Nederland vastgesteld. Het ministerie van IenW reguleert met dit plan drukfactoren (afval, afvalwater en sedimentatie) op de koraalriffen. In 2021 zullen de eilandbesturen uitvoeringsagenda's vaststellen ter uitvoering van de doelen in het plan. Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de coördinatie van de handhaving van de Wet Vrom Bes (Milieu, bouw en Ruimtelijke ordeningsinspanningen). In 2022 zal een coördinatiestructuur voor lokale handhaving zijn opgezet.

Luchtvaart
De luchtvaart heeft een essentiële rol in de bereikbaarheid van de Caribische delen van het Koninkrijk.
De openbaar lichamen zijn verantwoordelijk voor de exploitatie van de luchthavens. Het ministerie van IenW heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in projecten om te voldoen aan ICAO-veiligheidseisen, zowel op het gebied van luchthavens, als op het gebied van luchtverkeersdienstverlening en het overheidssysteem. Het ministerie van IenW werkt aan modernisering van diverse regelgeving de BES, zoals dronesregelgeving, en aan een herindeling van het luchtruim van Bonaire.
SEO concludeerde in 2018 dat het marktmechanisme voor airlines in het Caribisch deel van het Koninkrijk niet optimaal werkt, en dat overheidsingrijpen gerechtvaardigd zou zijn. De Rijksoverheid blijft de situatie monitoren. De Rijksoverheid heeft in december 2020 een hypothecaire lening aan Winair (de enige airline die vliegt op Saba en Sint Eustatius) verstrekt om een onmiddellijk faillissement als gevolg van de COVID-19-pandemie te voorkomen. Mogelijk is aanvullende steun aan de orde. De Nederlandse staat neemt deel in Winair (7,95%). In de landspakketten voor de Koninkrijkslanden wordt ingezet op versterking van het luchtvaartsysteem door samenwerking tussen organisaties en uniformering van werkprocessen. De vertegenwoordigers van de Koninkrijk landen zullen in de Regiegroep Luchtvaart verdere uitwerking en sturing geven aan harmoniseren van beleid, regelgeving en toezicht. Dit conform de ICAO eisen.

Havens
In 2020 is het Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire ondertekend, dat voortborduurt op een eerdere intentieverklaring uit 2014. De kern van het samenwerkingsconvenant is een basis waarmee de komende jaren de ontwikkeling van het havenbeheer en havenbedrijf op Bonaire verder kan worden bevorderd. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van nieuwe kleinschalige multipurpose haven(locatie) voor de aanvoer van voor het eiland benodigde goederen en levensmiddelen. Verder zijn de verlengingswerkzaamheden van de Zuidpier te Kralendijk afgerond.
Op Saba is en wordt gewerkt aan een nieuw te bouwen haven op een nieuwe havenlocatie, waar de haven beter beschermd is tegen het natuurgeweld en betere ontvangstmogelijkheden biedt. Opening van de nieuwe haven staat gepland voor 2024. Tevens zijn de meest noodzakelijke en minimale herstelwerkzaamheden van de huidige haven naar aanleiding van de orkanen Irma en Maria afgerond in afwachting van de aanleg van de nieuwe haven. Op Sint Eustatius is en wordt

gewerkt aan het herstellen en veiliger maken van de huidige haven naar aanleiding van de orkanen Irma en Maria. De havenverbetering hangt nauw samen en wordt integraal aangepakt met de kusterosieproblematiek van Sint Eustatius.

Zeevaart
In maart 2021 is tijdens een online videobijeenkomst door de bewindspersonen van Aruba, Sint Maarten, Curaçao en Nederland het herziene Maritiem Samenwerkingsprotocol vastgesteld. Nederland vertegenwoordigt hierin ook de BES-eilanden. Het protocol beschrijft het belang en de invulling van de samenwerking van de Maritieme Administraties binnen het Koninkrijk. Het borgen van politieke betrokkenheid en commitment is een belangrijk fundament voor de maritieme samenwerking binnen het Koninkrijk en houdt direct verband met de internationale IMO IMSAS audit die voorlopig gepland staat in februari 2022. In deze audit wordt het Koninkrijk getoetst in hoeverre zij als verdragspartij (Koninkrijk der Nederlanden) de geratificeerde IMO regelgeving heeft geïmplementeerd en handhaaft op Koninkrijksbrede, vlag-, kust- en havenstaataangelegenheden.

Veerdienst bovenwindse eilanden
In 2020 heeft het kabinet middelen beschikbaar gesteld voor het opzetten van een tweejarige pilotproject voor een veerdienst tussen de bovenwindse eilanden. Vanwege de Covid-19 situatie is de pilot nog niet van start gegaan. Start van de pilot staat gepland voor eind 2021.

Wegen en duurzame mobiliteit
Aanleg, beheer en onderhoud van wegen zijn een eilandelijke verantwoordelijkheid. Er zijn echter grote achterstanden op het wegennet van Bonaire en Sint-Eustatius. Vanaf 2018 is daarom het infrastructuurfonds structureel met € 5 miljoen verhoogd ten behoeve van de fysieke infrastructuur van Caribisch Nederland. Bonaire en Sint-Eustatius zetten een groot gedeelte van deze middelen in om een gedeelte van de wegenachterstanden weg te werken. Op Saba wordt een gedeelte van de middelen ingezet voor regulier beheer en onderhoud van de wegen en om de wegen veilig te maken.
In de afgelopen jaren heeft het ministerie van IenW ook eenmalige impulsen voor de wegen en een bijzondere uitkering voor infrastructuur showcaseprojecten overgemaakt naar de eilanden. Bonaire heeft in 2019 een eenmalig impuls van € 3 miljoen ontvangen om de onverharde wegen rondom de scholen te asfalteren. Sint-Eustatius heeft in 2018 een eenmalig impuls van € 6 miljoen ontvangen om een deel van de wegenachterstanden weg te werken. Daarnaast heeft Sint Eustatius het budget van € 3,5 miljoen voor het showcaseproject ingezet om wegen te herstellen en onverharde wegen te asfalteren. Bonaire heeft de middelen voor het showcaseproject ingezet voor de herontwikkeling van het Hato gebied en Saba voor het bouwen van een nieuwe haven.

Het Openbaar Lichaam start in Q1 2021 met de eilandelijke verkenning tot verduurzaming van de (auto)mobiliteit op Bonaire (elektrisch vervoer). De verkenning zal in Q4 2021/Q1 2022 worden afgerond. Het eiland onderschrijft de Klimaatakkoord ambitie om in 2030 alleen nog emissievrije auto's te verkopen/importeren. Hiervoor zal het ministerie van InW zijn kennis en ervaring op dit beleidsterrein ook met het Openbare Lichaam van Bonaire delen.

Drinkwater
Iedereen in Nederland, waaronder in Caribisch Nederland, moet toegang hebben tot drinkwater. Op alle drie de BES-eilanden wordt zeewater in waterproductiefabrieken tot drinkwater geproduceerd, wat kostbaar is. Op Bonaire en Sint-Eustatius wordt het drinkwater vervolgens naar de inwoners gebracht via drinkwaternetten. Op St. Eustatius is ongeveer 45 procent van de mensen aangesloten op het drinkwaternet, de overige huishoudens hebben regenkelders. Op Saba is er een (grotendeels bovengronds) waternetwerk dat Reverse Osmosis (RO) water naar een aantal centrale opslagpunten op het eiland transporteert. Vanuit daar wordt het RO water voor huishoudelijk gebruik aan de inwoners per truck geleverd. Sinds Q3 van 2021 is er een drinkwaterbottelfabriek, waarmee er gebotteld drinkwater per truck naar de consumenten kan worden vervoerd.

Dit betekent dat de toegankelijkheid tot drinkwater op Bonaire en Saba momenteel goed is en sinds eind 2020 ook op Sint-Eustatius redelijk tot goed. Daar waren de afgelopen jaren regelmatig beperkingen in de tijdstippen waarop er water uit de kraan beschikbaar was. Sinds eind 2020 is de toegankelijkheid echter verbeterd door een aantal infrastructurele projecten gericht op het vergroten van de waterproductie, -opslag en -distributiecapaciteit. De helft van de bevolking gebruikt alleen cisternes en flessenwater uit winkels. Tot 2024 stelt IenW €4,5 mln

subsidie voor investeringen in de drinkwatervoorziening beschikbaar om de toegankelijkheid en betrouwbaarheid van de drinkwatervoorziening op St. Eustatius op de lange termijn te kunnen garanderen. Besluitvorming en uitkering van de subsidie wordt gedaan op basis van de meerjarenstrategie en de externe review die hierop is uitgevoerd.

Op alle drie de eilanden speelt daarnaast de betaalbaarheid van drinkwater. Vanwege het gebrek aan zoetwatervoorraden, de fysieke kenmerken van de eilanden en hun beperkte schaal is drinkwaterproductie en -distributie duur, terwijl veel inkomens lager liggen dan in Europees Nederland. Daarom stelt het ministerie van IenW jaarlijks subsidies beschikbaar zodat de tarieven voor de inwoners lager zijn dan de kostendekkende tarieven. De komende jaren zal er worden toegewerkt naar structureel voldoende dekking voor de verlaging van te vaste tarieven en zorgen de eilanden voor een visie over de benodigde investeringen om de drinkwaternetwerken toegankeijk en betrouwbaar te houden.

Afvalwater en mariene milieu
In het Natuur-en Milieubeleidsplan (NMBP) hebben de eilanden, de ministeries van LNV, IenW en BZK de krachten verenigd voor verbeterd milieubeheer ter bescherming van de mariene kwaliteit van de eilanden. Afvalwaterbeheer is daar onderdeel van.

Op Bonaire staat sinds 2014 een Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI), waarop zo'n 10% van het eiland aangesloten is (de kuststrook met hotels). Voor de rest van Bonaire en geheel Sint Eustatius en Saba is er geen centrale afvalwaterzuivering. Er wordt gewerkt met sceptic tanks en beerputten, waarvan echter een deel lekt, waardoor daaruit water ongezuiverd de bodem en de oceaan in loopt.

Daarnaast ligt er op Bonaire een uitdaging met betrekking tot een kostendekkende exploitatie van de RWZI. Een afvalwaterheffing is nodig naast de verkoop van (door de RWZI gezuiverd) irrigatiewater en subsidies.

Onderdeel van het NMBP is het (laten) opstellen van een monitoringplan voor de zeewaterkwaliteit (met een baseline) voor de BES-eilanden. Dit monitoringplan is nodig om beter te begrijpen wat de staat is van het mariene milieu, om lange termijn trends vast te stellen en om de effecten van genomen beheersmaatregelen (bijv. op het gebied van afvalwater) te kunnen monitoren. In opdracht van het ministerie van IenW heeft RWS alvast een globaal raamwerk op laten stellen dat als leidraad zal dienen voor het ontwerpen van het monitoringplan voor zeewaterkwaliteit begin 2022 Eind 2020 zijn nulmetingen uitgevoerd in de zee rond de BES-eilanden die zullen bijdragen aan de baseline van het monitoringplan.

Ook klimaatadaptatie speelt een steeds grotere rol. In het KNMI klimaatsignaal '21 zijn voor het eerst ook de gevolgen voor de Caribisch Nederlandse eilanden meegenomen. De komende periode wordt er zowel interdepartementaal als intern bekeken wat de uitdagingen rondom klimaatadaptatie zijn en welke rol IenW daar in zal spelen.

De beperkte lokale uitvoeringskracht zorgt voor vertraging in besluitvorming en uitvoering van de projecten zoals vastgelegd in de uitvoeringsagenda's. De eilanden hebben een prioritering gemaakt, maar er blijft een tekort een lokale fte.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving
Rijkswaterstaat Zee en Delta (RWS ZD) is sinds 2010 bevoegd gezag voor vergunningverlening van bouwwerken op het raakvlak van land en zee, (Wet Maritiem beheer BES) en voor bouwwerken van BGIM bedrijven (Besluit grote inrichtingen milieubeheer onder de Wet volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer BES). Dit zijn de grote olie- en brandstofoverslagbedrijven BOPEC, CUROIL en GTI.
De vergunningverlener RWS ZD zorgt voor de juiste afstemming met de initiatiefnemers over de vereisten voor de vergunningaanvraag, houdt rekening met milieukundige, bouwkundige, ecologische en archeologisch gevolgen van de bouw en keurt de formeel ingediende vergunningsaanvragen in die gevallen dat aan de wettelijke vereisten is voldaan, goed. RWS ZD heeft in 2020 14 vergunningen en toestemmingen gegeven. RWS ZD houdt ook toezicht en handhaaft op deze vergunningen, samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport. De Inspectie Leefomgving en Transport hebben in 2020 in meerdere gevallen handhavend moeten optreden, wanneer bedrijven zich niet aan de vergunningsvoorschriften hielden.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is sinds 2010, in tegenstelling tot in Nederland, in Caribisch Nederland op slechts vier beleidsterreinen van het ministerie van IenW actief: scheepvaart, luchtvaart, gevaarlijke stoffen en de grote brandstofopslagbedrijven. In 2016 kwam hier het toezicht op de leveringszekerheid, de veiligheid en de kwaliteit van de elektriciteit- en drinkwatervoorziening bij. Vanwege de kleinschaligheid van de Caribische eilanden is er sprake van een grote verwevenheid tussen de verschillende IenW beleidsterreinen, hetgeen de toezichtstaak vanuit Nederland uitdagender maakt. Om de uitdagingen succesvol het hoofd te bieden, zet ILT sinds enige jaren in op samenwerkingsverbanden; met de IenW organisatieonderdelen (onder meer RWS ZD) en met de openbare besturen van de eilanden.
Het toezicht op schepen heeft geresulteerd in een afname van het aantal schepen dat aan de ketting moest worden gelegd (van 11% in 2010 naar circa 1% in 2020). Ter vergroting van de luchtvaartveiligheid worden regelmatig inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft) uitgevoerd, gericht op buitenlandse bezoekende vliegmaatschappijen. Na de start van het toezicht zijn Sint Maarten en Curaçao als de twee beheerders van het luchtruim gecertificeerd op hun veiligheidbeheerssysteem, is ook de luchthaven van Bonaire gecertificeerd en zijn vele onveilige toestellen aangepakt.
Voor drinkwater en elektriciteit zijn kwaliteits- en capaciteitsdocumenten opgesteld en bij het transport van gevaarlijke stoffen is door een combinatie van handhaving en voorgeschreven opleidingen de veiligheidsstandaard verhoogd. Bij de brandstofopslagbedrijven zijn ingrijpende investeringen afgedwongen om het achterstallig onderhoud weg te werken. Als gevolg van ernstige financiële problemen moest bij BOPEC in 2020 bestuursdwang worden toegepast om het uitstromen van een olietank te voorkomen. BOPEC is vervolgens op 18 maart 2021 door de rechtbank op Bonaire failliet verklaard. De curator onderzoekt momenteel met de interdepartementale Stuurgroep Brandstoffen Bonaire alle opties, waaronder de mogelijkheid voor een doorstart.

Crisiscoördinatie
Het departementaal coördinatiecentrum crisisbeheersing (DCC) van het ministerie van IenW vervult een centrale rol bij de voorbereiding van crises op de eilanden in Caribisch Nederland, met als doel crisis op het moment dat deze zich voordoen beheersbaar te houden. Crisis (orkanen, aardbevingen en/of andere extreme weeromstandigheden en daaropvolgende overstromingen en/of tsunami's) kunnen grote gevolgen voor IenW beleidsterreinen zoals drinkwater, luchtvaart, zeevaart, wegen en milieu). Na de orkaan Irma heeft het DCC veel aandacht besteed aan de voorbereidingsprocessen en - procedures met het oog op het jaarlijkse orkaanseizoen. De eilanden bevinden zich geografisch in een orkaangevoelig gebied waar meerdere stormen en orkanen per jaar zich voordoen. In 2020 heeft het DCC onder regie van de ministeries van JenV en BZK het 'Handboek crisisbeheersing voor de Caribische delen van het Koninkrijk' opgesteld en naar aanleiding van de storm Isaias, samen met KNMI en de Openbare Lichamen de procedure van het Weerimpact Team Caribisch Nederland (WIT-CN) geactiveerd. Deze procedure heeft doel een inschatting van de impact van orkanen te maken en een goede informatievoorziening te realiseren.

KNMI
De dienstverlening van het KNMI in Caribisch Nederland is op onderdelen omvangrijker dan in Nederland. Zo verzorgt KNMI naast de bekende meteorologische diensten, voor deze regio ook adviezen en waarschuwingen met betrekking tot seismologische fenomenen zoals aardbevingen, vulkaanactiviteit van de vulkanen Mount Scenery en Quill en tsunami's. De vulkaanmonitoring is geïntensiveerd (meer instrumenten en productontwikkeling).
De totale KNMI-dienstverlening wordt sinds 2016 vanuit De Bilt uitgevoerd, waarbij op Bonaire 4 luchtvaartwaarnemers voor het KNMI een deel van de dienstverlening uitvoeren.
De dienstverlening heeft sinds 2016 een serieuze ontwikkeling doorgemaakt. Sinds 2016 is er een vulkanoloog aangetrokken bij het KNMI en is deze expertise nu opgebouwd. Daarnaast is ingezet op de (regionale) samenwerking, met name op het terrein van de vulkanen en orkanen. Meteorologen volgen inmiddels trainingen bij het NHC (National Hurricane Center), teneinde orkanen beter te monitoren en te voorspellen. Meerdere vulkanen in de regio (waaronder Mount Pelée) zijn in alarmfase 2 (van 4) en worden in de gaten gehouden om nieuwe rampen zoals de uitbarsting van Mount Serrat in 1995 te voorkomen.
De eilanden zijn ook erg gevoelig voor golven. Het KNMI heeft in 2016 het voortouw genomen bij het opzetten van een deugdelijk waarschuwingssysteem om daarmee schade zoveel mogelijk te voorkomen.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn:

- Oplevering van drinkwaterbottelfabriek op Saba
- Uitvoeren evaluatie naar effectiviteit van subsidies van drinkwatertarieven en investeringen in drinkwater-infrastructuur
- Oplevering van een herstelde irrigatieleiding op Bonaire
- Oplevering van uitvoeringsagenda's (onderdeel NMBP)

Lange termijn:

- Realisatie nieuwe zeehaven Saba
- Wederopbouw zeehaven Sint Eustatius
- Opleveren afvalwaterstrategieën (onderdeel NMBP)
- Uitvoering erosiebestrijding Sint Eustatius.
- Wetswijziging van de Wet Elektriciteit en drinkwater BES
- Inwerkingtreding Wet VROM BES

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De communicatie en overleggen in beide Kamers zijn daar waar het interdepartementale onderwerpen betreffen, bij het ministerie van Binnenlandse zaken belegd.

Excuses historisch leed en omgang met ons verleden
Discussies binnen de maatschappij over historische gebeurtenissen die maatschappelijk leed hebben veroorzaakt vragen van samenleving, parlement en regering om een hernieuwd historisch besef, waarbij de omgang met het verleden centraal staat. Zo is in opdracht van het ministerie van BZK door het Adviescollege Dialooggroep Slavernijverleden op 1 juli 2021 een advies uitgebracht over de vraag hoe om te gaan met het slavernijverleden en de doorwerking daarvan in het heden. Het college adviseert in haar rapport specifiek over de omgang met het verleden en doorwerking in verschillende sectoren, waaronder onderwijs, cultuur, sport en arbeidsmarkt. Daarnaast is er speciale aandacht voor de (formele) erkenning van historisch leed, de Caribische delen van het Koninkrijk en jongeren. Het ministerie van BZK coördineert de inhoudelijke kabinetsreactie. Dit rapport zal naar verwachting een aanzet zijn tot een langduriger politiek en maatschappelijk debat over het onderwerp, waarbij het vraagstuk over excuses voor het slavernijverleden ook betrokken zal moeten worden.

Naast het vraagstuk van excuses voor het slavernijverleden speelt er een bredere ontwikkeling van verzoeken en moties om excuses – of gebaren tot rehabilitatie - vanwege (historische) gebeurtenissen met een sterke politieke lading. Bijvoorbeeld misbruik in de jeugdzorg, gebeurtenissen in de Tweede Wereldoorlog of in voormalig Nederland-Indië. Het maken van excuses (of spijtbetuigingen of andere gebaren) vormt een eerste stap in schulderkenning die vaak tot vervolgmaatregelen leidt, bijvoorbeeld compensatie of rehabilitatie. De keuze om excuses aan te bieden, vraagt een zorgvuldige afstemming binnen het kabinet over de omvang van de excuses of spijtbetuiging, de woordkeuze en consistent beleid.

Excuses historisch leed en omgang met ons verleden

Discussies binnen de maatschappij over historische gebeurtenissen die maatschappelijk leed hebben veroorzaakt vragen van samenleving, parlement en regering om een hernieuwd historisch besef, waarbij de omgang met het verleden centraal staat. Zo is in opdracht van het ministerie van BZK door het Adviescollege Dialooggroep Slavernijverleden op 1 juli 2021 een advies uitgebracht over de vraag hoe om te gaan met het slavernijverleden en de doorwerking daarvan in het heden. Het college adviseert in haar rapport specifiek over de omgang met het verleden en doorwerking in verschillende sectoren, waaronder onderwijs, cultuur, sport en arbeidsmarkt. Daarnaast is er speciale aandacht voor de (formele) erkenning van historisch leed, de Caribische delen van het Koninkrijk en jongeren. Het ministerie van BZK coördineert de inhoudelijke kabinetsreactie. Dit rapport zal naar verwachting een aanzet zijn tot een langduriger politiek en maatschappelijk debat over het onderwerp, waarbij het vraagstuk over excuses voor het slavernijverleden ook betrokken zal moeten worden.

Naast het vraagstuk van excuses voor het slavernijverleden speelt er een bredere ontwikkeling van verzoeken en moties om excuses – of gebaren tot rehabilitatie - vanwege (historische) gebeurtenissen met een sterke politieke lading. Bijvoorbeeld misbruik in de jeugdzorg, gebeurtenissen in de Tweede Wereldoorlog of in voormalig Nederland-Indië. Het maken van excuses (of spijtbetuigingen of andere gebaren) vormt een eerste stap in schulderkenning die vaak tot vervolgmaatregelen leidt, bijvoorbeeld compensatie of rehabilitatie. De keuze om

excuses aan te bieden, vraagt een zorgvuldige afstemming binnen het kabinet over de omvang van de excuses of spijtbetuiging, de woordkeuze en consistent beleid.

3g IenW Internationaal

IenW, Europa en de Brexit

Huidige stand van zaken/problematiek
De zes grote ambities van de huidige Europese Commissie zijn 1) een Europese Green Deal, 2) een Europa dat klaar is voor het digitale tijdperk, 3) een economie die werkt voor de mensen, 4) een sterker Europa in de wereld, 5) bevordering van onze Europese leefwijze, en 6) een nieuwe impuls voor Europese democratie. Voor IenW is met name vanuit deze prioriteiten van de Commissie de Green Deal (zie apart hoofdstuk) en de inzet op digitalisering van groot belang. Tegelijkertijd valt een groot deel van de EU-inzet die voor IenW van belang is hier (gedeeltelijk) buiten. Te denken valt aan dossiers zoals het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T), passagiersrechten, of EU-regels inzake verkeersveiligheid.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Toekomst van Europa
De discussie over de toekomst van Europa gaat ook de komende jaren door. In de EU zijn de Europese Commissie, de Raad, en het Europees Parlement begonnen met de conferentie over de toekomst van Europa, een EU-breed initiatief om burgers beter te bereiken en te betrekken bij de discussie over de toekomst van Europa.

Faciliteit voor herstel en veerkracht (Recovery and Resilience Facility)
Nederland ontvangt naar verwachting ongeveer € 6 miljard (huidige prijzen) aan subsidies uit het EU-herstelfonds, de *Recovery and Resilience Facility* (RRF). Duidelijk is dat ten minste 37% van de middelen aan klimaat besteed moet worden en geen enkele uitgave onder de RRF mag significante schade aan het klimaat of milieu veroorzaken. Om op de gelden uit het RRF aanspraak te maken, moet Nederland een herstelplan, inclusief doelen en mijlpalen, indienen bij de Commissie. Dit is aan het nieuwe kabinet gelaten. Wel zijn er vanuit alle departementen, inclusief IenW, projecten geïnventariseerd hiervoor.

Nieuwe relatie EU met het Verenigd Koninkrijk
Per 1 januari 2021 is het VK uit de EU en de interne markt getreden. Op 24 december 2020 is overeenstemming bereikt over een nieuw handelsakkoord. Het akkoord bevat ook bepalingen aangaande luchtvaart en luchtvaartveiligheid, o.a. over de verkeersrechten voor de 1e t/m de 4e vrijheden, exploitatievergunningen, code-sharing, leasing en samenwerking op het gebied van luchtvaartveiligheid. Het akkoord bevat ook bepalingen ten aanzien van wegtransport, o.a. over cabotage en cross-trade. Sinds het sluiten van het nieuwe handelsakkoord wordt gewerkt aan de uitvoering daarvan. Grenscontrole processen aan Britse zijde worden gefaseerd ingevoerd conform het Britse Border Operating Model (1-1, 1-4 en 1-7-2022). IenW houd de vinger aan de pols aangaande de effecten op de vervoersstromen via de Nederlandse havens. Ander punt van aandacht betreffen de onderhandelingen over de uitvoering van het Noord-Ierland Protocol. De gesprekken lopen najaar 2021 zeer moeizaam en vanuit Londen klinkt dreigende taal over het opschorten van het protocol. Vanuit Brussel komen signalen dat de EC zich voorbereid op tegenmaatregelen welke ook het transportdomein kunnen raken.

Ruimtedata
IenW is beleidsverantwoordelijk voor Europese programma's Galileo en EGNOS voor satelliet-navigatie vanwege gebruik in transport en vervoer, en medeverantwoordelijk voor het Nederlandse ruimtevaartbeleid (onder leiding van EZK). IenW zet zich in om het innovatieve vermogen van satellietdata beter benutten. Zodoende wordt ingezet op verdere uitbouw van de rol van het Galileo Reference Centre in het ruimtevaartcluster en de op te zetten Centre of Excellence in Noordwijk (Space Campus), totstandkoming van wetgeving voor PRS-beheer (Public Regulated Services, onderdeel van Galileo), bijdragen aan het 'Programma Vitaal' van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), en het realiseren van het Galileo Sensor Station (GSS) en een Telemetry and Tracking Command Facility (TTCF) op Bonaire.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- De Kamers worden geïnformeerd over de inzet in de Milieu- en Transportraden via een geannoteerde agenda, en over de uitkomsten via een verslag. De inzet in de Raden wordt besproken met de Tweede Kamer in een Commissiedebat of schriftelijk overleg. Uitdaging bij de geannoteerde agenda is de tijdige beschikbaarheid van de agenda in Brussel. Regelmatig dient te Kamer te worden geïnformeerd middels de GA voordat de agenda van de Raad beschikbaar is, i.v.m. vroege planning van de respectievelijke Commissiedebatten of SO's.
- De Tweede Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over Europese ontwikkelingen via separate Kamerbrieven en BNC-fiches, al dan niet gezamenlijk met andere betrokken bewindspersonen.
- Ten slotte wordt de inzet in EU op beleidsdossiers ook meegenomen in reguliere Kamerdebatten, zoals de AO's luchtvaart(veiligheid), spoor, of circulaire economie.

EU Green Deal

Huidige stand van zaken
De Europese Green Deal is de aanpak van de Commissie die de Europese economie omvormt tot een moderne, grondstoffenefficiënte (duurzame) en concurrerende economie. De Green Deal schetst een kader van alle maatregelen die hieraan bij moeten dragen. Dit zorgt ervoor dat de Green Deal zich uitstrekt van beleidsterreinen als klimaat – via, maar niet beperkt tot, het Fit for 55% pakket – tot circulaire economie (CE), vervoer, industrie, landbouw, energie, en biodiversiteit. Het jaar 2020 was voor de Green Deal vooral strategievormend. Vanaf 2021 is de Commissie begonnen met de vertaalslag naar concrete wetgevingsvoorstellen.

Belangrijke uitgebrachte voorstellen op IenW-terrein
- Zie voor het Fit for 55% klimaatpakket van juli jl. apart hoofdstuk hieronder.
- Het actieplan voor een circulaire economie (maart 2020): bevat een overzicht van acties op het gebied van de circulaire economie, met onder andere aandacht voor productbeleid (aanpassing Ecodesignrichtlijn), afvalpreventie, en inzet om het transport van afval binnen de EU en naar derde landen te scherper te reguleren. Uitwerking in wetgeving volgt begin 2022.
- Duurzame chemicaliënstrategie (okt. 2020): betreft een routekaart om te bewerkstelligen dat, uiterlijk in 2050, chemische stoffen geen negatieve effecten meer hebben op mens en milieu. Hiertoe kondigt de Commissie een grote lijst beleidsmatige en wetgevende voornemens aan. De strategie sluit goed aan bij het nationale beleid en bij veel internationale initiatieven van Nederland, bijv. in het kader van innovatie, safe-by-design, PFAS, hormoonverstorende stoffen, en goede uitvoering en handhaving.
- Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (dec. 2020): de strategie stelt ontwikkeling van transport en mobiliteit binnen de EU centraal. De ambitieuze plannen en initiatieven voor verduurzaming en digitalisering sluiten op hoofdlijnen goed aan bij de Nederlandse inzet. Dat hierbij tevens verkeers- en cyberveiligheid, sociale aspecten en een ambitieuze mondiale inzet worden meegenomen, is positief.
- Nul vervuilingsambitie (mei 2021): vormt een routekaart om alle vervuiling tot nul terug te brengen in 2050. Het actieplan formuleert zes Europese doelstellingen voor 2030 en kondigt daarnaast 33 maatregelen aan, die in de periode 2021-2024 opgepakt zullen worden. Raakt alle milieu-beleidsterreinen van IenW (water, bodem, lucht, chemicaliën, CE). Nauw verweven met bovengenoemde strategieën. Klimaatadaptatiestrategie (feb. 2021): de strategie beoogt adaptatie in de EU "slimmer, sneller en systemisch" uit te voeren. De strategie bevat geen concrete adaptatiemaatregelen, maar ziet op (het stimuleren van) de ontwikkeling, alsmede en de implementatie van maatregelen, onder andere via het vergroten van toegang tot noodzakelijke kennis.
- Bodemstrategie (nov. 2021): strategie stelt zich ten doel dat in 2050 alle bodem ecosystemen in gezonde conditie zijn. Het sluit nauw aan bij de biodiversiteitsstrategie (LNV) en de klimaatadaptatiestrategie. Strategie kondigt beperkt nieuwe wetgeving aan, maar beoogt ook 'bodem te mainstreamen' in aanpalend beleid/wetgeving.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
De tijdslijn van de Green Deal strekt zich uit naar de komende jaren. EC beoogt voor het einde van de ambtsperiode in 2024 alle wetgeving uit de GD voorgesteld te hebben. Het zwaartepunt wat betreft het verschijnen van wetgevingsvoorstellen zal voor IenW naar verwachting liggen in 2021-2022-2023. De onderhandelingen kunnen nog na 2024 doorlopen.

Eerstvolgende grote pakketten voor IenW zullen uitkomen in december 2021 en maart 2022. Het gaat allereerst om het *green and efficient mobility package.* Bevat o.a. herziening van de TEN-T verordening, inzet voor stedelijke mobiliteit, en een strategie voor spoorvervoer. In maart 2022 volgt een wetgevingspakket voor circulaire economie, met onder andere herziening Ecodesignrichtlijn, aanvullend productbeleid, en consumentenwetgeving. Eind 2022 volgt wetgeving voor microplastics.

Gezien de hoeveelheid wetgeving vanuit de Green Deal zal dit ook impact hebben op de organisatie en de begroting van IenW (incl. ILT en Rijkswaterstaat). Immers, de wetgeving zal moeten worden gehandhaafd, vereist mogelijk aanpassing van de onderliggende Nederlandse wetgeving, of heeft mogelijk gevolgen voor toezicht en vergunningverlening.

De onderdelen van de Green Deal wordt in de relevante Brusselse Raadsformaties besproken en dus ook in de voor IenW relevante Transport- en Milieuraad.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt per nieuw voorstel geïnformeerd via een fiche van de interdepartementale werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC-fiche) en vervolgens geïnformeerd via de geldende EU-informatieafspraken.
- Integrale informatievoorziening over – of bespreking van – de Green Deal aan/met de Eerste of Tweede Kamer is vooralsnog niet voorzien. EZK is eerstverantwoordelijk ministerie voor de Green Deal in zijn geheel vanwege het overkoepelende klimaatdoel.

Fit for 55% pakket

Huidige stand van zaken

Dit pakket bevat het grootste deel van de klimaatwetgeving onder de Green Deal, al wordt er nog meer klimaatwetgeving verwacht de komende jaren. Het pakket maatregelen is erop gericht om het EU-klimaatdoel van 55% CO2-reductie per 2030 t.o.v. 1990 te behalen, om zo de transitie naar klimaatneutraliteit in 2050 op koers te brengen. Deze doelen zijn vastgelegd in de Europese Klimaatwet. Nederland heeft jarenlang gepleit voor het reductiedoel van 55%. Onderstaande beschrijving gaat uit van de Commissievoorstellen. Gedurende de onderhandelingen kunnen/zullen percentages en doelstellingen wijzigen.

Voorstellen onder IenW verantwoordelijkheid

1. **Strengere CO2-emissienormen voor lichte voertuigen**. Voorstel beoogt in 2030 de uitstoot van nieuw ingeschreven auto's met 55% te verminderen en in 2035 met 100%. Voor nieuwe bestelwagens zijn de reductiedoelstellingen 50% in 2030 en 100% in 2035. Ondersteunt behalen van ESR-doelstelling (zie onder). Nederland zet in op 100% reductiedoelstelling in 2030 en tussendoelen vóór 2030.
2. **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)**. Het doel van emissievrije mobiliteit hangt samen met de uitrol van een netwerk voor oplaad- en tankinfrastructuur voor schonere voertuigen. Voor zowel lichte als zware voertuigen zijn verplichte afstandsdoelen van maximaal 60km tussen laadstations op het TEN-T kernnetwerk opgenomen. Ook zijn er doelen t.a.v. waterstof en walstroom. Nederland zet in op een dekkend netwerk van laadinfrastructuur. De ontwikkelingen in de onderhandelingen zijn zorgelijk gezien voorgestelde verlaagde ambitie.
3. **ReFuel Aviation.** Behelst een bijmengverplichting van Sustainable Aviation Fuels (SAFs). Voorstel van de CIE is 2% in 2025; 5% in 2030; 20% in 2035; 32% in 2040; 38% in 2045; en 63% in 2050. Nederland wenst voor de korte termijn hogere doelstellingen; huidige nationale doelstelling voor 2030 is 14%.
4. **FuelEU Maritime.** Er wordt een reductie voorgesteld van de koolstofintensiteit van gebruikte energie aan boord van het schip t.o.v. gebruik reguliere fossiele brandstoffen. Voorstel van de CIE is 2% in 2025, 6% in 2030 en 75% in 2050. De reductiepercentages worden met een life cycle assessment (LCA)-methodiek berekend. Nederland wenst voor de korte termijn (richting 2030) hogere doelstellingen.
5. **ETS-luchtvaart**. Voorgesteld wordt om de gratis rechten voor de luchtvaart per 2027 te schrappen. Dit gebeurt lineair oplopend met 25% veiling in 2024, oplopend naar 100% in 2027. In het voorstel wordt ook de lineaire reductiefactor (LRF) aangescherpt. Deze wordt

hetzelfde als die voor ETS-stationair en wordt gesteld op 4.2% (momenteel op 2.2%). Nederland kan zich grosso modo in het voorstel vinden.

Gedeelde verantwoordelijkheid/ IenW-relevantie

6. **ETS**. Herziening van het bestaande EU-systeem van verhandelbare emissierechten (ETS). De herziening beoogt het aantal emissierechten dat is uitgegeven onder het ETS, de 'cap', de limiet, te verlagen. Beoogt ook de **zeevaart** onder te brengen bij het huidige ETS en voor de gebouwde omgeving en het **wegvervoer** een afzonderlijk emissiehandelssysteem in te stellen. In principe steun voor onderbrengen zeevaart en wegvervoer, mits aan voorwaarden wordt voldaan.
7. **Energiebelastingrichtlijn**. Dit voorstel beoogt te regelen dat de belasting op energieproducten in lijn is met het 55%-doel. Minimumbelastingtarieven moeten daarom worden vastgesteld op basis van de milieuprestaties van producten. Relevant voor IenW vanuit wegvervoer, lucht- en scheepvaart; belangrijk aandacht te houden voor stapeling kosten.
8. **Renewable Energy Directive (RED)**. In 2030 moet 40 % van de energie uit hernieuwbare bronnen komen. Dit bevat ook aangescherpte doelen voor hernieuwbare energie in vervoer en bepaalt de definities van brandstoffen die aangemerkt kunnen worden als hernieuwbaar. Steun voor aangescherpte doelen voor vervoer.
9. **Social Climate Fund (SCF)**. Fonds ziet op financiering ter compensatie van met name ETS-BRT (wegvervoer en gebouwde omgeving). Hiermee kunnen EULS investeren in energie-efficiëntie, nieuwe verwarmings- en koelsystemen en/of schonere mobiliteit. Nederland is kritisch op het voorstel vanuit budgettaire overwegingen; inhoudelijk mogelijk interessant vanuit inzet voor duurzaam vervoer.
10. **Effort Sharing Regulation (ESR)**. Aanscherping van de nationale doelstellingen van CO2-reductie. Nederland krijgt een doelstelling van -48% in 2030. De nationale uitwerking is voor IenW van belang via o.a. het Klimaatakkoord, waaruit potentieel aanvullende maatregelen komen voor de transport sector. Nederland zet in op convergentie van nationale doelen.

Beperkte link met IenW

11. **Richtlijn Energie-Efficiëntie (EED)**. In 2030 moet zowel het primaire als het finale energieverbruik gedaald zijn, met respectievelijk 39% en 36%.
12. **Landgebruik, bosbouw en landbouw (LULUCF)**. De netto verwijdering van broeikasgassen in deze sector moet in 2030 15% hoger zijn t.o.v. 2021. Ook komen er bindende nationale doelstellingen om klimaatneutraliteit te bereiken in 2035. Op termijn zullen de non-CO2 emissies uit de landbouwsector meegeteld worden.
13. **Bossenstrategie voor 2030**. Moet zorgen voor grotere bossen en meer diversiteit in de aanplant. Niet een bindend wetsvoorstel.
14. **Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM).** Het invoeren van een koolstofprijs voor de import van een aantal zeer vervuilende producten, zoals ijzer en staal, door een nieuw koolstofcorrectiemechanisme aan de grens. Hiermee wil de Commissie 'koolstoflekkage' voorkomen.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Bovenstaande voorstellen zullen de komende jaren onderhandeld worden in Brussel en vervolgens worden geïmplementeerd. Het pakket zal grote financiële en organisatorische gevolgen hebben voor IenW, wat niet gedekt kan worden in de begroting. Discussie hierover met Financiën is nodig. De voorstellen worden in de relevante Brusselse Raadsformaties besproken en dus ook in de voor IenW relevante Transport- en Milieuraad.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer is per voorstel geïnformeerd via een BNC-fiche.
- Met de Tweede Kamer is afgesproken dat zes-wekelijks een Kamerbrief wordt opgesteld met de stand van zaken van de onderhandelingen. De lead hiervoor ligt bij EZK als eerstverantwoordelijk ministerie voor klimaat.
- Naar verwachting wordt het gehele pakket eens per kwartaal plenair besproken in de Tweede Kamer. Eerste plenaire debat vond plaats met StasEZK, StasFIN, MinIenW en StasIenW in oktober jl.

- Via geannoteerde agenda's en verslagen voor de Transport- en Milieuraad vinden reguliere updates plaats indien de voorstellen geagendeerd worden.

Bilaterale samenwerking met prioritaire landen

Huidige stand van zaken/problematiek
IenW staat voor een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland. Om dat te kunnen bereiken is het cruciaal om ook de grensoverschrijdende dimensie van onze beleidsdomeinen te betrekken. De IenW-transities zijn het richtsnoer van ons beleid en geven tegelijkertijd belangrijke impulsen aan de private sector. Participatie in internationale coalities en samenwerking met andere landen is meer dan voorheen belangrijk voor het realiseren van de nationale IenW-beleidsdoelen. Tegelijkertijd blijft bilaterale inzet op de 'traditionele' beleidsterreinen ook cruciaal. Denk bijvoorbeeld aan samenwerking op spoor (bijv. 3RX met België), luchtvaart (bijv. het in stand houden van verbindingen van KLM met China in tijden van COVID-19).
De aandacht voor IenW-thema's en transities neemt de afgelopen jaren aanzienlijk toe binnen de activiteiten op het gebied van buitenlandse handel. Bij veel economische missies wordt aandacht gegeven aan IenW-onderwerpen. De transities krijgen bovendien een centralere rol in de Nederlandse economie. Er zijn zodoende veel mogelijkheden om met de IenW-transities onze internationale reputatie op water en logistiek verder uit te bouwen en te verbreden.

Kern is dat IenW internationaal actief is voor:
a. Beleidsbeïnvloeding:
    - Behalen van directe Nederlandse beleidsdoelen door samenwerking, lobby en dialoog;
    - Beleidsbeïnvloeding voor internationale normering en afspraken die in lijn zijn met Nederlandse visie en belangen;
b. Kennisontwikkeling:
    - Samenwerking met toonaangevende landen op het gebied van kennisontwikkeling en innovatie (balans 'halen en brengen');
c. Bijdragen internationalisering bedrijfsleven (economische diplomatie):
    - Bijdragen aan vergroten van verdienvermogen van Nederland in de IenW-sectoren en realiseren van verdienkansen van de transities onder regie van BZ en EZK.

Belangrijkste prioriteitslanden
Tien landen krijgen vanuit IenW prioriteit aangezien daarmee de samenwerking twee of meer beleidsterreinen omvat. Dit zijn Duitsland, de VS, China, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, België, Indonesië, Polen en India. Daarnaast wordt ingezet op de Nordics (gelijkgezinde landen op circulaire economie en duurzame mobiliteit) en de Golfstaten (o.a. vanwege de Dubai Expo 2021/2022). Tot slot is er voor klimaatadaptatie en water de groep Deltalanden, zoals Vietnam, Egypte, Colombia. Hiermee wordt in het kader van de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA) samengewerkt.

Grensoverschrijdende samenwerking
Ook in 2021 bepaalt de Corona-pandemie nog voor een deel de agenda van de samenwerking met onze buurlanden, echter met het intreden van Europees brede regels voor reizen is de noodzaak voor bilaterale afstemming significant afgenomen.
Naast de Corona-gerelateerde afstemming staan uiteraard ook tal van reguliere beleidsthema's op de agenda. De grensoverschrijdende infrastructuur neemt hierbij een prominente plaats in. Op het gebied van spoor- water- en autowegen zijn er diverse projecten in verschillende fases van de beleidscyclus. DI heeft hierin een coördinerende rol bij multiple issueprojecten. DI neemt samen met OVS het voortouw om een verkenning van alle grensoverschrijdende infradossiers met België en Duitsland uit te voeren. Dit teneinde de koppelkansen van de dossiers te onderzoeken die nodig zijn om 3RX in een bredere context te plaatsen zodat er een triple-win ontstaat.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Er volgt een nader voorstel voor uw internationale agenda voor 2022. In deze agenda staan adviezen over hoe om te gaan met internationale bijeenkomsten, conferenties, bezoeken en bilaterale gesprekken. Zo zal in januari 2022 de Dubai Expo en een handelsmissie plaatsvinden, mogelijk het World Economic Forum en uiteraard de bijeenkomsten van EU-milieu en transportministers onder Frans EU-voorzitterschap. Vanwege COVID-19 zullen internationale bijeenkomsten naar verwachting deels virtueel en deels fysiek plaatsvinden.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer wordt halfjaarlijks geïnformeerd door Buitenlandse Zaken over de inzet en resultaten van handelsmissies. Door IenW getrokken missies of missies waaraan IenW heeft deelgenomen, worden hierin meegenomen.

Mondiale samenwerking (follow-up CAS, WCEF, TDA en PACE)

Huidige stand van zaken/problematiek
IenW heeft als coördinerend ministerie van milieu de taak om de samenhang te bewaken in de aanpak van de drie mondiale milieucrises: klimaatverandering-biodiversiteitsverlies-vervuiling, waarbij circulaire economie de centrale strategie is. Dit in sterke samenhang met de inzet in verschillende mondiale gremia die nauw verband houden met de IenW-transities.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Klimaatadaptatie – CAS 2021 + UNFCCC
Januari 2021 vond de *Climate Adaptation Summit* 2021 (CAS 2021) plaats. De komende jaren zal IenW de diplomatieke positie op adaptatie mondiaal verder verzilveren. Dit gebeurt binnen IenW in afstemming met de beleidsdirecties; interdepartementaal wordt er nauw samengewerkt met BZ, EZK en LNV. IenW is onderdeel van de Rijksbrede onderhandelingsdelegatie naar *The United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC)-bijeenkomsten voor het thema adaptatie. Deze inzet culmineert in de (jaarlijkse) *Conference of Parties* (COP; recentelijk COP26 in Glasgow) waaraan IenW doorgaans op politiek niveau deelneemt (lead EZK). Vanuit COP26 wordt er middels een nieuw werkprogramma over het concretiseren van mondiale adaptatiedoelstellingen toegewerkt naar de volgende COP die in Egypte zal plaatsvinden. Adaptatie zal hier een centraal thema zijn. Voor IenW staat de invalshoek kennis-planning-implementatie centraal in de inzet op mondiaal niveau.

OESO
De OESO is een intergouvernementele organisatie bestaande uit 38 lidstaten met een openmarkteconomie, die wordt geregeerd op basis van democratische beginselen en respect voor de mensenrechten. Belangrijkste taken van de OESO zijn: global standard-setter, supporting consistent implementation through reporting and peer review and provide internationally comparable statistics and evidence-based analysis. Voor milieu, water, klimaat, chemische stoffen, biodiversiteit en afval is het milieubeleidscomité (EPOC) belangrijk. Van 29-31 maart 2022 vergadert dit comité op ministerieel niveau, agenda is nog in voorbereiding.

G20
Nederland is door Italië gevraagd gedurende diens G20-voorzitterschap deel te nemen aan de G20. NL heeft op ministerieel niveau deelgenomen aan de gezamenlijke sessie voor ministers van milieu, klimaat en energie in juli (Napels). Met de deelname van Nederland (via IenW) als gastland aan deze bijeenkomsten van de G20 is de rol van Nederland op het gebied van circulaire economie en resource efficiency, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit verstevigd. Op dit moment is NL nog in afwachting van een uitnodiging van Indonesië als voorzitter van de G20 in 2022.

UNEP
Het UN Environment Program (UNEP) benadrukt in zijn strategie 2021-2025 de samenhang van de drie mondiale milieucrises: klimaatverandering, biodiversiteitsverlies en vervuiling, en waarschuwt dat deze crises alleen in samenhang effectief kunnen worden aangepakt. Deze thema's zullen o.a. terugkomen tijdens de ministeriële UN Environment Assembly in 2022 en 2023/2024.

UNECE
UNECE is de Economische regionale commissie van de VN voor Pan Europa gevestigd in Geneve. Van 2-5 oktober 2022 wordt in Cyprus de 9e Pan-Europese milieuconferentie *'Environment for Europe'* georganiseerd waaraan ook NI deel zal nemen. De voor IenW belangrijke thema's zijn: sustainable infrastructure, sustainable tourism and circular economy.

Circulaire economie
Sterker dan voorheen zullen we circulaire economie plaatsen in het frame dat grondstoffen een sleutelrol spelen in het oplossen van de drie grote milieucrises. Nederland was gastland van de *World Circular Economy Forum+Climate,* een succesvolle mondiale top, en heeft deze

boodschap concreet uitgewerkt voor de relatie tussen circulaire economie en klimaat. In de eindverklaring hebben bedrijven en andere organisaties hebben aangegeven hoe zij in de komende jaren op dit thema concrete stappen gaan zetten. Het komend jaar zal Nederland het onderwerp verder agenderen (o.m. in de VN en met coalities) en aansturen op het creëren van internationale condities (vooral via de EU). De nationale CE-doelen voor 2030 en 2050 worden verder geconcretiseerd. Zodra deze concretere doelen bekend zijn, kan een strategie worden ontwikkeld die gaat over de internationale dimensie. Daarbij wordt uitdrukkelijk aansluiting gezocht bij het implementeren van de SDG's per 2030.

Duurzame mobiliteit
Tijdens de klimaattop in Glasgow zijn diverse campagnes gelanceerd die moeten bijdragen aan realisatie van het Klimaatakkoord en van een emissievrij mondiaal transportsysteem in 2050. Bijvoorbeeld door de markt voor zero emissie personenvoertuigen en vrachtvoertuigen te versnellen, de benodigde laadinfrastructuur mondiaal uit te rollen, actieve mobiliteit te stimuleren, financiële belemmeringen op te lossen en de export van gebruikte voertuigen te verduurzamen. Bij het realiseren van deze ambities werkt Nederland gericht samen met andere landen, steden en bedrijven in verschillende coalities en organisaties, zoals de *Transport Decarbonisation Alliance* (m.n. vrachtvervoer), de *ZEV Transition Council* (personenvervoer), het Internationaal Transportforum (ITF, een intergouvernementele organisatie binnen het OESO-systeem), de PEP (actieve mobiliteit) etc.
Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de belangrijkste ministeriële bijeenkomsten en internationale onderhandelingen, al dan niet gezamenlijk met BZ.

Internationaal Spoorvervoer

De huidige stand van zaken/problematiek
Het bevorderen van internationaal personenvervoer per spoor is onderdeel van het coalitieakkoord 2017. Het internationaal personenvervoer per spoor kan een positieve bijdrage leveren aan de klimaattransitie maar ontwikkelt zich minder sterk dan binnenlands personenvervoer per spoor. Dit wordt mede veroorzaakt door diverse grensbarrières en verschillen in de marktordening tussen de verschillende landen.
De doelstelling van het beleid is om het aantal internationale treinreizigers te laten groeien met 2 miljoen reizen per jaar in 2025 blijft de inzet. NS heeft eerder ook gemeld dat zij in 2019 een groei zagen van 13% naar 4 miljoen reizigers, wat betekent dat ongeveer een kwart van de doelstelling reeds is gerealiseerd. Onderzoeken in het kader van bijvoorbeeld Toekomstbeeld OV laten zien dat er potentie is voor nog grotere aantallen internationale treinreizigers op de langere termijn. Vanaf najaar 2020 is er een rechtstreekse verbinding Amsterdam-Londen tot stand gekomen, een verbinding met hoog marktpotentieel;
Daarvoor is het wel nodig om zowel in Nederland, maar juist ook in Europa concrete volgende stappen te blijven zetten om internationale spoorverbindingen verder te verbeteren. Zoals de RLI in haar rapport "Verzet de Wissel" ook benoemt, is sterke Europese samenwerking noodzakelijk om internationaal personenvervoer per spoor een serieus alternatief te laten zijn voor de auto of het vliegtuig.
Om een sterke Europese samenwerking tot stand te brengen heeft Nederland het initiatief genomen om het internationale spoordossier hoog op de Europese agenda te krijgen. De Ministersverklaring over internationaal personenvervoer per spoor van 4 juni 2020 is een belangrijke politieke stap met het agenderen van dit onderwerp op Europees niveau. Alle 25 Europese lidstaten met spoorwegen hebben de verklaring ondersteund plus Noorwegen en Zwitserland.
Het Duitse EU- voorzitterschap heeft in de ministersbijeenkomst op 21 september 2020 de ontwikkeling van het internationale personenvervoer per spoor nadrukkelijk als Europese politieke prioriteit geagendeerd. Er werd een concept studie over de ontwikkeling van een internationaal treinennetwerk door Europa gepresenteerd (Trans Europe Express 2.0). De Europese Commissie heeft in de Smart and Sustainable Transport Strategy als doel opgenomen om alleen CO_2 vrij collectief vervoer (lees spoor) aan te bieden per 2030 en heeft een actieplan voor personenvervoer per spoor aangekondigd voor 2021.
In vervolg hierop wordt onder het Portugese voorzitterschap een eerste beeld van de opgave voor de ontwikkeling van het internationale vervoer behandeld in de Ministersbijeenkomst op 30 maart. Tevens worden dit beeld gepresenteerd tijdens de opening van het Europese Year of Rail op 29 maart. Europese inzet is o.a. van belang bij infrastructuurbeleid (TEN T), stimuleren totstandkoming nieuwe treindiensten, samenwerken bij oplossen grens barrières.

Op dit moment is internationaal personenvervoer per spoor op dit moment door COVID-19 weliswaar sterk verminderd. De ambitie om internationaal personenvervoer per spoor verder te ontwikkelen is nog steeds heel sterk, zowel in Nederland als in Europa.

Korte- en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Na de Ministersverklaring voor internationale samenwerking is een internationaal platform opgericht en wordt gewerkt aan onder andere politieke conclusies over de onderwerpen: digitalisering en ticketing, een Europees netwerk, de relatie met de EU Green Deal en het regelgevend kader. Het platform richt zich na de presentatie van de tussenresultaten eind maart op de uitvoering van de aanbevelingen en de verankering in het EU-beleid;
Er bestaat behoefte dit jaar de afspraken van de spoortop 2016 tussen België en Nederland te actualiseren. Dit heeft met name betrekking op het vervoer op kort grensoverschrijdende verbindingen;
Aan de hand van de studie open toegang internationaal personenvervoer per spoor (2021) zal besloten worden of de internationale treindiensten in open toegang of onder de HRN-concessie worden gerealiseerd vanaf 2025;
De aansluiting van Amsterdam op de internationale nachttreinen in Europa wordt voorzien vanaf 2021;

Met Duitsland zijn afspraken gemaakt over de versnelling van de treinverbinding Amsterdam Berlijn. Op het BO MIRT 2020 is besloten een concrete stap voorwaarts te zetten richting een significante versnelling van een half uur per 2024;
Voor de Drielandentrein Aachen Maastricht Luik wordt dit jaar bekeken op welke wijze de exploitatieafspraken voor de toekomst vormgegeven kunnen worden. De doortrekking richting Luik is mogelijk per 2023.
Versnellen van IC Brussel: NS is in gesprek met NMBS om de reistijd te verkorten. De gesprekken lopen op dit moment nog. Een eventuele versnelling wordt niet eerder verwacht dan in de zomer van 2023.

Communicatie met Eerste en/of Tweede Kamer
De ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV, inclusief de menukaarten voor internationale verbindingen, is eind januari gedeeld met de Tweede Kamer;
De ministersverklaring over de ontwikkeling van het internationale personenvervoer per spoor is op 4 juni 2020 met de tweede kamer gedeeld;
In de voortgangsrapportage personenvervoer per spoor wordt de TK jaarlijks geïnformeerd (26 november 2020);
In september 2020 is de Kamer geïnformeerd over de internationale bereikbaarheid van Den Haag vanaf 2022.
In de jaarlijkse VGR HSL in oktober 2020 is de Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen omtrent internationaal vervoer op de HSL.
In kamerbrief van 28 september is een reactie gegeven op het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur: 'Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein;
Op 20 november is in samenwerking tussen DGLM en DGMo de Actieagenda trein/luchtvaart aangeboden aan de TK;
De agenda voor informele transportraad op 30 maart is onlangs gedeeld met TK.

3h COVID-19

Programmadirectie Covid-19

Huidige stand van zaken/ problematiek

- Een groot scala aan onderwerpen passeren de revue binnen de COVID-19 crisis, aangezien de pandemie bijna alle facetten van de maatschappij raakt. Voor IenW zijn dat bijvoorbeeld het tijdelijke vuurwerkverbod, de mondkapjesplicht in het OV, handhaving op ziekenhuisafval, de consequenties van minder reizigers in het OV, de werkwijze van de routekaart, vliegverboden, het operationeel houden van de vitale sectoren van IenW, rijexamens, consequenties van de avondklok op tankstations en voorzieningen op de OV-stations, groepsgrootteverbod in relatie tot privé- en bedrijfsmatig vervoer, enz.

- Aandacht voor bepaalde IenW-beleid en -sectoren kent een hoge correlatie met het verloop van de crisis. Aan het begin van de pandemie was er bijvoorbeeld grote zorg over de financiële positie van de vervoerders vanwege sterke afname van reizigers door de lockdown. IenW en FIN hebben daarvoor een beschikbaarheidsvergoeding in het leven geroepen. Hoe langer de pandemie duurt, hoe groter de consequenties zijn voor bepaalde sectoren waarbij de druk op het ministerie en kabinet hoger wordt opgevoerd om oplossingen te bieden.
- Ten tijde van het schrijven (maart 2021) zijn het de strikte inreisbeperkende maatregelen van Nederland die de nodige aandacht krijgen. IenW werkt samen met andere ministeries aan een herijkt reispakket waarbij er meer wordt aangesloten op wat andere Europese lidstaten doen en op de EU-raadsaanbevelingen. Ook is er een wet op de quarantaineplicht in de maak. Het herijkte reispakket treedt in werking zodra de quarantaineplicht is ingevoerd.
- Richting zomer 2021 is de inschatting dat de vaccinatiegraad in Nederland hoog genoeg zal zijn om een aantal maatregelen los te laten. Om reizen binnen de EU te faciliteren, wordt er momenteel gewerkt aan een vaccinatie- en testbewijs dat Europees erkend zou moeten worden.

Korte en lange termijnpalen (resp. 2 en 4 jaar)
- Geen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer
- Elke drie weken verstuurt minister VWS een brief aan de Tweede Kamer over de stand van zaken corona. Daarin worden ook IenW-onderwerpen meegenomen, zoals bijvoorbeeld over reismaatregelen.
- Ook verstuurt IenW eigenstandige brieven naar de Kamer indien het een specifiek IenW-onderwerp betreft m.b.t. COVID-19. In het verleden zijn bijvoorbeeld brieven over het tijdelijk vuurwerkverbod en instelling van vliegverboden verstuurd.

Je bent succesvol ingelogd.

Dit artikel lees je gratis als onderdeel van je bundel.

Marknesse in de Noordoostpolder. Foto: ANP

Thomas van Belzen (/auteurs/thomas-van-belzen) | Eerste publicatie 07:00 | Laatst gewijzigd 19 jan 2022

Lelylijn is Zuiderzeelijn in nieuw jasje – en komt er wellicht ook nooit

Te simplistisch, gefundeerd op wensdenken en voor je het weet dubbel zo duur. De Lelylijn stevent af op een deceptie, waarschuwen wetenschappers en Kamerleden. “Dit is gevaarlijk.”

Delen:

De Zuiderzeelijn maakt na 15 jaar een comeback als de Lelylijn. Die brengt je straks in iets meer dan een uur van Schiphol naar Groningen, is de hoop die uit het **regeerakkoord (/marktontwikkeling/nieuws/2021/12/dit-zijn-de-belangrijkste-bouwpunten-in-het-regeerakkoord-101301631)** spreekt.

De regio is enthousiast over de spoorlijn tussen Lelystad en Groningen, hemelsbreed 120 kilometer lang, waarvoor het kabinet drie miljard euro uittrekt. Als tegenprestatie beloven de vier profiterende provincies Drenthe, Flevoland, Friesland en Groningen 220.000 extra nieuwbouwwoningen, bovenop de 100.000 huizen die al ingetekend staan.

“

Zelfs het traject is hetzelfde, alleen de naam is anders

Zelfs het traject is hetzelfde, alleen de naam is anders

Mesjogge argumenten

Kan dat wel goed gaan? Vorige generaties stedenbouwkundigen krijgen flashbacks. Nu al lijkt het verhaal van de Lelylijn namelijk in veel opzichten op dat van de Zuiderzeelijn. De afloop daarvan is bekend: na een lange rit van onderzoek sneuvelde dat project vlak voor de eindstreep. **Oud-minister Camiel Eurlings van Verkeer en Waterstaat trok eind 2007 de stekker eruit** .

“Het stond in zes regeerakkoorden op rij”, blikt een nog altijd verbouwereerde Hans Haerkens terug op die “historische misser”. “Op basis van mesjogge argumenten werd het project om zeep geholpen door Haagse rekenmeesters die te modelmatig met cijfers omgingen.”

Haerkens, destijds **secretaris van VNO-NCW** in Noord-Nederland, werd gekscherend wel de campagneleider van de Zuiderzeelijn genoemd. Elf jaar van zijn leven gingen eraan op. Hij was woest toen er een streep door de lijn ging. “In ruil kreeg het Noorden een compensatie van twee miljard euro. Die tweede prijs hebben we echter nooit nagestreefd.”

Impact op kleine gemeenten

Vijftien jaar later is de Zuiderzeelijn terug van weggeweest. “Zelfs het traject is nagenoeg hetzelfde. Alleen de naam is anders”, zegt onderzoeker Manus Barten, eigenaar van Studio Bereikbaar. Zijn adviesbureau deed in 2020 een haalbaarheidsstudie naar de Lelylijn voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zijn belangrijkste aanbeveling? Bezint eer begint.

Barten maakt zich zorgen over de verstedelijking van de polder, de impact en de wenselijkheid daarvan. “Zit Heerenveen te wachten op een soort Zuidas in de gemeente? Beseft Drachten dat de gemeente qua aantal huizen zal verdubbelen?”

Ook bij nut en noodzaak van de Lelylijn heeft Barten zijn bedenkingen. “De geschiedenis leert dat dit gewoon een dure verbinding is. Spoorlijnen zijn altijd duur, maar hier weegt zwaar mee dat er niet zoveel mensen in Noord-Nederland wonen. Met een klassieke maatschappelijke-kosten-batenanalyse kom je dan nooit uit en dat leidt al snel tot twijfel. Precies op dat punt ging het de vorige keer mis.”

Zes tot zeven miljard euro

Het kabinet reserveert drie miljard euro voor de lijn. Met Europees geld en bijdragen van de regio moet de Lelylijn er uiteindelijk komen. Er moet nog flink wat bij, denkt Barten. “Drie miljard euro is zeker niet genoeg? Je bent zo zes á zeven miljard euro kwijt. Bij elke stap dat het project concreter wordt, komt de regio met extra wensen en ben je zo een miljard verder. Dwars door een natuurgebied is natuurlijk een stuk goedkoper dan eronderdoor met een tunnel. Per locatie kun je dit soort discussies verwachten.”

Emeritus-hoogleraar Systeeminnovatie Ruimtelijke Ontwikkeling aan de TU Delft Hugo Priemus beaamt dat. Als onderzoekscoördinator van de **Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten** in 2003 en 2004 was hij indirect verantwoordelijk voor het afblazen van de Zuiderzeelijn drie jaar later.

“We onderzochten de overschrijdingen van grote infrastructurele projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL. Maar we keken ook met speciale aandacht naar de Zuiderzeelijn. ‘Niet doen’, concludeerden wij. ‘De nadelen voor het Zuiden zijn groter dan de voordelen voor het Noorden’.”

Begin 2019 trapt D66 Fryslan in Drachten haar verkiezingscampagne af met aandacht voor de komst van een Lelylijn. Foto: ANP/Jilmer Postma

Geld zoekt bestemming

Nog altijd plaatst hij kanttekeningen. Vooral de manier waarop het project uit het niets weer komt bovendrijven, baart hem zorgen. “Ik vind het gevaarlijk hoe makkelijk dit kabinet drie miljard euro reserveert voor dit project”, zegt Priemus. “De indruk bestaat al vrij snel dat we er alleen nog even wat geld bij moeten vinden. Geld zoekt bestemming, luidt een bekende uitdrukking, terwijl je eerst moet nagaan of een project überhaupt wenselijk en haalbaar is.”

De focus op een ov-verbinding vindt hij onverstandig en de bouw van 220.000 extra woningen overmoedig. “Juist bij langere afstanden reizen Nederlanders liever met de auto. En hoeveel mensen willen vrijwillig in het Noorden wonen? Als iemand Utrecht moet verlaten, komt hij meestal niet verder dan de Utrechtse Heuvelrug. Goed voor de werkgelegenheid? Ook na de aanleg?”

Wishful thinking wint het van de realiteitszin, concludeert Priemus. Hij vraagt zich hardop af of Kamerleden uit het Noorden zoals Henk Nijboer van de PvdA en Sandra Beckerman van de SP wel kritisch durven zijn.

“Het grootste risico? Voor je het weet ben je het dubbele kwijt. Dat bleek toen ook uit ons onderzoek. Budgetoverschrijdingen waren geen uitzondering, maar regel. Vanaf het moment dat je plannen gaat uitwerken kom je nog allemaal obstakels tegen.”

Zonnig over woningbouw

Is de Lelylijn gedoemd te mislukken? Onderzoeker Barten van Studio Bereikbaar vindt die conclusie te kort door de bocht, maar ook hij heeft nu al zijn bedenkingen. “Laat ik het zo zeggen: de politieke lobby was de afgelopen twee jaar sterker dan de inhoudelijke argumentatie voor de lijn”. De opdracht voor vervolgonderzoek kreeg hij niet. Die ging naar Sweco, Decisio en TwynstraGudde. “Wij verloren de aanbesteding.”

Barten is niet tegen de lijn. En over de extra woningbouw is hij best positief. “Veel partijen willen hier bouwen en ik geloof juist wel dat mensen uit de Randstad hier willen wonen. Onder KLM-piloten is wonen in Lemmer nu al populair: bootje op de Friese meren, binnen een uur ben je straks op Schiphol.”

“

Als ik optimistisch ben ligt de Lelylijn er in 2040

Priemus blijft liever met beide benen op de grond staan. Hij adviseert de ministers Hugo de Jonge en Mark Harbers niet over een nacht ijs te gaan. “Het plan voor de Lelylijn, zoals het nu wordt voorgesteld, is te simplistisch. De minister zou zaken als mobiliteit, woningbouw, ICT, stikstof, de zeespiegelrijzing en de aansluiting op bestaande stedelijke netwerken in samenhang moeten bezien. Dat is een ingewikkelde hersenbreker, maar die leidt uiteindelijk wel tot logische plekken waar je als land wel en niet wilt bouwen. Daarna kun je pas besluiten over de Lelylijn.”

Nog meer onderzoek? Haerkens, voormalig ‘campagneleider van de Zuiderzeelijn’, dringt juist aan op tempo. “Over deze lijn is al zoveel bekend. We hoeven zeg maar niet bij Adam en Eva te beginnen. Of anders gezegd: als het Centraal Planbureau de landing in Normandië had doorgerekend, lagen de schepen nu nog in Engeland. Wanneer de Lelylijn een feit is? Als ik heel optimistisch ben in 2040.”

Lees ook

‘Mark, geef infrabouwers ruimte en waak voor te lage prijzen (/infra/nieuws/2022/01/mark-geef-infrabouwers-ruimte-en-waak-voor-te-lage-prijzen-101302077)‘
Het gevecht om de ruimte begint bij Utrecht: Dit is één grote uitruilshow (/marktontwikkeling/nieuws/2022/01/het-gevecht-om-de-ruimte-begint-bij-utrecht-dit-is-een-grote-uitruilshow-101302162)
Commentaar: Regeerakkoord risico voor de bouw (/marktontwikkeling/nieuws/2022/01/regeerakkoord-risico-voor-de-bouw-101302187)

Gerelateerde tags

UITGELICHT (/HOME/ONDERWERP/UITGELICHTE AANBESTEDING (/HOME/ONDERWERP/INFRA (/HOME/ONDERWERP/INFRA)

DE TELEGRAAF
DONDERDAG 20 JANUARI 2022

IN NEDERLAND

WIERD DUK W.DUK@TELEGRAAF.NL

Als het aan Melle Mulder (l.) en Henk Kwak ligt, komt er een rechtstreekse spoorlijn tussen Groningen en Enschede: de Nedersaksenlijn. FOTO ROBERT HOETINK

Nieuwe 'ijzeren ruggengraat'

Om het Noord-Oosten van Nederland beter te ontsluiten moet er een rechtstreekse spoorverbinding komen tussen Enschede en Groningen, vinden regionale ondernemers, politici, bestuurders en 'gewone' burgers. De Nedersaksenlijn moet voor dit gebied een nieuwe 'ijzeren ruggengraat' worden.

'Mijn dochter was 15 en deed er twee uur en een kwartier over om van Ter Apel op haar mbo-opleiding in Groningen te komen", zegt ondernemer Melle Mulder (53). „Ze was nog te jong om op kamers te gaan. Maar hoe houd je zo'n kind thuis als ze dagelijks zo veel moet reizen?"

Zo is het begonnen, enkele jaren geleden: uit ergernis over de slechte ov-verbindingen in dit deel van Nederland nam Melle Mulder met anderen het initiatief voor de Nedersaksenlijn. Ondernemers, politici, bestuurders en 'gewone' burgers sloten zich aan.

„De opkomst op de eerste informatiebijeenkomst was overweldigend", zegt woordvoerder van de Stichting Nedersaksenlijn Henk Kwak (73). „We rekenden op een man of vijftig, maar er kwamen wel 250 opdagen. Dat hadden we niet verwacht."

'Nedersaksenlijn heeft geen tegenstanders'

De Nedersaksenlijn moet de universiteitssteden Enschede en Groningen rechtstreeks met elkaar verbinden en deze perifere regio een sociaal-economische *boost* geven. Melle Mulder, die ontvangt in zijn als *man cave* ingerichte kantoorruimte op een bedrijventerrein bij Ter Apel, ziet het al helemaal voor zich.

Het Noord-Oosten, aan de grens met Duitsland, kan dankzij de spoorlijn een bruisende regio worden, denkt hij, aantrekkelijk ook voor mensen uit de Randstad, die de drukte willen ontvluchten. „Hier is nog ruimte om te wonen en te werken, hoewel de huizenprijzen hier ook enorm zijn gestegen. Maar om terug te komen op mijn dochter: het verandert natuurlijk alles als zij met de trein binnen een half uur in de stad Groningen staat."

Stagiairs

En ook vice versa, zegt Henk Kwak, gepensioneerd ondernemer. „Het was altijd lastig om hier stagiairs te krijgen wegens die onmogelijke reistijden. Dat zal dan hopelijk ook veranderen." Mulder: „Alle ondernemers die ik spreek, van Coevorden tot Almelo en hier over de grens, zeggen: handjes, handjes, handjes. We komen handen tekort. De Nedersaksenlijn kan ervoor zorgen dat goed opgeleide jongeren hier willen blijven wonen en werken."

Voor een juist begrip: er lopen al spoorlijnen tussen de verschillende punten op het traject Enschede-Groningen. Alleen niet tussen Emmen en Musselkanaal, een stuk van zo'n 26 kilometer. Om de Nedersaksenlijn *up-to-date* te krijgen, zijn daarom niet alleen aanzienlijke investeringen nodig in het bestaande spoor, maar moet die 26 kilometer spoorlijn geheel nieuw worden aangelegd. En dat tracé, vinden Mulder en Kwak, moet vanzelfsprekend lopen via 'hun' Ter Apel.

„Als ik hier door het dorp loop, vragen mensen mij: wanneer komt het spoor er? Er zijn geen tegenstanders van de Nedersaksenlijn", zegt Henk Kwak. „Op die ene meneer na, die vindt dat zijn huis te dicht bij het spoor komt te staan."

Inderdaad putten lokale en regionale politici en bestuurders, tot aan de buren in Duitsland, en ook vervoerders zich uit in aanbevelingen. Wie kan er ook tegen de aanleg zijn van een 'schone' spoorlijn, in tijden waarin het klimaat moet worden gered?

En de kosten dan? De ramingen lopen inmiddels op tot liefst een miljard euro. „Dat zijn heel forse investeringen, maar we spreken wel over de sociaaleconomische ontwikkeling van een heel gebied", zegt Alwin te Rietstap (42), wethouder voor de CU in Hardenberg. Te Rietstap, opgegroeid op een boerderij in Kloosterhaar, is een man van de regio. „De spoorlijn kan het Noord-Oosten een enorme impuls geven", denkt hij.

De wethouder droomt van nieuwe bedrijvigheid langs het spoor. „*Hubs* waar onderzoek, onderwijs en overheid samenkomen ten gunste van onze ondernemingen. Waar afgestudeerden uit Groningen en Enschede terechtkunnen en met Hardenberg als spoorwegknooppunt. Als je kijkt waarom bedrijven zich in een bepaald gebied vestigen, dan is een heel goede infrastructuur noodzakelijk. Je ziet bovendien dat de trein in die afweging steeds belangrijker wordt."

Spoorlijn niet opgenomen in regeerakkoord

Een domper voor de lobbyisten is dat de Nedersaksenlijn in tegenstelling tot de Lelylijn, die de Randstad met Groningen en Leeuwarden moet verbinden, niet in het regeerakkoord is opgenomen. De Lelylijn geldt als de kern van een ambitieus Deltaplan voor het Noorden, dat in politieke, bestuurlijke en ondernemerskringen op brede steun kan rekenen. Aan de totstandkoming van die snelle spoorverbinding is nieuwbouw verbonden van 220.000 extra woningen in Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland.

Alwin te Rietstap: „De Lelylijn is heel erg een forensenlijn, die Groningen via de polder dichter bij Den Haag brengt. De Nedersaksenlijn heeft veel meer een functie in de regio, ook via de verbinding naar Duitsland."

Dat beeld, dat het leven van burgers aan de Nedersaksenlijn zich vooral in deze regio afspeelt en dat de Randstad voor hen vaak een ver-van-m'n-bed-show is, bevestigen Melle Mulder en Henk Kwak. Mulder: „Ik kom zelden in de Randstad of op Schiphol. Van hieruit ben ik snel bij verschillende vliegvelden in Duitsland, je draait hier zo de Bundesautobahn A31 op. Onze kinderen gaan uit over de grens in Duitsland."

Mulder wil dat de Stichting Nedersaksenlijn, die 'van onderop is opgebouwd', regionaal zelfbewustzijn uitstraalt. „Geen Calimero-gedrag, dat hebben we vanaf het begin met elkaar afgesproken: geen 'ja, meneer', 'nee, meneer', 'goed, meneer'."

Henk Kwak verwijst naar de vernederende beelden van Groningers, die recent urenlang in de rij stonden om een aanvraag in te kunnen dienen voor een aardbevingsschade-vergoeding van tienduizend euro. In veel gevallen tevergeefs, want het geld was op.

Opstand

Kwak: „Hoe krijgen lokale politici het voor elkaar om daarmee akkoord te gaan? Gelukkig kwam de bevolking wel in opstand." Mulder: „Wees trots. Zeg: hier staan we voor."

In 2035 moet de Nedersaksenlijn operationeel kunnen zijn, hopen de voorstanders. In Hardenberg sorteren ze alvast voor op die nieuwe tijd. Wethouder Te Rietstap: „We ontwikkelen de stationsomgeving samen met het bedrijfsleven, een plan waarin ook het nieuwe Saxenburgh Medisch Centrum een rol speelt. Conjunctuur volgt infrastructuur. Zo is het, niet omgekeerd."

Sporen naar Eindhoven

Mogelijkheden voor verbetering van de internationale treinverbindingen vanuit de regio Eindhoven

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,
25 en 26 november 2004, Zeist

Breda/Delft, augustus 2004

Paul Peeters
Lector duurzaam transport & toerisme, NHTV Internationale Hogeschool Breda
Peeters.P@nhtv.nl

Kees van Goeverden
Sectie Transport en Planning, TU Delft
C.D.van.Goeverden@citg.tudelft.nl

Het onderzoek 'Sporen naar Eindhoven ' is gefinancierd door de gemeente Eindhoven en het Centre for Sustainable Tourism & Transport van de NHTV, Breda. De auteurs danken Jan Willem Proper, Nico Visser en Willem Werner (allen NHTV CSTT) voor hun bijdragen aan het onderzoek.

INHOUD

1 ONDERZOEKSOPZET 1

1.1 AANLEIDING 1

1.2 DOEL EN OPZET 1

2 HUIDIGE SITUATIE 2

2.1 DE ROL VAN DE SPOORWEGEN IN HET GRENSOVERSCHRIJDEND VERVOER 2

2.2 HUIDIGE VERBINDINGSKWALITEIT MET EINDHOVEN 4

2.3 VERGELIJKING KWALITEIT EINDHOVEN, ROTTERDAM EN ARNHEM 5

2.4 GEVOELIGHEID VERVOERVRAAG VOOR KWALITEIT EN PRIJS 7

3 VARIANTEN VOOR VERBETERING 8

3.1 WORKSHOP 8

3.2 VARIANTEN 9

4 EVALUATIE VAN DE VARIANTEN 12

4.1 VERVOERVRAAG 12

4.2 FINANCIËLE EFFECTEN 13

5 STAKEHOLDERS 14

6 CONCLUSIES 16

Samenvatting

Sporen naar Eindhoven: mogelijkheden voor verbetering van de internationale treinverbindingen vanuit de regio Eindhoven

De internationale ontsluiting per openbaar vervoer van de gemeente Eindhoven heeft een lage kwaliteit. Hoewel relatief dicht bij de grens gelegen wordt geen enkele rechtstreekse verbinding met het buitenland geboden, terwijl de reistijden bijzonder lang zijn in vergelijking met die van auto en vliegtuig. Het gebruik dat voor internationale verplaatsingen van het openbaar vervoer gemaakt wordt is navenant gering. In de studie wordt voor het vervoer over de wat langere afstanden een aantal varianten voorgesteld die de ontsluiting van Eindhoven aanzienlijk moeten verbeteren. Ze betreffen het inleggen van doorgaande sneltreinen naar Duitsland via Venlo en opening van de geplande HSL Breda-België met bij voorkeur doorgaande hogesnelheidstreinen naar en van Eindhoven. De varianten zijn geëvalueerd op kwaliteit, reizigersgroei en financiële aspecten. De minst vergaande varianten blijken al een grote kwaliteitssprong te bewerkstelligen en een grote toename van het aantal reizigers. De verdergaande varianten, met meer en/of snellere treinen, hebben in termen van extra kwaliteit en reizigers een kleinere toegevoegde waarde. Financieel gezien scoren de minst vergaande varianten, die geen of weinig infrastructurele investeringen vereisen, veruit het best. De extra kosten worden hier goeddeels gedekt door de extra opbrengsten. Al met al kan geconcludeerd worden dat met betrekkelijk eenvoudige middelen een aanzienlijke verbetering mogelijk is die tot een grote reizigersgroei leidt en financieel ongeveer neutraal uitpakt.

Summary

Tracks to Eindhoven: the opportunities for enhancing the international rail connections to the Eindhoven region

The international connections to the Eindhoven region by public transport are bad. Though the city lies in the border area, there are no through international services, and the travel times are high compared to those for car and plane. As a result, the demand for the international public transport services is small. The study presents some alternatives that improve the rail connections to Eindhoven. They include through fast trains to Germany via Venlo and the planned high-speed service between Breda and Belgium that should preferably be extended to Eindhoven. The alternatives are evaluated regarding to level of service, travel demand and financial aspects. The simplest alternatives, requiring no or few extra investments in rail infrastructure, show already a strong enhanced level of service and a large increase in travel demand. The costs are largely covered by the revenues. The more far-reaching alternatives, including high investments in infrastructure enabling faster train services, have a rather small added value to the simple alternatives in terms of quality and demand. Moreover, the costs exceed the revenues by far. Generally, it is concluded, that the services can be enhanced substantially with small effort and a rather balanced budget, inducing a large increase in demand.

1 Onderzoeksopzet

1.1 Aanleiding

Voor een duurzame ontwikkeling zijn goede (inter-)nationale openbaar vervoerverbindingen onontbeerlijk. De regio Eindhoven beschikt over behoorlijke verbindingen over de weg met België en Duitsland. Ook biedt de luchthaven Eindhoven steeds meer en betere verbindingen met de rest van Europa. De kwaliteit van de internationale verbindingen per openbaar vervoer laat echter te wensen over. Rechtstreekse treinverbindingen met het buitenland bestaan niet meer sinds in 1999 de doorgaande sneltreinverbinding met Keulen, rudiment van de al eerder verdwenen treindienst Den Haag-Eindhoven-Keulen, is opgeheven.
Een duurzame ontwikkeling, die niet alleen recht doet aan economische en sociale verbeteringen, maar ook het milieu ontziet, is slechts te realiseren wanneer een milieuvriendelijker alternatief voor vliegtuig en auto beschikbaar is, te weten hoogwaardig openbaar vervoer (OV), waarbij zowel trein als bus een rol kunnen spelen.

1.2 Doel en opzet

In dit onderzoek wordt nagegaan welke verbeteringen mogelijk zijn voor het internationale OV vanuit Eindhoven en hoe een eerste stap gezet kan worden naar realisering ervan. Doel van het onderzoek is om, mede op basis van de zakelijke en toeristische ambities en beleidsmatige uitgangspunten van de gemeente Eindhoven, te bezien of een kwaliteitssprong voor internationale openbaar vervoerverbindingen nodig is en, zo ja, op welke wijze deze kan worden gerealiseerd. Het onderzoek richt zich op de vervoermarkten voor de wat langere afstanden die binnen het OV met name door de trein bediend worden. Omdat internationale verbindingen een relatief groot ‘achterland’ kunnen hebben, zijn de effecten voor de regio bekeken en niet beperkt tot de gemeente Eindhoven.
Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Verkenning van de huidige kwaliteit en het marktaandeel van het internationale OV van en naar Eindhoven.
2. Mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteit van het internationale OV.
3. Vervoerstromen in de huidige situatie.
4. Vervoerpotentie in de toekomst.
5. Financieel-economische verkenning.

6. Stakeholder analyse.

Het onderzoek is uitgevoerd door het NHTV Centre for Sustainable Tourism & Transport te Breda en de Sectie Transport en Planning van de TU Delft. De uitvoering van de stappen 3, 4 en 5 lag voornamelijk bij de TUD en die van de stappen 1 en 6 bij het CSTT; stap 2 vormde een gezamenlijke activiteit.
Ten behoeve van onderzoekstap 2 is een workshop georganiseerd met stakeholders, te weten vertegenwoordigers van overheden op verschillende niveaus, de toeristische sector, de spoorwegen en de reizigers. Dezen konden hier op basis van de bij hen aanwezige kennis hun visie geven en wensen kenbaar maken. Daarnaast is geanalyseerd wat de belangrijkste knelpunten zijn in het huidige internationale OV-aanbod met Eindhoven. De resultaten van de workshop en de knelpuntenanalyse zijn gebruikt voor het ontwikkelen van varianten met een verbeterd treinaanbod.
Bij de vervoervraagberekeningen in de stappen 3 en 4 is gebruik gemaakt van een direct vraagmodel, dat ontwikkeld is voor het berekenen van treinreizigersaantallen tussen Nederland en Duitsland. Dit model wordt kort beschreven in de bijlage.

2 Huidige situatie

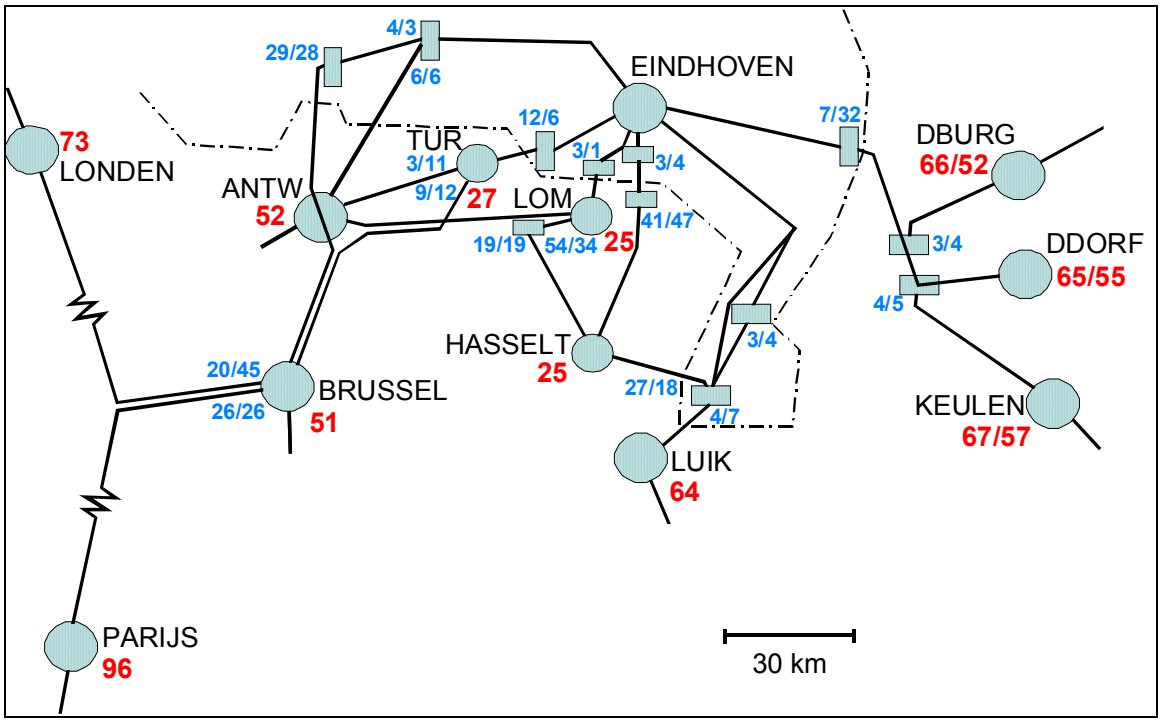
2.1 De rol van de spoorwegen in het grensoverschrijdend vervoer

Deze paragraaf beschrijft het marktaandeel van de trein in het internationaal personenvervoer, waarbij met name gerefereerd wordt aan de luchtvaart. De trein concurreert met het vliegtuig op de middellange afstanden (tot zo'n 500 km). Van de auto, die op alle afstanden concurrent is, zijn geen goede gegevens beschikbaar over het aandeel op de typische markt voor de spoorwegen.
Vanaf Eindhoven airport naar Parijs reizen jaarlijks ongeveer 25.000 passagiers per vliegtuig (Statline van CBS; alle cijfers gelden voor 2002/2003). Het aantal treinreizigers tussen de regio Eindhoven en Parijs is jaarlijks 9000, een aandeel van ruim 25% in de trein- + vliegtuigmarkt. Voor de verbinding met Londen gaat het jaarlijks om 150.000 per vliegtuig en slechts circa 1000 per trein. Hieruit blijkt hoe belangrijk de kwaliteit van de verbinding is: wie naar Londen per trein reist, moet ten minste één keer in Nederland en één keer in Brussel

overstappen en krijgt in Brussel met een verplichte reservering én een incheck van ten minste dertig minuten te maken.
Voor heel Nederland geldt dat op de ruim één miljoen vliegtuigpassagiers naar Parijs door de Thalys zo'n 850.000 reizigers worden vervoerd. Op de verbindingen met Londen is het aandeel treinreizigers in alle trein- en vliegreizigers slechts ca 2%. Bij al deze cijfers moet men bedenken dat ze inclusief de zogenaamde transfer passagiers zijn, reizigers die via de relatie Schiphol-Parijs of Schiphol-Londen van een verder weg gelegen herkomst en/of naar een verder weg gelegen bestemming reizen. Vermoedelijk is het aandeel transferreizigers bij het vliegtuig groter dan bij de trein. Op de specifieke Nederland-Parijs-markt heeft de trein derhalve nu al een aandeel van mogelijk meer dan de helft. Wanneer de HSL-Zuid operationeel is, zal dit aandeel fors kunnen groeien, zo leert de ervaring tussen Brussel en Parijs, waar inmiddels geen enkele vlucht meer wordt aangeboden. Bovendien heeft de KLM zich als deelnemer in de exploitatiemaatschappij van de HSL (de HSA) gecommitteerd om de vluchten tussen Schiphol en Parijs te schrappen vanaf het moment van opening van de lijn.
In het vakantievervoer schommelt het aandeel van de spoorwegen rond de 4-5% van het totaal (vliegtuig, bus, auto en overig, maar exclusief intercontinentaal vliegen; zie CBS, 2003). Omdat het treinvervoer overwegend beperkt blijft tot middellange afstanden, is het aandeel trein op de middellange afstandsmarkt groter, wellicht in de orde van grootte van 10% of meer. Bovendien blijkt dat inwoners van Frankrijk, Finland en Italië allen voor meer dan 10% gebruik maken van de trein voor hun vakantiereizen (op alle reizen binnen Europa). Alles bij elkaar is duidelijk dat een hoogwaardig treinproduct een aanzienlijk deel van de markt kan veroveren.
Het totale aantal verplaatsingen van treinreizigers tussen de regio Eindhoven en België is bijna 50.000 per jaar en tussen de regio en Duitsland bijna 60.000. Deze aantallen zijn zeer klein in vergelijking met de grenspassages per auto. Vergelijking hiermee is echter niet zinvol, omdat de auto voornamelijk andere markten bedient. Verreweg de meeste autoritten betreffen zeer korte ritjes net over de grens, bijvoorbeeld om te tanken, te winkelen of ten behoeve van dagrecreatie of kennissenbezoek. Trein noch vliegtuig spelen hier een rol. Goede cijfers over de verplaatsingen per auto op de in dit onderzoek beschouwde markten voor de middellange afstanden zijn niet beschikbaar. Voor het totale vakantieverkeer in Europa in 2000 varieert het aandeel auto tussen de 45% en de 70% (Schmidt, 2002).

2.2 Huidige verbindingskwaliteit met Eindhoven

Figuur 2-1 brengt de verbindingskwaliteit per openbaar vervoer tussen Eindhoven en een aantal buitenlandse steden in beeld. De geselecteerde buitenlandse steden zijn de grootste nabije regionale centra (Turnhout, Lommel en Hasselt), de belangrijkste overstapknopen voor het lange afstandsverkeer (Duisburg, Keulen, Luik en Brussel), en de belangrijkste herkomsten/bestemmingen (Düsseldorf, Antwerpen, Parijs, Londen; ook de knopen Keulen en Brussel horen hiertoe). Het kaartje is op schaal getekend, met uitzondering van de locaties van Parijs en Londen, die ver buiten het kaartje zouden vallen.



Figuur 2-1: Internationale ontsluitingskwaliteit van Eindhoven per openbaar vervoer in 2003. Klein gedrukte cijfers geven de overstaptijd in minuten (naar Eindhoven/van Eindhoven); de grote cijfers de gemiddelde reissnelheid in km/u tussen Eindhoven en de betreffende plaats (waar relevant naar Eindhoven/van Eindhoven). LOM = Lommel, TUR = Turnhout, ANTW = Antwerpen, DBURG = Duisburg en DDORF = Düsseldorf.

Een overstap wordt aangegeven door een lijn te onderbreken. De gemiddelde snelheid is berekend van station naar station of centrale bushalte naar centrale bushalte door de reistijd per openbaar vervoer te relateren aan de afstand over de weg. Zo reflecteert het cijfer zowel

de snelheid van de reis per openbaar vervoer als de eventuele omweg die gemaakt moet worden in vergelijking met de autoreiziger.
Een belangrijke kwaliteitsvariabele, de frequentie, is niet weergegeven. De reden hiervoor is, dat deze op bijna alle relaties dezelfde is. Met uitzondering van de verbinding met Londen, waar ongeveer elke twee uur een trein rijdt, wordt overal een uurdienst geboden. Deze kan voor internationale verbindingen als goed gekwalificeerd worden.
Uit de figuur blijkt dat er belangrijke knelpunten bestaan ten aanzien van de reistijd en het aantal overstappen. In het regionale vervoer liggen de snelheden slechts rond de 25 km/u, in het vervoer naar de wat verder weg gelegen grote steden liggen ze tussen de 50 en 70 km/u. Naar Londen en Parijs, waar een groot deel van de reis per hogesnelheidstrein gemaakt wordt, worden de 80 resp. 100 km/u nog niet gehaald.
De lange reistijden zijn een gevolg van:

- Grote omweg via de route met kortste reistijd (Antwerpen en verder, Hasselt).
- Lage snelheid (regionaal vervoer, Duitse steden).
- Lange wachttijd bij overstappen (overstappen in Roosendaal, Lommel, Achel en Venlo richting Duitsland).

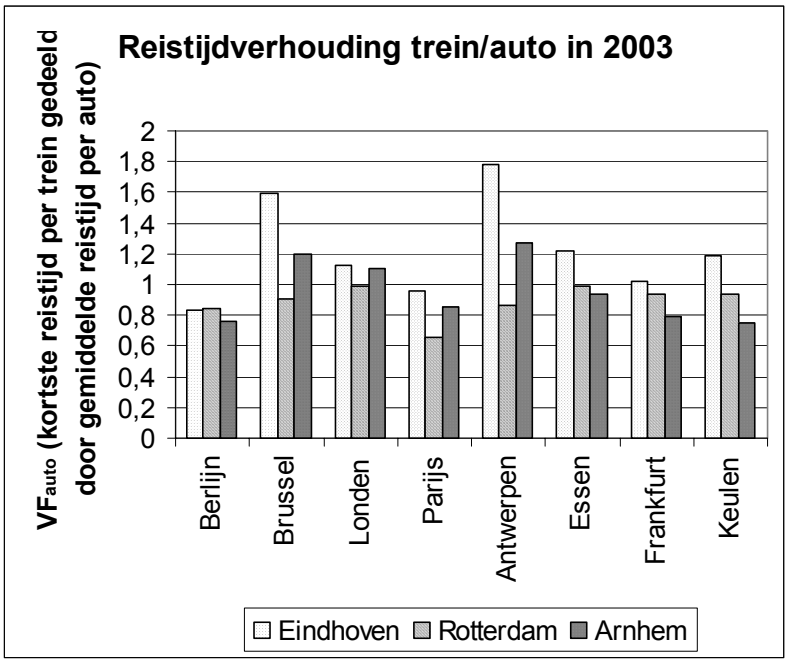
Op alle relaties moet tenminste eenmaal overgestapt worden, vaak moet tweemaal of vaker overgestapt worden. Opvallend is, dat de (bijna) grensstad Eindhoven geen enkele recht-streekse verbinding heeft met het buitenland.
Zoals hiervóór al is gesteld, richt de studie zich vooral op het vervoer over de wat langere afstanden en wordt het regionale vervoer verder buiten beschouwing gelaten.

2.3 Vergelijking kwaliteit Eindhoven, Rotterdam en Arnhem

Om de huidige kwaliteit van het internationale OV vanuit Eindhoven te beoordelen is deze vergeleken met die van andere vervoerwijzen én met de OV-kwaliteit vanuit twee andere steden in Nederland: Rotterdam en Arnhem.
Op basis van de dienstregeling najaar 2003 is de kwaliteit van de openbaar-vervoer-verbindingen van Eindhoven met de hoofdsteden Brussel, Parijs, Berlijn en Londen als wel die met enkele regionale steden (Antwerpen, Essen, Keulen, Frankfurt) vergeleken met de kwaliteit voor dezelfde verbindingen vanaf Rotterdam en Arnhem alsook met de reistijden per auto. Voor de steden Londen, Parijs en Berlijn is bovendien een vergelijking gemaakt met het vliegtuig. Per verbinding zijn de volgende kwaliteitskenmerken verzameld:

- Het aantal verbindingen per werkdag (frequentie).
- De reistijd per trein, exclusief voor- en natransport.
- Het aantal overstappen, exclusief voor- en natransport.
- De verhouding tussen reistijd per trein/bus en die per auto (VF_{auto}) of vliegtuig ($VF_{vliegtuig}$). VF staat voor verplaatsingstijdfactor.

De frequenties blijken elkaar niet veel te ontlopen. In het algemeen is gemiddeld een uurfrequentie beschikbaar. Een deel van de aankomsttijden is echter niet gelijkmatig over de bedieningperiode verdeeld, zodat de werkelijkheid iets minder rooskleurig is.
Voorts blijkt, dat Eindhoven niet alleen rechtstreekse treinverbindingen ontbeert, maar in vrijwel alle gevallen ten minste één overstap extra heeft ten opzichte van de verbindingen met Rotterdam en Arnhem. Een overstap kan leiden tot extra onzekerheid, reistijd en onbetrouwbaarheid en wordt door de internationale reiziger als zeer negatief ervaren.
Figuur 2-2 laat zien hoe hoog de verplaatsingstijdfactoren voor de auto zijn.



Figuur 2-2: Vergelijking tussen de reistijd per trein (kortste reistijd beschikbaar) en de reistijd per auto voor de huidige situatie op een werkdag.

Uit de figuur blijkt dat Eindhoven voor vrijwel alle buitenlandse steden slechter scoort dan Rotterdam of Arnhem: de VF is hoger en dus is de reistijd ten opzichte van de auto relatief hoog. Alleen naar Berlijn is de VF iets lager dan die vanuit Rotterdam.
De verbindingen met Brussel en Antwerpen laten een zeer hoge VF zien. De trein kan op deze verbindingen nauwelijks concurreren. Het effect van de hoge snelheidstreinen ICE en Thalys is vooral op de verbindingen met Berlijn, Frankfurt en Parijs goed zichtbaar in VF-waarden onder de 1,0.
Voor de drie hoofdsteden Berlijn, Londen en Parijs is vanuit elk van de drie Nederlandse steden ook de VF voor het vliegtuig bepaald. De verbindingen per vliegtuig vanuit Eindhoven zijn in twee vormen doorgerekend: direct vanaf Eindhoven airport of indirect door eerst per trein naar Schiphol te reizen en dan verder te vliegen. Opvallend is, dat de trein naar Parijs in alle gevallen sneller is, behalve als bij de reis vanuit Eindhoven een vergelijking gemaakt wordt met een directe vlucht vanaf Eindhoven airport. Voor de reis naar Berlijn vanaf Eindhoven en Arnhem is de treinreis ongeveer even snel als de reis per vliegtuig (via Schiphol). Eindhoven heeft in vergelijking met Rotterdam en Arnhem voor alle drie de bestemmingen een tussenliggende kwaliteit. De frequenties van de verbindingen door de lucht vanaf Eindhoven zijn beperkt tot twee of drie per dag, terwijl die vanaf Schiphol op kunnen lopen tot vele tientallen per dag.

2.4 Gevoeligheid vervoervraag voor kwaliteit en prijs

Teneinde gerichte voorstellen voor verbetering van de internationale OV-kwaliteit te ontwikkelen is het nuttig om niet alleen te weten waar de belangrijkste knelpunten liggen maar ook welke kwaliteitsaspecten voor de reiziger belangrijk zijn. Het voor de studie gebruikte vervoervraagmodel (zie de bijlage) laat zien dat twee variabelen grote invloed hebben op het aantal reizigers:

- het aantal overstappen en
- de *verhouding* tussen de gegeneraliseerde kosten van trein en auto, waarbij de gegeneraliseerde kosten gedefinieerd zijn als een gewogen som van reistijd en prijs.

Andere variabelen die mogelijk een belangrijke invloed uitoefenen (zie van Goeverden et al, 2004) zijn:

- reserveringsplicht en
- status van de trein; deze is bij de HST hoger dan bij de klassieke sneltrein.

3 Varianten voor verbetering

Varianten voor verbeteringen zijn in twee stappen ontwikkeld: via een brainstorm met stakeholders en door het gericht oplossen van de huidige knelpunten. Eerst wordt de workshop met brainstorm besproken, daarna worden de ontwikkelde varianten beschreven.

3.1 Workshop

De workshop is gehouden op 27 november 2003 in Eindhoven. Deelnemers waren vertegenwoordigers van de gemeente Eindhoven, Samenwerkingverband Regio Eindhoven (SRE), Provincie Noord-Brabant, Prorail, ROVER, Holiday Inn, NSR Regio Zuid, VVV, NHTV en TU Delft. Tijdens de workshop is aan twee kanten van de medaille gewerkt: het genereren van ideeën over hoe de aantrekkingskracht van Eindhoven als reisbestemming vergroot kan worden (ook zakelijk) en ideeën over hoe het OV een hoger marktaandeel in het internationale vervoer kan krijgen. Beide kanten leiden tot meer reizigers per OV waardoor een groter draagvlak ontstaat voor het bieden van een kwalitatief goed OV. Dit laatste zal de vraag naar vervoer verder doen toenemen.

De gemeente Eindhoven is van plan om uit te groeien tot een technologieregio en heeft dan ook sinds kort de slogan ‘leading in technologie’. Zwakke punten voor de gemeente vormen de mismatch met de arbeidsmarkt, het relatief lage aantal succesvolle starters en groeiers, de toenemende congestie, ruimtegebrek, vergrijzing en het gebrek aan hoogstedelijke kwaliteit. Het antwoord van de gemeente hierop bestaat uit een diversificatiestrategie, het stimuleren van innovatie en het opzetten van nieuwe kennisclusters, het versterken en uitbreiden van de ICT-positie van Eindhoven, het versterken van de zakelijke dienstverlening en van het toeristisch recreatief product.

Voor het verhogen van de attractiewaarde van Eindhoven zijn bij elkaar 42 ideeën geopperd en door de workshopdeelnemers beoordeeld. De vier meest positieve ideeën zijn lobby voor vestiging van een Europese instantie op het gebied van techniek, Eindhoven als uitgangspunt voor het toerisme in de regio promoten, een aantrekkelijke entree van de stad met meer groen en water en meer en grotere evenementen in Eindhoven. De overige positieve beoordelingen liggen in de sfeer van marketing, imago en het aanbrengen van nieuwe toeristische attracties. Samenwerking in regionaal verband wordt van belang geacht om één en ander te bereiken..

Negatief beoordeelde ideeën zijn onder meer incidentele evenementen, een nieuw pretpark en een shopping mall.
Voor het verbeteren van de internationale OV verbindingen werden 38 ideeën aangedragen. De vier meest positief beoordeelde ideeën zijn:

- Snelle verbindingen naar HSL stations (Keulen, Breda, Luik),
- Openbaar vervoer beter bekendmaken door communicatie,
- Intensiever samenwerken met Belgische openbaarvervoerbedrijven,
- Meer veiligheid op (overstap-)stations en in treinen.

De overige positief beoordeelde ideeën vallen vooral in de categorieën marketing, organisatie en aanpassingen van de dienstregeling. De negatief beoordeelde ideeën liggen met name in de sfeer van zware investeringen of de opzet van geheel nieuwe busnetwerken. In het algemeen denken de workshop deelnemers dat verbeteringen geen al te grote investeringsbedragen mogen vergen. De kwaliteit van directe (HST-)verbindingen wordt hoog gewaardeerd.
Maar behalve een beter aanbod is een goede vermarkting ervan essentieel. Een goede internationale organisatie en verbetering van de sociale veiligheid zijn voorwaarden voor het welslagen van een verbetering van de internationale verbindingen.

3.2 Varianten

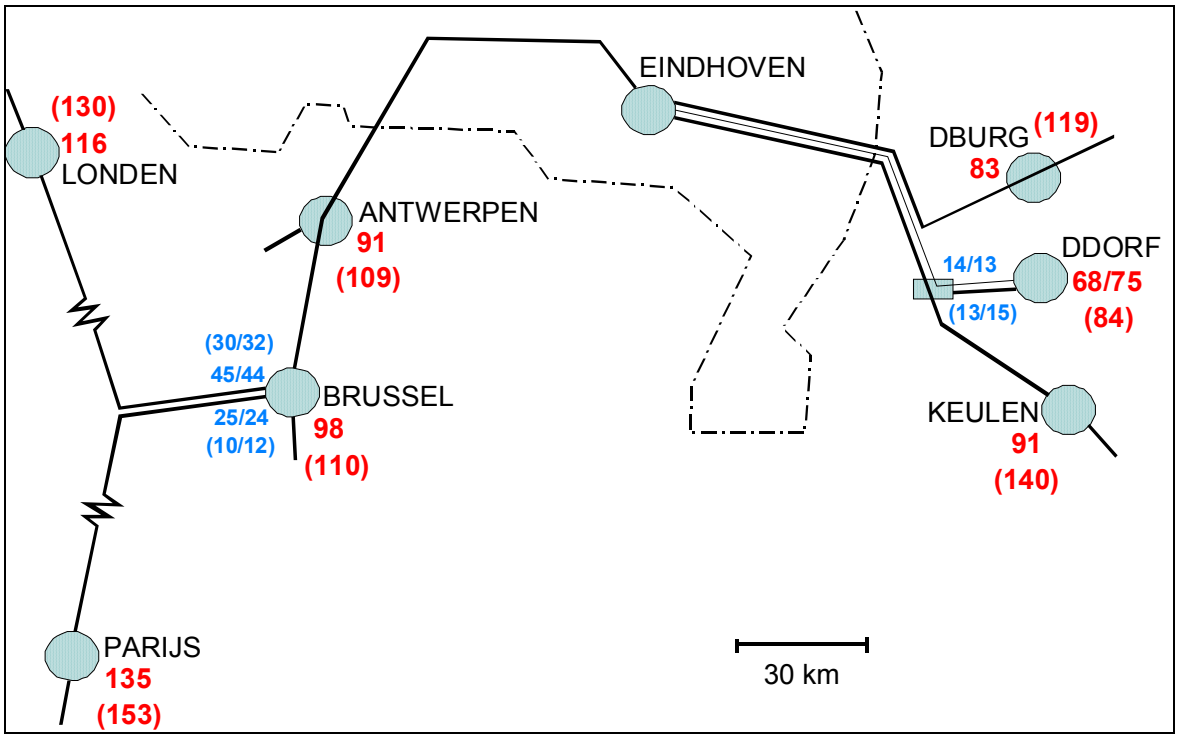
Bij het ontwikkelen van de varianten gelden de bestaande plannen voor spoorinfrastructuur en treindiensten als uitgangspunt. Relevante plannen zijn de plannen voor de HSL-Zuid met een uurlijkse HSA shuttle tussen Breda en Brussel. Het idee van een rechtstreekse Thalys vanaf Maastricht via Luik en Brussel naar Parijs, die een verbetering voor Eindhoven zou kunnen betekenen (zie Anoniem, 2004), is in deze studie niet meegenomen.
De voorgestelde verbeteringen richting Duitsland betreffen het herinvoeren van sneltreindiensten, eventueel aangevuld met HST-verbindingen, via de grensovergang bij Venlo. De verbeteringen richting België zijn gebaseerd op de geplande HST-verbinding Breda-Brussel. Tabel 3-1 geeft een beschrijving van de varianten. Aan de tabelinformatie moet toegevoegd worden, dat in alle Duitse varianten de treindienst aangevuld wordt met één dagelijks treinenpaar Den Haag-Eindhoven-Düsseldorf, ’s ochtends heen en in de namiddag/avond terug.

vari-ant	omschrijving
richting Duitsland	
D1	Doortrekken uurlijkse IC-verbinding Den Haag-Venlo naar Keulen.
D2	Doortrekken uurlijkse IC-verbinding Den Haag-Venlo om en om naar Duisburg-Dortmund en Keulen. De tak naar Dortmund vervangt tussen Duisburg en Dortmund bestaande treinen.
D3	Variant D2 met één keer per twee uur een ICE-verbinding (Den Haag-) Eindhoven-Keulen-Frankfurt. Deze trein is een verlenging van de bestaande ICE-dienst die in Keulen start en in Frankfurt Hbf eindigt.
D4	Variant D1 met één keer per twee uur een ICE-verbinding (Brussel-) Eindhoven-Duisburg-Berlijn. Aantal doorgaande treinen Keulen-Duisburg-Berlijn halveert, maar met één keer per twee uur een overstap blijft de uurdienst intact.
D5	Variant D2 met de twee ICE-verbindingen uit D3 en D4.
richting België	
B1	Status quo, maar met geplande TGV-verbinding Breda-Brussel.
B2	Om het uur doortrekken van de TGV Brussel-Breda naar Eindhoven.
B3	Variant B2 met aanpassing spoor Eindhoven-Breda voor snelheden tot 200 km/u.
B4	Idem als variant B3, maar TGV (met reserveringsverplichting) vervangen door ICE (zonder reserveringsverplichting); correspondeert met de varianten D4 en D5.

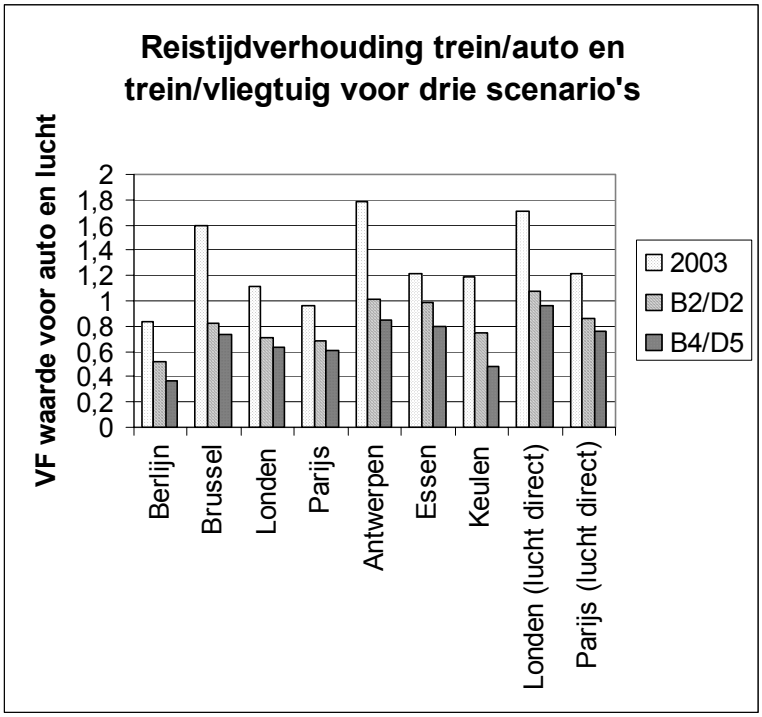
Tabel 3-1: Ontwikkelde varianten voor verbetering

In de varianten richting Duitsland is er van uitgegaan dat de treinen over meerspanningstractie beschikken, zodat het tijdrovende wisselen van locomotief aan de grens achterwege kan blijven. Bij de ICE-varianten is verondersteld, dat het spoortracé tussen Eindhoven en Keulen en/of Duisburg aangepast wordt voor snelheden tot 200 km/u. Verder is bij de varianten D2 t/m D5 uitgegaan van de bouw van een verbindingsboog bij Viersen, zodat de treinen naar en van Duisburg hier geen kop hoeven te maken.

De figuren 3-1 en 3-2 geven de verbindingskwaliteiten met Eindhoven weer voor twee variantparen, de eenvoudig te realiseren varianten B2 en D2, en de meest vergaande varianten B4 en D5. Vergelijking van figuur 3-1 met figuur 2-1 maakt duidelijk, dat de kwaliteiten fors toegenomen zijn. Het aantal overstappen is flink gereduceerd en de gemiddelde snelheden zijn belangrijk hoger geworden. De vergaande varianten B4 en D5 leiden bovendien tot een forse extra verhoging van de snelheid in vergelijking met de varianten B2 en D2. Vergeleken met het huidige aanbod nemen de snelheden in de varianten B2 en D2 gemiddeld met ruim 50% toe, en in de varianten B4 en D5 zelfs met een kleine 90%.



Figuur 3-1: Internationale ontsluitingskwaliteit van Eindhoven per trein in de varianten B2 en D2 en (tussen haakjes geplaatste cijfers) de varianten B4 en D5



Figuur 3-2: VF-waarden op relaties met Eindhoven in 2003 en in de variantparen B2/D2 en B4/D5.

Ook figuur 3-2, die voor enkele relaties met hoofdsteden en andere grote steden de reistijdverhouding trein-auto weergeeft, en voor Londen en Parijs bovendien de reistijdverhouding trein-vliegtuig, uitgaande van vluchten naar of van Eindhoven airport, illustreert de sterke verbetering van de treinkwaliteit.

4 Evaluatie van de varianten

De in hoofdstuk 3 vastgestelde varianten zijn doorgerekend op hun effecten op de vervoervraag en op hun economische haalbaarheid.

4.1 Vervoervraag

Op basis van het in de bijlage beschreven vervoermodel is geschat wat de invloed van de verbeteringen is op de internationale vervoervraag per trein. Effecten op de binnenlandse vervoervraag, die met name in Duitsland substantieel kunnen zijn, zijn niet onderzocht.
Tabel 4-1 geeft een overzicht van de treinreizigersaantallen van Eindhoven naar de Duitse grens (alle grensovergangen) en van het aantal reizigers dat bij Venlo per sneltrein de grens zal passeren. Het aantal reizigers dat vermeld is bij 'Sneltreinen Venlo grens' in 2003 betreft de reizigers die in 2003 per trein bij Venlo de grens passeerden en per sneltrein gereisd hadden indien deze toen hadden gereden.

	2003	2010				
		D1	D2	D3	D4	D5
Eindhoven-Duitse grens	28.800	71.000	103.900	130.000	126.700	152.800
Sneltreinen Venlo grens	154.000	365.000	522.000	648.000	631.000	757.000

Tabel 4-1: Aantal reizigers per jaar richting Duitsland (één richting)

Bij vergelijking van de cijfers uit 2010 met die uit 2003 bedenke men dat de verschillen voor een (klein) deel verklaard moeten worden uit veranderingen in de volumevariabelen. Eindhoven heeft bijvoorbeeld naar verwachting in 2010 meer inwoners dan in 2003. Verder zij aangetekend dat van de reizigers die in de D-varianten per sneltrein via Venlo grens reizen ongeveer 40.000 afkomstig zijn van andere grensovergangen. Ze reizen nu ook al per trein, maar zijn niet inbegrepen in het cijfer over 2003.

Tabel 4-2 geeft overeenkomstige cijfers voor het vervoer naar België. Hier betreft het vermelde reizigersaantal met de HST Breda-België in 2003 het aantal treinreizigers dat in 2003 bij Roosendaal de grens passeerde en gebruik zou hebben gemaakt van de HST Breda-België indien deze toen al gereden had.

	2003	2010			
		B1	B2	B3	B4
Eindhoven-Belgische grens	24.400	43.600	71.700	75.000	85.000
HST Breda-België	167.000	268.000	322.000	329.000	484.000

Tabel 4-2: Aantal reizigers per jaar richting België (één richting)

Beide tabellen laten zien, dat de forse kwaliteitsverbeteringen zich vertalen in een forse vervoergroei.

4.2 Financiële effecten

Realisering van de varianten kost geld maar brengt ook extra geld in het laatje. Hierna worden de extra kosten en opbrengsten van de varianten geraamd, uitgedrukt in euro's van 2002.
De kosten vallen uiteen in infrastructurele kosten en exploitatiekosten. De infrastructurele kosten betreffen de bouw van de verbindingsboog bij Viersen en aanpassing van bestaande spoorlijnen voor snelheden tot 200 km/u. De kosten van de verbindingsboog worden geschat op €100 mln, afgaande op de ongeveer even hoge kostenbedragen voor de Hemboog en Gooiboog (website van Prorail). De kosten voor aanpassing van een km spoor worden geraamd op €35 mln. Dit bedrag is gebaseerd op de CPB-raming van een vergelijkbare aanpassing van de spoorlijn Utrecht-Zevenaar grens (CPB, 2000). Bij omrekening naar jaarlijkse kosten is verondersteld, dat de levensduur van de infrastructuur 100 jaar is, de rente 4% is en de jaarlijkse onderhoudskosten 3% van de investeringskosten bedragen (Rijkswaterstaat, 1996).
Bij de schatting van de exploitatiekosten is uitgegaan van €0,026 per zitplaatskm bij intercitytreinen en €0,023 per zitplaatskm bij hogesnelheidstreinen die 200 km/u rijden en ongeveer elke 50 km stoppen. Deze bedragen zijn gebaseerd op simulaties met de Bouwdoos Vervoersystemen van de TU Delft.

Voor het schatten van de extra opbrengsten is aangenomen dat de nieuwe grensoverschrijdende treinreizigers gemiddeld 200 km afleggen en €0,10 per km betalen.
Tabel 4-3 geeft een overzicht van de kosten en opbrengsten van de verschillende varianten. Variant B1 is in de tabel niet opgenomen, omdat realisatie ervan contractueel al vastgelegd is en deze daarom geen extra kosten of opbrengsten met zich meebrengt.

variant	kosten (mln euro)		opbrengsten (mln euro)	kostendekkingsgraad	
	infrastructuur	exploitatie		totaal	exploitatie
D1	0	10,8	6,8	63%	63%
D2	7,1	8,8	13,1	83%	149%
D3	354	23,4	18,1	5%	78%
D4	275	16,6	17,5	6%	105%
D5	441	29,2	22,5	5%	77%
B2	0	3,1	2,2	70%	70%
B3	144	3,1	2,5	2%	79%
B4	144	3,1	8,7	6%	278%

Tabel 4-3: Jaarlijkse extra kosten en opbrengsten bij de verbeteringen in euro's van 2002

Uit de tabel kan geconcludeerd worden, dat flink investeren in infrastructuur een zeer lage overall kostendekking tot gevolg heeft maar goed is voor het exploitatieresultaat. De varianten met geen of weinig infrastructurele investeringen hebben een behoorlijke kostendekking, al wordt de 100% niet gehaald. Het best scoort het variantenpaar B2+D2.

5 Stakeholders

De stakeholders in de internationale toeristische vervoersarena naar en vanuit Eindhoven laten zich onderscheiden in overheden, particulier bedrijfsleven en gebruikersorganisaties. Bij de overheden is een rol weggelegd voor de Europese overheid, de rijksoverheden van België en Duitsland, de betrokken regionale overheden in België en Duitsland, het Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland (en eventueel Zeeland), regionale (gewestelijke) samenwerkingsverbanden en de gemeenten Eindhoven, Tilburg, Breda, Den Bosch, Dordrecht, Rotterdam en Den Haag. Bij het verbeteren van de huidige

situatie zal vooral moeten worden samengewerkt tussen overheden in de regio op plaatselijk en regionaal/provinciaal niveau in de drie betrokken landen Nederland, België en Duitsland. Andere gemeenten (in West Brabant en de Randstad) kunnen van de voorgestelde verbeteringen van het internationale openbaar vervoer meeprofiteren en dienen dan ook bij dergelijke initiatieven te worden betrokken.

Met name bij voorstellen voor nieuwe dienstregelingen zijn lokale overheden van belang. Europese en rijksoverheden (en provincies) kunnen worden aangesproken om delen van investeringen in verbeteringen voor hun rekening te nemen. Het ligt voor de hand dat de gemeente Eindhoven – zo mogelijk in bestaand regionaal verband dan wel samen optrekkend met de provincie – hierbij het voortouw neemt.

Bedrijven die een rol kunnen spelen zijn: toeroperators, reisbureaus, accommodatieverstrekkers, amusementsparken en attracties, VVV's, internationale spoorwegbedrijven (Thalys, HSA, NS Internationaal), binnenlandse spoorwegbedrijven (NS Reizigers, DB, NMBS), Prorail en touringcar- en busondernemingen. Bij deze stakeholders zijn voor de voorgestelde verbeteringen van het internationale openbaar vervoer van en naar Eindhoven met name de nationale en internationale spoorwegbedrijven van belang, vooral op het gebied van afstemmen van dienstregelingen, investeringen in materieel, marketing en eventueel de aanleg van noodzakelijke infrastructuur. Busbedrijven kunnen een aanvullende rol vervullen op vervoertrajecten waarvoor railverbindingen niet rendabel zijn en bij het voor- en natransport op de internationale stations. De overige spelers uit de particuliere (toeristische) sector plukken de vruchten van betere (inter-)nationale bereikbaarheid en zouden uit dien hoofde een belangrijke steun aan de voorgestelde initiatieven kunnen en moeten geven.

Voorts zijn de reizigers van belang. Het gaat daarbij om internationale toeristen en internationale zakenreizigers. Reizigers zijn over het algemeen niet sterk georganiseerd en daarom moeilijker als partij bij de geschetste ontwikkelingen te betrekken. Zij zijn het echter wel die direct profijt van de verbeteringen gaan trekken. Voorts zijn reizigers onontbeerlijk voor de inkomsten uit het vervoer, van belang voor een rendabele bedrijfsvoering van de vervoersbedrijven. Reizigersbelangen worden wel vertegenwoordigd door een aantal belangenorganisaties: ROVER (Reizigersvereniging Openbaar Vervoer), LOCOV (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer), BTTB (België), Pro-Bahn (Duitsland) , Deutscher Bahnkundenverband (Duitsland), Verkehrs Club Deutschland (VCD) en VIEV (Vereniging

voor Innovatief Euregionaal (rail-)Vervoer). Via deze organisaties kan het reizigersbelang goed meegenomen worden.

6 Conclusies

Geconcludeerd kan worden, dat de internationale ontsluiting per OV van Eindhoven slecht is, maar met eenvoudige middelen sterk verbeterd kan worden. De potentie van de verbeteringen in termen van extra vervoervraag is groot, terwijl ze in de exploitatieve sfeer redelijk kosten-neutraal kunnen zijn. Uit het oogpunt van een goede overall kostendekking is het plegen van grote infrastructurele investeringen niet gewenst.

Literatuur

Anoniem (2004)

Maastricht en Luik willen af van Junken trein. Directe TGV-verbinding lijkt haalbaar. Verkeerskunde nr. 3, p.12.

CBS (2003)

Toerisme en recreatie in cijfers 2003. Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg

Centraal Planbureau (2000)

Kosten-batenanalyse van HSL-Oost infrastructuur. Werkdocument no 128, Den Haag.

Goeverden, C.D. van (1986)

Wat is een spoorlijn ons waard? Een kosten-batenanalyse van de sluiting van de spoorlijnen Nieuwe Schans-Leer en Nijmegen-Kleef. Afstudeerscriptie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam

Goeverden, Kees van, Paul Peeters, Jan Willem Proper en Nico Visser (2004)

Sporen naar Eindhoven, Verkennend onderzoek naar verbetering van de internationale openbaar vervoerverbindingen met Eindhoven. TU Delft, Delft

Rijkswaterstaat (1996)

Handboek economische effecten infrastructuur. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

Schmidt, H.-W. (2002)

How Europeans go on holiday. Statistics in focus, Eurostat, Luxemburg.

Bijlage: Het vervoermodel

Het schatten van de vervoervraag is gedaan met behulp van een model, dat geformuleerd en gecalibreerd is door van Goeverden (1986) op basis van gegevens over in 1983 in Nederlandse stations verkochte treinbiljetten naar Duitse stations. Het is een direct vraagmodel, dat op een specifieke internationale relatie AB het aantal treinreizigers berekent als functie van volumefactoren van de A- en B-regio's en kwaliteit en kosten van de verplaatsing als deze per trein en als deze per auto gemaakt wordt. De reizigers die wonen in A en op bezoek gaan in B, en die welke wonen in B en op bezoek gaan in A worden afzonderlijk berekend, waarbij de volumefactoren het aantal inwoners van de woonregio en de attractie van de bestemmingsregio zijn. 'Derden', reizigers tussen A en B die noch in A, noch in B wonen, vallen buiten de prognose. Voor analyse van reizigers naar en van Eindhoven is dit vermoedelijk geen probleem. Derden reizen vooral tussen de grotere toeristische Europese centra en zullen op de relaties met Eindhoven relatief gering in aantal zijn.

De vervoerkwaliteit op een specifieke relatie is in het model beschreven op basis van de reistijden van trein en auto, het aantal overstappen bij de treinreis en de frequentie van de treinverbinding. De attractie van de bestemmingsregio fungeert in het model als de modelconstante. Deze is per regio geschat door uitsluitend waarnemingen op relaties met dezelfde bestemmingsregio voor de schatting te gebruiken.

Pogingen om de kwaliteit van het vliegtuig in het model te brengen mislukten. Ze leidden tot een geschat positief verband tussen vliegkwaliteit en treingebruik. De verklaring voor dit onverwachte resultaat is, dat op de relaties met een hoge vliegkwaliteit veel derden reizen waardoor hier het treingebruik relatief hoog is. Aangezien het niet mogelijk was de aan derden verkochte biljetten te scheiden van de overige biljetten konden relaties met veel derden niet gebruikt worden voor de schattingen en verviel de mogelijkheid om de invloed van het vliegtuig in het model mee te nemen.

Getest is of het model, dat ontwikkeld is voor relaties met Duitsland, toegepast kan worden op de relaties met België en andere landen. De uitslag was positief, met de aantekening dat ons voor de test slechts gebrekkige vervoerdata ter beschikking stonden.

Enkele opmerkingen bij het artikel van KK over energiegebruik en klimaateffect van TGV's

1. Knip gaat al meteen de fout in door een factor negen op klimaateffect gelijk te stellen aan een factor negen op energiegebruik. Dat is onjuist omdat bij luchtvaart allerlei effecten optreden naast het effect van CO_2. Historisch gezien dragen de korte termijn (afgelopen jaar) niet-CO_2 effecten ongeveer net zoveel bij aan klimaatverandering als de effecten van de cumulatieve luchtvaart CO_2 emissies sinds 1945. Aan de andere kant is het beter om alleen naar CO_2 te kijken. En dan geldt nog steeds dat energie-vliegtuig/energie-trein niet gelijk is aan emissies_vliegtuig/emissies_trein omdat weliswaar de emissiefactor van de energiebron van vliegtuigen (kerosine) zeer constant is, maar van de trein (elektriciteit, diesel) helemaal niet. Voor elektriciteit geldt dat CO_2 uitstoot per MJ sterk varieert voor elektriciteit (tussen bijna 0 kg/GJ voor duurzame bronnen als wind, water en zon, via 40 kg/GJ voor grijze stroom in NL tot wellicht het dubbele daarvan voor Duitse bruinkoolstroom). Voor kerosine geldt 71,5 kg/GJ en daar ontkomen vliegtuigen voorlopig niet aan (er is geen snel te realiseren alternatief). Die factor is alleen al is veel hoger.
2. Komt nog bij dat elektromotoren >95% energie-efficiënt zijn wat wil zeggen dat de mechanische energie die ze aan de as leveren bijna net zo hoog is als de energie die erin gaat. Voor straalmotoren is dat maar zo'n 40-30%.
3. De energievergelijking is ook op nogal willekeurig gekozen bronnen bekeken of op basis van een eigen berekening. Het aangehaalde artikel van Chester and Horvath (2009) is echt ongeschikt voor het bekijken van het energiegebruik van rail. Dat artikel is sterk omarmt door de auto- en luchtvaartlobby maar maakt volslagen onzinnige vergelijkingen namelijk vliegtuigen op korte afstand vergeleken met een erg atypisch en net geopend light rail systeem in een Amerikaanse stad, een systeem waar de bezettingsgraad 10-20% was; ga eens in de grote systemen kijken.. .). metro's stoppen elke 300 m waar een TGV dat elke 100 km of meer doet (op stukken waar echt hard wordt gereden). Enkele meer serieuze bronnen geven voor het vliegtuig circa 1 MJ/stoelkilometer (dus zo'n 1,2-1.3 MJ/pkm) (Peeters & Middel, 2007). (Westin & Kågeson, 2012) geeft bv 0,1 MJ/skm voor HST (table 1) en ook zo'n 1 MJ/skm voor het vliegtuig. Dat is toch die factor tien.
4. Voor een gegeven voertuig neemt de luchtweerstand toe met de snelheid (met het kwadraat), maar daarom zien TGV's er dan ook heel anders uit dan gewone treinen (met name de stroomlijn) waardoor het verschil een stuk kleiner is (al gebruikt ene TGV wel meer energie per stoel dan een gewone intercity, tenminste, op die stukken dat ie op hoge snelheid rijdt, want bij intercity snelheid gebruikt ie dus juist minder dan een intercity. In de huidige situatie rijden HST's substantiële stukken met gewone snelheid (helaas overigens, want het zou aantrekkelijker zijn als ze wel overal snel reden).
5. Vaak wordt door luchtvaartmensen gezegd dat een TGV 'ploeteren in dikke lucht' is. Maar daarbij wordt een aantal zaken vergeten: een vliegtuig moet niet alleen de romp door die dunne lucht zeulen, maar dat ook nog een enorme vleugel en een paar staartvlakken en motoren en dat met zo'n drie keer de snelheid als die TGV. Voor een weerstand van een voorwerp zijn het frontaal oppervlak, het totale oppervlak en de vormgeving de bepalende factoren. Een TGV doet niet veel onder voor een vliegtuig, heeft een frontaal oppervlak (zeg maar de totale doorsnede op het dikste punt van vliegtuig plus romp) die een orde grootte groter is dan van een trein (is alleen de romp en bovendien is een trein tot tien keer zo lang met dus aanzienlijk meer stoelen. Wel is het omspoelde oppervlak (dus die lange romp) van een TGV waarschijnlijk groter dan van een groot vliegtuig. Maar dat is het deel met de laagste weerstandscoëfficiënt. De rolweerstand is klein vergeleken met de luchtweerstand op bij die hoge snelheden doordat die slechts lineair met de snelheid toeneemt.
6. Wat betreft infrastructuur: ik denk wel dat een TGV lijn van zeg 2000 km, de gemiddelde afstand waarop vliegtuigen op het ogenblik vliegen) groter is dan van de vijf startbanen van Schiphol. Maar het is zeker niet zo dat vliegvelden een verwaarloosbare infra emissie hebben. Een startbaan is zo'n 50-60m breed, 3000-4000 m lang en tot een meter dik. Voor een TGV geldt dat ongeveer 30 cm dikke betonnen grondplaat van 2,5 m breed wordt gebruikt. Dus je kunt met 1 grote startbaan ongeveer 260 km TGV lijn aanleggen (en dat is 2-sporig!). De capaciteit van die ene startbaan in stoel-km's is circa 60 miljard skm en van dat stuk TGV lijn 52 miljard skm. Dus je moet dan toch

ook rekening houden met 70% van de CO_2 uit infra bij luchtvaart vergeleken met de TGV (maar beiden op max capaciteit gebruikt). van de trein infra emissies voor het vliegtuig. Dit soort sommetjes zijn wel gemaakt voor Zweden (niet echt een voordehand liggende plek voor HST omdat het erg dun bevolkt is en zo'n lijn lang niet tot de capaciteit wordt gebruikt) kom je op ongeveer 3 (voor max capaciteit) tot 30 (voor gebruik met slechts een uur-frequentie per richting) gram per skm voor infra (berekeningen gebaseerd op het de gegevens uit Table 6 tweede kolom (Europbanan) Åkerman, 2011). Voor Zweden zijn de operationele emissies bijna nul (waterkracht) dus daar blijft het dan bij. In een dichter bevolkt land zit toch onder de 10 gram per stoel-km en dat is een fractie van circa 80 gram voor een gemiddelde vliegtuigstoel. En ook hier kun je bekijken in hoeverre de cementindustrie in staat is die CO_2 emissies te beperken; daar wordt aan gewerkt, al is dat lastig.

Als je LCA erin gaat betrekken, wat die Chester en Horvath ook proberen maar dan dus door nog weinig gebruikte infrastructuur-emissies in het sommetje te stoppen, dan moet je ook de effecten van de verschillende systemen op gedrag mee gaan nemen en een integrale systeembenadering als uitgangspunt nemen. Maar voor de huidige reiziger die morgen een vlieg- of treinreis boekt is dat niet van belang want dan gelden de directe marginale effecten en die zijn sterk in het voordeel van de trein.

Paul Peeters
NHTV

Referenties

Åkerman, J. (2011). The role of high-speed rail in mitigating climate change - The Swedish case Europabanan from a life cycle perspective. *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 16*(3), 208-217. doi:10.1016/j.trd.2010.12.004

Chester, M. V., & Horvath, A. (2009). Environmental assessment of passenger transportation should include infrastructure and supply chains *Environmental Research Letters, 4*(024008), 1-8. doi:doi:10.1088/1748-9326/4/2/024008

Peeters, P. M., & Middel, J. (2007). Historical and future development of air transport fuel efficiency. In R. Sausen, A. Blum, D. S. Lee, & C. Brüning (Eds.), *Proceedings of an International Conference on Transport, Atmosphere and Climate (TAC); Oxford, United Kingdom, 26th to 29th June 2006* (pp. 42-47). Oberpfaffenhoven: DLR Institut für Physic der Atmosphäre.

Westin, J., & Kågeson, P. (2012). Can high speed rail offset its embedded emissions? *Transportation Research Part D: Transport and Environment, 17*(1), 1-7. doi:10.1016/j.trd.2011.09.006

North of England

Majority of officials who downgraded northern rail plans don't live there

Only a quarter of those who wrote Integrated Rail Plan rely on north of England's sub-par services

Helen Pidd *North of England editor*

Fri 31 Dec 2021 07.00 GMT

Only a quarter of the government officials responsible for cancelling HS2 to Yorkshire and downgrading plans for Northern Powerhouse Rail (NPR) actually live in the north of England and rely on the region's sub-par trains, the Guardian has learned.

Of the 24 officials in the Department for Transport (DfT) responsible for writing the Integrated Rail Plan (IRP), just six live in the north, the DfT admitted in response to a freedom of information (FoI) request.

The government was accused of "betraying" the north in November, when the long-awaited IRP ignored recommendations from Transport for the North, a statutory body set up to advise the government on the region's transport needs. That organisation, which brings together all the political and business leaders of the north, had asked for HS2 to reach Leeds and for NPR to run right across the country, including a stop in Bradford.

Steve Rotheram, the mayor of the Liverpool city region, said: "With so few northern voices involved in the decision-making process, it's no surprise that the government chose to ignore millions of people across the north in foisting their cheap and nasty rail plan on us. It's the same old 'Whitehall knows best' thinking that we have seen time and time again from a government who are doing more to hold us back than level us up."

Andy Burnham, the mayor of Greater Manchester, said the admissions were proof the "cut-price" IRP was plotted from Whitehall and imposed on the rest of the country.

"You don't have to spend long travelling on the north's fragmented, unreliable, overpriced public transport system to realise that it has been built by people who don't live here and don't use it," he said.

"Transport for the North was set up to correct this and give the north a strong transport voice. It's so frustrating that its clear, united, cross-party advice on the IRP was simply ignored. The result is yet another cut-price plan imposed by Whitehall that will not solve our rail needs. We will only get the public transport that people in the north deserve when we are able to make our own decisions about it."

The rail plans caused particular anger in the north-east, with local business leaders accusing the government of "ignoring" the region of 2.7 million people.

Mayor of North of Tyne Jamie Driscoll. Photograph: Danny Lawson/PA

Jamie Driscoll, the North of Tyne mayor, said the FoI admissions proved the north of England needed to be able to make its own decisions.

“If anyone in the north ever believed this government was serious about investing in northern transport, they don’t now. The only way we’ll ever see a decent northern transport network is to give the north the power to raise the finance ourselves. That means devolving the transport budget. We’re nearly a quarter of the country’s population - give us a quarter of the budget, and let us decide how to spend it. And give us tools like land value capture, so we can create the wealth to pay for vital infrastructure,” he said.

The DfT said that one of the two ministers in the “core” IRP team lived in the north. It did not name them, but it is very likely to have been Andrew Stephenson, the

minister for HS2 and MP for Pendle in Lancashire.

The department refused to reveal how many of the DfT's three special advisers involved in the IRP lived in the north because it "would be unfair and would contravene current data protection legislation".

In March 2021 the government announced the DfT was to create a "second headquarters" in Birmingham and a northern hub in Leeds, with 650 job roles created in the two cities by 2025.

... congratulations on being one of our top readers globally in 2021. Did you know you've read 221 articles in the last year? Thank you for choosing the Guardian on so many occasions, and joining us today from the Netherlands.

As 2022 begins, there's a new year resolution we'd like you to consider. We'd like to invite you to join more than 1.5 million people in 180 countries who have taken the step to support us financially - keeping us open to all, and fiercely independent.

In 2021, this support sustained investigative work into offshore wealth, spyware, sexual harassment, labour abuse, environmental plunder, crony coronavirus contracts, and Big Tech. It enabled diligent, fact-checked, authoritative journalism to thrive in an era of falsehood, sensation, hype and breathtaking misinformation and misconception.

In 2022, we'll be no less active, with a cluster of elections (France, Brazil, the US to say the least), economic pinch points, the next phase of the pandemic, the gathering climate emergency and the first 'winter World Cup' to keep us busy.

With no shareholders or billionaire owner, we can set our own agenda and provide trustworthy journalism that's free from commercial and political influence, offering a counterweight to the spread of misinformation. When it's never mattered more, we can investigate and challenge without fear or favour.

Unlike many others, Guardian journalism is available for everyone to read, regardless of what they can afford to pay. We do this because we believe in information equality. While others commoditise information, we seek to democratise it. Greater numbers of people can keep track of global events, understand their impact, and become inspired to take meaningful action.

If there were ever a time to join us, it is now. Every contribution, however big or small, powers our journalism and sustains our future. **Support the Guardian from as little as €1 - it only takes a minute. If you can, please consider supporting us with a regular amount each month. Thank you.**