Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

36 945 XII **Jaarverslag en Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2025**

Nr. 1 **JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT (XII)**
Ontvangen 20 mei 2026

INHOUDSOPGAVE

Gerealiseerde uitgaven en ontvangsten **4**

A. Algemeen **5**

1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening **5**
Dechargeverlening door de Tweede Kamer 7
Dechargeverlening door de Eerste Kamer 7

2. Leeswijzer **8**

B. Beleidsverslag **12**

3. Beleidsprioriteiten **12**
1 Realisatie periodieke rapportages 25
2 Overzicht van risicoregelingen 25
3 Openbaarheidsparagraaf 26
4 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen 28
5 Onderuitputting 29
6 Focusonderwerp ‘Risico’s voor de goede inning en besteding van belasting- en premiegeld’ 31

4. Beleidsartikelen **34**
4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid 34
4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond 51
4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 62
4.3 Artikel 15 Vrachtwagenheffing 84
4.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor 86
4.5 Artikel 17 Luchtvaart 102
4.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens 123
4.7 Artikel 19 Internationaal beleid 146
4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid 154
4.9 Artikel 21 Circulaire economie 164
4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's 176
4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie 195
4.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport 210
4.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering 219
4.14 Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen 221

5. Niet-beleidsartikelen **226**
5.1 Artikel 97 Algemeen Departement 226
5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement 230
5.1 Artikel 99 Nog Onverdeeld 236

6. Bedrijfsvoeringsparagraaf **237**

C. Jaarrekening **245**

7. Departementale verantwoordingsstaat **245**

8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen **246**

9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2025 **247**
1 Agentschap Rijkswaterstaat 247

2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut 268

10. Saldibalans 280

11. WNT-verantwoording 2025 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 287

D. Bijlagen 289

Bijlage 1: Toezichtrelaties ZBO's en RWT's 290

Bijlage 2: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek 292

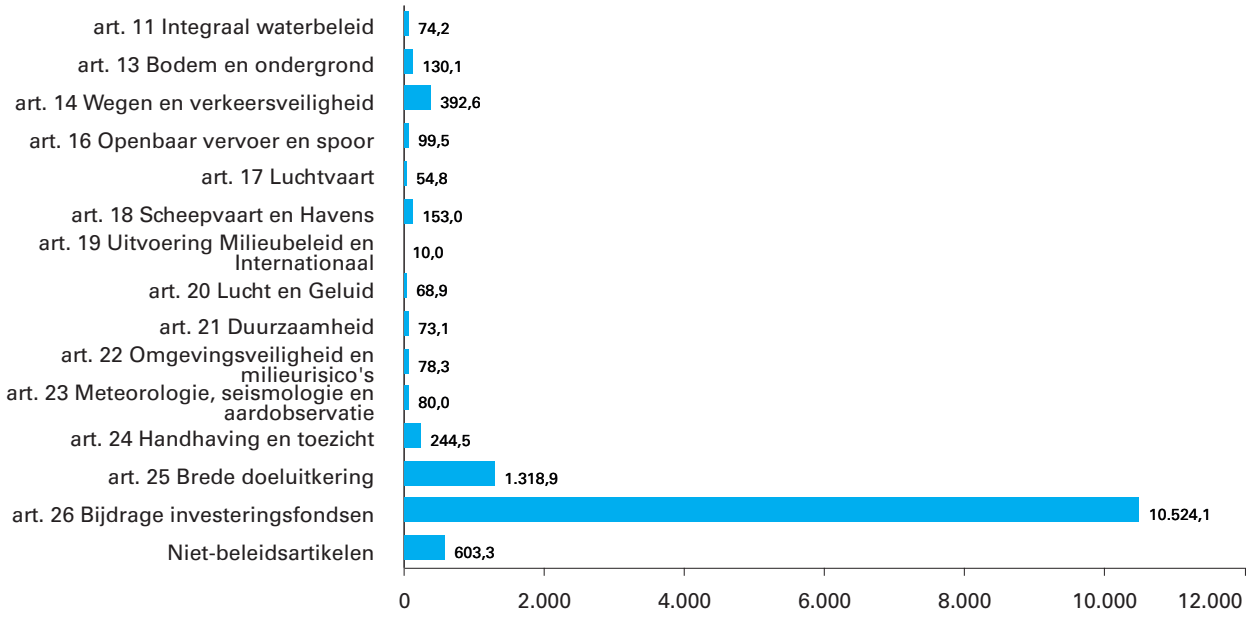
Bijlage 3: Inhuur externen 319

Bijlage 4: Rapportage Correspondentie 321

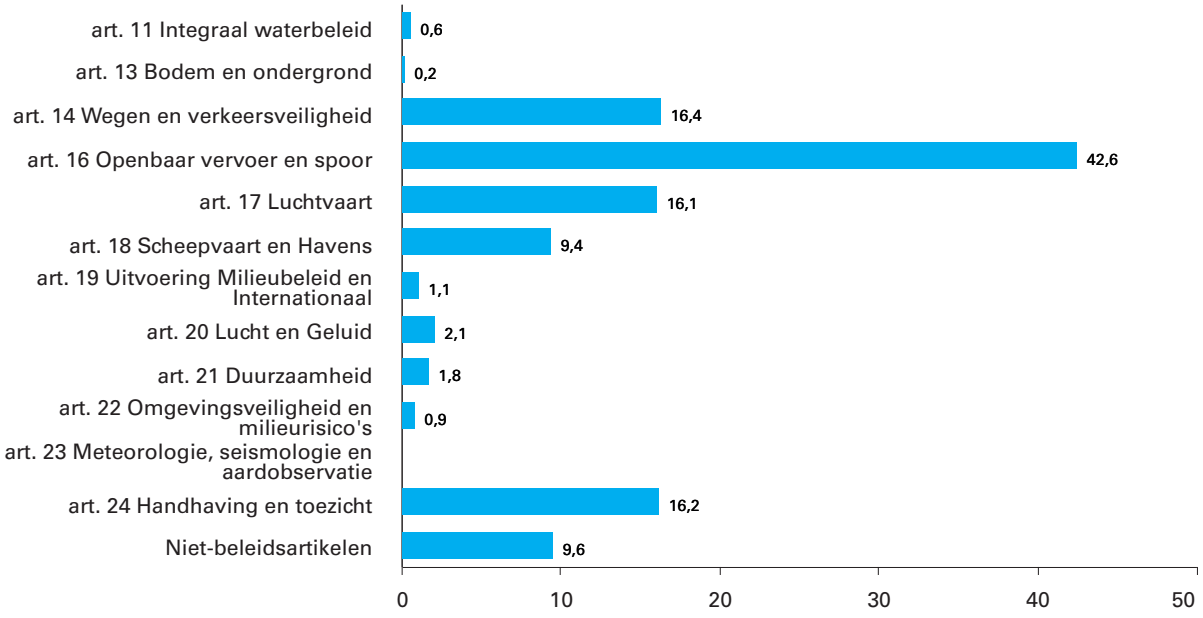
Bijlage 5: Afkortingenlijst 322

GEREALISEERDE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Figuur 1 Gerealiseerde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 13.905.428



Figuur 2 Gerealiseerde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (x €1 miljoen). Totaal € 117.112



A. ALGEMEEN

1 1. Aanbieding van het jaarverslag en verzoek tot dechargeverlening

AAN de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.
Hierbij bied ik, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het departementale jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) over het jaar 2025 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 2.37 en 2.40 van de Comptabiliteitswet 2016 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2025 gevoerde financiële beheer.

Voor de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening stelt de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 7.14 van de Comptabiliteitswet 2016 een rapport op. Dit rapport wordt op grond van artikel 7.15 van de Comptabiliteitswet 2016 door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Algemene Rekenkamer over:
a. het gevoerde begrotingsbeheer, financieel beheer, materiële bedrijfsvoering en de daartoe bijgehouden administraties van het Rijk;
b. de centrale administratie van de schatkist van het Rijk van het Ministerie van Financiën;
c. de financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
d. de totstandkoming van de niet-financiële verantwoordingsinformatie in de jaarverslagen;
e. de financiële verantwoordingsinformatie in het Financieel jaarverslag van het Rijk.

Bij het besluit tot dechargeverlening worden verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken betrokken:
a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2025
b. het voorstel van de slotwet dat met het onderhavige jaarverslag samenhangt
c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het onderzoek van de centrale administratie van de schatkist van het Rijk en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer over de in het Financieel jaarverslag van het Rijk, over 2025 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten over 2025, alsmede over de saldibalans over 2025 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 7.14, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2016.

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

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

V.P.G. Karremans

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

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

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

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

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

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

2. Leeswijzer

Algemeen
Voor u ligt het Jaarverslag 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting. In dit Jaarverslag 2025 wordt verantwoording afgelegd over de gerealiseerde uitgaven, ontvangsten en aangegane verplichtingen ten opzichte van de begroting 2025.

Opbouw
Het Jaarverslag IenW 2025 bestaat uit de volgende onderdelen:
- Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot decharge-verlening opgenomen.
- Het beleidsverslag 2025 van IenW: hierin wordt ingegaan op de resultaten die in 2025 zijn geboekt. Het beleidsverslag bestaat uit vier onderdelen: het verslag over de beleidsprioriteiten, de beleidsartikelen, de niet-beleidsartikelen en de bedrijfsvoeringsparagraaf.
- De Jaarrekening 2025 van IenW: deze bestaat uit de departementale verantwoordingstaat van IenW en de samenvattende verantwoordings-staten van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI). Tevens bevat dit deel de departementale saldibalans van IenW, de balansen van de agent-schappen en de opgave van Topinkomens.
- De bijlagen bestaan uit:
  1. Toezichtrelaties RWT's en ZBO's
  2. Afgerond evaluatie- en overig onderzoek
  3. Inhuur externen
  4. Rapportage Correspondentie
  5. Afkortingenlijst

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

Normering Jaarverslag
De financiële informatie in het beleidsverslag (onderdeel B) wordt gepre-senteerd door middel van de tabellen 'Budgettaire gevolgen van beleid'. Verschillen tussen de vastgestelde begroting en de realisatie worden conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2026 op het niveau van de financiële instrumenten toegelicht volgens onderstaande uniforme ondergrenzen. In aanvulling hierop worden ook de verschillen van de verplichtingen en de ontvangsten volgens deze ondergrenzen toegelicht.

Tabel 1 Norm bij te verklaren verschillen

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

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

Grondslagen voor de vastlegging en de waardering
De verslaggevingsregels en waarderingsgrondslagen die van toepassing zijn op de in dit jaarverslag opgenomen financiële overzichten zijn ontleend aan de Comptabiliteitswet 2016 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2026 en de Regeling agentschappen. Voor de departementale begrotingsadministratie wordt het verplichtingen-kasstelsel toegepast en voor de baten-lasten agentschappen het baten-lastenstelsel.

Indicatoren en kengetallen
Het jaarverslag is opgesteld conform de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2026 (RBV). De RBV stelt dat er op 13 maart een door de Auditdienst Rijk goedgekeurd jaarverslag aan de minister van Financiën wordt aangeboden en dat wijzigingen door vakministers, in uitzonderlijke gevallen, tot 30 maart verwerkt kunnen worden.

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

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor IenW heeft de Raad in 2025 en 2026 geadviseerd om te zorgen voor de doeltreffende uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan, met inbegrip van het REPowerEU-hoofdstuk. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften wordt in het beleidsverslag teruggekomen op deze aanbeveling.

Rol en verantwoordelijkheid minister
De rol en verantwoordelijkheid van de minister geeft inhoud aan de vraag hoe de minister met behulp van zijn bevoegdheden en instrumentkeuze bijdraagt aan het behalen van de algemene doelstelling. Voor de keuze van de rol van de minister zijn de volgende vier typologieën van toepassing:
1. *Stimuleren*. De beleidsinzet beoogt bijsturing in een bepaalde gewenste richting (meer/minder/beter). Voor de gewenste uitkomst is duidelijk meer nodig dan alleen bijdrage van de minister. Bij stimuleren is sprake van het geven van een financiële impuls.
2. *Financieren*. De beleidsinzet betreft de instandhouding of het faciliteren van een stelsel of een systeem d.m.v. geld. De minister voert niet zelf uit. De bijdrage van de minister is essentieel voor voortbestaan stelsel of systeem. Financiële Instrumenten zijn het meest belangrijk.

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

Groeiparagraaf
Doorwerking wijzigingen Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2026
Voor het opstellen van het departementaal jaarverslag geldt de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften (RBV) 2026 van de Minister van Financiën. In RBV 2026 zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die doorwerken in de jaarverslagen van IenW.
1. Vereenvoudiging begrotingsstukken
2. Focusonderwerp Financieel Jaarverslag Rijk: Risico's voor de goede inning en besteding van belasting- en premiegeld

Ad 1. Vereenvoudiging begrotingsstukken
Om de begrotingsstukken te vereenvoudigen is door het Ministerie van Financiën kritisch gekeken naar het aantal bijlagen in relatie tot de informatiebehoefte van de Kamer. Hiertoe is bij de Voorjaarsnota een voorstel gedaan om een aantal bijlagen ofwel te laten vervallen, danwel alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement op te nemen. Als gevolg hiervan zijn de volgende bijlagen bij deze verantwoording met ingang van de verantwoording 2025 komen te vervallen:
– *Bijlagen met overzicht van moties en toezeggingen:* Deze is rijksbreed komen te vervallen.
– *Rijksuitgaven Caribisch Nederland:* Deze wordt alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement opgenomen. Voor de Rijksuitgaven Caribisch Nederland is dat BZK.
– *Nationaal Groeifonds:* Deze wordt alleen bij het beleidsverantwoordelijke departement opgenomen. Voor het Nationaal Groeifonds is dat EZ.

Ad 2. Focusonderwerp Financieel Jaarverslag Rijk: Risico's voor de goede inning en besteding van belasting- en premiegeld
Jaarlijks doet de commissie voor de Rijksuitgaven een voorstel aan de Kamer voor het focusonderwerp in het Financieel Jaarverslag Rijk. De commissie heeft voor de verantwoording over het jaar 2025 het thema «Risico's voor de goede inning en besteding van belasting- en premiegeld» aangewezen als focusonderwerp (Kamerstukken II 2024-2025, 31 865, nr. 284). In het beleidsverslag wordt teruggekomen op het focusonderwerp.

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

Informatiewaarde en leesbaarheid begroting en jaarverslag
Op verzoek van de rapporteurs van de Tweede Kamer is IenW in de begroting 2023 gestart met het vergroten van de Informatiewaarde van de beleidsbegroting HXII. Ten opzichte van de verantwoording 2024 zijn in de verantwoording 2025 de volgende elementen toegevoegd:

- Bij alle beleidsartikelen zijn doelenbomen opgenomen. Dit zijn de doelenbomen zoals gepresenteerd in de begroting 2026. Hier is voor gekozen omdat deze doelenbomen de meest actuele informatie over het beleid van IenW bevatten, waarmee het de inzichtelijkheid ten goede komt.
- Bij de toelichting op de financiële instrumenten is een koppeling gelegd met de relevante specifieke doelen.
- Bij de beleidsprioriteiten wordt in een afzonderlijke paragraaf ingegaan op brede welvaart.

De toezeggingen op het gebied van de informatiewaarde die zijn gedaan bij het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) over de IenW begrotingen 2026 zullen in de begroting 2027 worden verwerkt.

B. BELEIDSVERSLAG

3. Beleidsprioriteiten

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt aan een mooier Nederland. Aan een bereikbaar land met sterke dijken, waarin je veilig van A naar B komt. IenW staat voor een land met schone lucht, een schone bodem en schoon water. Nederland veilig, leefbaar en bereikbaar houden, dat is de kern. 'Weerbaar' hoort daar ook bij: weerbaar als extreem weer de kracht van onze bescherming en infrastructuur op de proef stelt, maar ook weerbaar tegen militaire en hybride dreiging. Daarbij staan we voor stevige opgaven. Er moeten nieuwe wegen en OV verbindingen komen om nieuwe woningen bereikbaar te maken, we passen de inrichting van ons watersysteem aan zodat ons land beter bestand is tegen toenemende weersextremen. De internationale krachtsverhoudingen veranderen, militaire en hybride dreiging zijn reëel en vragen om maatschappelijke weerbaarheid. Ook dat vraagt om versterking van onze infrastructuur. De omstandigheden zijn daarbij niet ideaal. Schaarste aan mensen, materialen en middelen nopen tot prioritering en keuzes maken. Vooruitlopend op de verdere invulling van de taakstelling zijn in 2025 verschillende versoberingsmaatregelen getroffen. Zo zijn er keuzes gemaakt in de opvulling van vrijgekomen vacatures bij het vertrek van collega's, is het budget van het Rijkstraineeprogramma gereduceerd en zijn collega's opgeroepen spaarzamer om te gaan met het boeken van catering, lunch en externe vergaderlocaties.

In juni 2025 viel het kabinet Schoof. De nieuwe bewindslieden, demissionair minister Robert Tieman en demissionair staatssecretaris Thierry Aartsen sprongen op een rijdende trein en gingen voortvarend aan de slag. Oog voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van beleid staat bij IenW voorop. Om de doelen te kunnen bereiken is er goed samenspel nodig met uitvoering en inspectie. Voorgenomen beleid werd getoetst op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid: Rijkswaterstaat (RWS) heeft 10 uitvoerbaarheidstoetsen opgeleverd en de ILT heeft circa 70 HUF-toetsen (handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets) en 4 signaalrapporten opgesteld. . In dit beleidsverslag zetten we de beleidsontwikkelingen van 2025 van het ministerie van IenW overzichtelijk op een rijtje.

Veilig
Veiligheid kent vele facetten. IenW is verantwoordelijk voor een aantal vitale processen om een veilige leefomgeving, waterveiligheid, nucleaire en cyberveiligheid te garanderen. Weerbaarheid tegen militaire en hybride dreiging is een nieuwe prioriteit.

Vitaal en weerbaar
IenW is beleidsmatig verantwoordelijk voor twaalf vitale processen, waarvan een groot aantal van belang is voor de paraatheid van Defensie: scheepvaartafwikkeling, wegvervoer, spoorvervoer, luchtvaart. In 2025 is onder de beschermingsaanpak vitale infrastructuur een aantal van deze processen opnieuw beoordeeld om te bepalen of ze nog vitaal zijn.
Er zijn ook nieuwe vitale processen bijgekomen: meteorologie en afvalwaterbeheer. Europese richtlijnen worden geïmplementeerd in de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Inwerkingtreding is beoogd in het tweede kwartaal van 2026. Alle IenW initiatieven om de weerbaarheid van cruciale sectoren te verbeteren zijn terug te lezen op: versterkenweerbaarheid.nl.

Programma Weerbaarheid tegen hybride en militaire dreigingen (MWMD)
De belangrijkste activiteiten binnen het MWMD programma in 2025 waren gericht op de organisatie van Civiel – Militaire samenwerking (CMS) – waaronder bijdragen aan NAVO Host Nation Support, de invulling van NAVO Respons Measures en het geven van een extra impuls aan vitale aanbieders om zich versneld weerbaar te maken tegen hybride dreigingen (o.a. cyberaanvallen, spionage, sabotage acties door statelijke actoren) en de effecten van eventuele militaire scenario's (art. 5). Hiervoor is een dreigingsbeeld Hybride en Militaire dreigingen voor IenW sectoren ontwikkeld en een communicatiecampagne opgezet. IenW en haar organisatieonderdelen zelf (concern + agentschappen) bereiden zich voor op de mogelijke effecten van hybride en militaire scenario's. (nood)Wetgeving voor effectieve crisisbeheersing is voorbereid voor als dat nodig is.

Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur
In 2025 is er in interdepartementaal verband gewerkt aan bescherming van infrastructuur op de Noordzee. Per 1 juli is een kwartiermaker aangesteld voor de inrichting van een Nationaal Maritiem Security Center (NMSC) en een datafusie-omgeving voor onze Noordzee ontwikkeld. De 'beeldopbouw' op zee is versterkt door de huur van een patrouillevaartuig voor Defensie, dekking van het Umbrella netwerk uit te breiden op zee, bij te dragen aan extra satellietcapaciteit en de sensoren van de varende eenheden van de Kustwacht te verbeteren. Tot slot is de weerbaarheid en crisisbeheersing op zee verbeterd door het in kaart brengen van juridische handelingsperspectieven.

Zeehavens en maritieme veiligheid
De weerbaarheid van Nederlandse zeehavens is in 2025 versterkt door de Vitaal aanpak (implementatie CER en NIS richtlijnen), inzet op cybersecurity, aanpak van ondermijning en drugscriminaliteit en inzet op havenbeveiliging. Daarnaast is gewerkt aan de Europese havenstrategie en de nationale havennota 2.0. Ook is in 2025 de NAVO-top in goede (scheepvaart) banen geleid en bleef Scheveningen bereikbaar voor de visserij. Voor maritieme veiligheid is op de Westerschelde gewerkt aan scheepvaartverkeersbegeleiding, marifoon-indelingen en inzet van loodsen op wetschepen en Scheldevaarders. Op 22 mei heeft OvV het rapport 'Hulpverlening Fremantle Highway' gepubliceerd, over de noodhulpverlening van de Kustwacht. IenW heeft, mede namens JenV en Def, een eerste reactie verstuurd naar de Kamer en geeft opvolging aan de aanbevelingen. Er is een plan van aanpak gemaakt en aangenomen door de Raad van de Kustwacht over het oppakken van de specifieke aanbevelingen. Tot slot is er gestart met aanbesteding van drie innovatieve elektrische noodsleepboten met laadinfrastructuur op zee. Het kabinet heeft dit jaar € 50 mln. vrijgemaakt voor natuurherstel in NOVEX-gebied Rotterdamse haven. Zodra de stikstofruimte er is, worden duurzame projecten zoals energietransitie en biobrandstoffen gestart. Het convenant Energiehaven verlengd. Om personeelstekorten in de maritieme sector tegen te gaan en jongeren meer kansen te bieden is er voor MBO-opgeleide zeevarenden een premasteropleiding tot loods (vaarwaterspecialist) ontwikkeld.

Waterveiligheid en Ruimte voor de Rivier
In 2025 is het Programma onder de Omgevingswet Integraal Riviermanagement vastgesteld. Dit vormde de start van het programma Ruimte voor de Rivier 2.0. Daarin zijn in 2025 verschillende onderzoeken gestart over de inrichting van het rivierengebied (bodemligging en ruimte) in 2026. In december hebben Rijk en waterschappen na een intensieve overlegperiode ingestemd met een set bestuurlijke afspraken om het

Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) te herijken. Deze afspraken richten zich op: een gezamenlijke strategie voor programmering en middelen, sterkere regie op programmaniveau, duidelijke afspraken aan de voorkant van projecten en een betere verdeling van risico's en doelmatigheidsprikkels. De bestuurlijke afspraken worden verder uitgewerkt en geïmplementeerd in beleid, wetgeving en het programma HWBP.

Sociale veiligheid OV
Het kabinet heeft in 2025 in totaal € 34,4 miljoen extra geïnvesteerd in de veiligheid op en rond stations. Van dit bedrag is € 20 miljoen bestemd voor het programma '*Een veilig station; altijd voor iedereen'*. Daarnaast ontvangt NS € 12 miljoen subsidie voor de aanschaf van bodycams voor hoofdconducteurs, voortbouwend op de positieve resultaten van de eerdere pilot. Ook is NS gecompenseerd met € 2,3 miljoen euro voor de extra beveiligingskosten in 2024 op en rond station Maarheeze. Verder krijgen OV-boa's toegang tot het rijbewijzenregister en is de boete voor rijden zonder geldig vervoersbewijs verhoogd.

Verkeersveiligheid
Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is tussentijds geëvalueerd en naar aanleiding daarvan zijn nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt om verkeersveiligheid te verbeteren. Het traject Trendbrekers verkeersveiligheid werd afgerond. Dit traject liet zien welke extra maatregelen effectief, haalbaar en betaalbaar zijn. Ook het Meerjarenplan fietsveiligheid verscheen met acties op het gebied van fietsinfrastructuur, veilige fietsen en het aanpakken van risicogedrag. Via de derde tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid ontvingen de medeoverheden cofinanciering voor infrastructurele veiligheidsmaatregelen. Vanuit het programma verkeersveiligheid rijks-N-wegen zijn in 2025 maatregelen gerealiseerd op de N33, en op delen van de N57, N59 en N99. Daarmee is het grootste deel van de maatregelen uit de eerste tranche afgerond. Ook is conform de vereisten uit de Europese richtlijn RISM-II de verkeersveiligheidsbeoordeling van het rijkswegennet opgeleverd aan de Europese Commissie.

Op het gebied van rijbewijzen zijn de wachttijden bij het CBR weer op orde gebracht en het afschaffen van de keuringen voor ADD en ADHD is bijna afgerond. Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ontvingen voor in totaal meer dan €8 miljoen subsidie voor hun activiteiten en onderzoeken. De campagnes BoB, MONO, snelheid, fietsverlichting en stimuleren vrijwillig gebruik fietshelm zijn uitgevoerd. BoB won de prijs voor beste langlopende overheidscampagne.

Nucleaire veiligheid en stralingsbescherming
In 2025 is het concept van het Nieuwe Nationale Programma Radioactief Afval en verbruikte splijtstoffen (NPRA) met bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) ter inzage voorgelegd. Mede omdat publieke organisaties uit Groningen en omgeving dit concept onder de aandacht hebben gebracht, zijn hierop meer dat 1.600 zienswijzen ingediend. Hierdoor, en ook vanwege een kritisch advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Cie MER), is in 2025 een aanvullende notitie opgesteld. De Europese Commissie heeft in augustus reeds het concept-NPRA ontvangen. In 2025 zijn de beleidsuitgangspunten voor de vrijgave van terreinen afgerond. Deze zijn in de huidige wet- en regelgeving nog niet gedefinieerd. Op verzoek van het Erasmus Medisch Centrum is onderzocht of de opslagtermijn voor de opslag van ziekenhuisafval bij de ziekenhuizen kan worden verlengd (antwoord:

ja). In 2025 is gestart met het opzetten van een centrale administratie van al het in Nederland aanwezige radioactief afval. Dus niet alleen het afval bij COVRA, maar ook bij ziekenhuizen of op deponieën (NORM).

Ruimtevaart
In 2025 zijn de werkzaamheden in het kader van vitaal, maatschappelijke weerbaarheid tegen militaire dreiging en incident respons enorm zijn toegenomen. Weerbaarheid is een thema waar Positionering, Navigatie en Timing (PNT)/ruimtevaart een belangrijk overkoepelend thema is. Ruimtevaartservices zijn immers onmisbaar voor vele essentiële processen op aarde. Deze belangen zullen in 2026 alleen maar toenemen. De Competent PRS Authority (CPA) ontwikkelt zich steeds meer tot een professionele autoriteit. Met het hosten van het Group on Earth Observations (GEO)-secretariaat in Nederland kreeg het toepasbaar maken van data uit aardobservatie een impuls. Verder wordt doorgewerkt richting het volledig operationeel hebben van het Galileo Sensor Station (GSS) Bonaire/ Galileo Reference Center (GRC) Noordwijk.

Bereikbaarheid
Bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor een functionerende samenleving en sterke economie.

Instandhouding
Het kabinet werkt met prioriteit aan de grote instandhoudingsopgave aan de infrastructurele netwerken: wegen, waterwegen, watersysteem en spoorwegen. In 2025 is de staat van de infrastructuur van de netwerken van Rijkswaterstaat en ProRail onderzocht[1]. Hieruit blijkt dat Rijkswaterstaat steeds meer kostbare beheersmaatregelen (en inzet van mensen en geld) moet nemen om de netwerken veilig en beschikbaar te houden. De urgentie om meer werkzaamheden uit te voeren is groot. Om de productie op instandhouding te verhogen, werkt Rijkswaterstaat sinds 2024 op basis van een meerjarenafspraak instandhouding t/m 2030. Het budget groeit in die periode naar circa €3 miljard per jaar. De aanpak op instandhouding door Rijkswaterstaat wordt uiteengezet in het Meerjarenplan Instandhouding, dat in juli 2025 aan de Kamer is aangeboden. In 2025 heeft Rijkswaterstaat onder meer de volgende instandhoudingsprojecten afgerond: Spooldersluis, Kooijbrug, Roer- en Swalmentunnel en de Spijkenisserbrug. De maakbaarheid bij Rijkswaterstaat is inmiddels groter dan het financiële kader (Mobiliteitsfonds en Deltafonds): Rijkswaterstaat ziet mogelijkheden om de productie nog verder te verhogen als er meer middelen beschikbaar zijn.

ProRail is in 2025 gestart met de voorbereiding van de implementatie van het BKN spoor; een stabiel, langjarig en robuust instandhoudingsniveau van de Nederlandse spoorinfrastructuur dat de constructieve veiligheid en betrouwbaarheid waarborgt. Het BKN spoor biedt langjarige duidelijkheid over de basiskwaliteit en creëert daarmee voorspelbaarheid richting ProRail, aannemers en vervoerders. ProRail stuurt met het Masterplan 'Integrale programmering van projectmatig werk aan het spoor' vroegtijdig op het integraal programmeren van het projectenportfolio en het maakbaar realiseren van de instandhoudingsopgave.[2] Dit plan bevat het overzicht van het noodzakelijke onderhoud, vervanging en uitbreiding van het spoor. In 2025 heeft IenW circa € 2,1 miljard aan ProRail verstrekt voor de uitvoering

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 36 800 A, nr. 9
[2] https://www.prorail.nl/nieuws/samen-sturen-op-een-uitvoerbaar-spoor

van de instandhouding van de spoorwegen. Hiermee zijn onder meer de volgende instandhoudingsprojecten afgerond: groot onderhoud Schiphol, PHS Rijswijk–Rotterdam en spoorwerkzaamheden Groningen-Spoorzone.

Bereikbaarheid op peil
Het kabinet heeft met 'Bereikbaarheid op peil' om onderzoek gevraagd naar de staat van bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen en de mogelijkheden voor verbetering. In het najaar is samen met decentrale overheden een plan van aanpak opgesteld voor de uitwerking van regionale bereikbaarheidsanalyses. Een dergelijk plan voor leveringszekerheid van goederen wordt nog uitgewerkt (zie hieronder bij Multimodaal goederenvervoer).

Toekomstbestendige automobiliteit
De auto is een belangrijk en populair vervoersmiddel. Met de uitvoering van de Actieagenda Auto heeft het Kabinet in 2025 een bijdrage geleverd aan 1) de bereikbaarheid van woningen en regio's; 2) veilige en betrouwbare wegen; 3) de file-aanpak en betrouwbare reistijden; 4) het elektrisch rijden; 5) slimmere auto's en veilig rijgedrag; 6) duurzaam en innovatief goederenvervoer. Essentieel daarbij zijn de investeringsimpuls verkeersveiligheid van € 450 miljoen, de grootschalige aanpak van instandhouding van het hoofdwegennet, de afronding van het programma Safety Priority Services en het Toekomstperspectief Hoofdwegennet.

Toekomstbestendig Openbaar Vervoer
In mei 2025 is tijdens de Landelijke OV & Spoortafel bestuurlijk afgesproken om een vervolgopdracht voor het Toekomstbeeld OV 2050 uit te voeren. Deze opdracht bestaat globaal bezien uit drie onderdelen: 1) participeren in de verdere uitwerking van programma Bereikbaarheid op Peil en de Nota Ruimte; 2) beantwoording van een vijftal strategische beleidsvragen binnen het OV-domein als input voor de doorontwikkeling van het OV-systeem richting 2050; 3) het opzetten van een cyclische aanpak waarmee voor het hele beleidsdomein structureel meer aandacht wordt besteed aan grote innovaties en vernieuwingen.

Woningbouw en mobiliteit
Om het woningtekort in Nederland te bestrijden moeten er veel woningen (bij)gebouwd worden. Investeringen in infrastructuur en bereikbaarheid horen daarbij. Samen met het ministerie van VRO heeft IenW daarom in 2025 € 2,5 miljard verdeeld om nieuwe woningbouw door heel Nederland bereikbaar te maken. Voor de verdeling is onder andere gekeken naar de termijn waarbinnen maatregelen gerealiseerd kunnen worden en naar het benodigde budget per woning. Daarnaast is rekening gehouden met de regionale spreiding over Nederland. Het gaat om mobiliteitsmaatregelen in het openbaar vervoer, de auto en de fiets.

Internationale verbindingen: Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T) & Connecting Europe Facility
Het Europese TEN-T beleid heeft tot doel de nationale transportnetwerken van 27 EU-lidstaten aaneen te sluiten tot een duurzaam, innovatief en veilig Europees netwerk van spoorverbindingen, vaarverbindingen en wegen die zijn verbonden met stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en multimodale overslagpunten. In 2025 heeft IenW eerste stappen gezet richting implementatie van de TEN-T verordening (EU, 2024/1679). Het Europese financieringsinstrument Connecting Europe Facility is een belangrijk middel voor de implementatie van de verordening. In juli publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor een volgend

Connecting Europe Facility als onderdeel van het pakket voor een nieuw Meerjarig Financieel Kader (MFK). De Nederlandse inzet ten aanzien van het CEF is opgenomen in het BNC-fiche[3]. In december is een gedeeltelijke algemene oriëntatie bereikt op de Energieraad.

Vrachtwagenheffing
In 2025 is samen met uitvoeringsorganisaties gewerkt aan de vrachtwagenheffing die op 1 juli 2026 van start gaat. Met de invoering van de vrachtwagenheffing gaan binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens per gereden kilometer betalen. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. In 2024-2025 is €166 miljoen aan subsidies verleend voor onder andere de aanschaf van elektrische trucks en laadinfrastructuur. Deze subsidies zijn bekostigd uit de toekomstige heffingsopbrengsten van de vrachtwagenheffing. Daarnaast is de Wet vrachtwagenheffing aangepast vanwege gewijzigde Europese tolheffingsregels. Hiermee is duidelijkheid ontstaan over de tarieven die per 1 juli 2026 zullen gelden. Schone en zuinige vrachtwagens ontvangen een flinke korting op het tarief.

Duurzame Mobiliteit
In 2025 zijn enkele hervormingen op autobelastingen doorgevoerd. Een pseudo-eindheffing stimuleert een fossielvrije zakelijke leasemarkt. De tariefkorting op de motorrijtuigenbelasting (MRB) is verhoogd om elektrische en benzineauto's gelijker te belasten. En de aanschafbelasting (bpm) is vereenvoudigd om verduurzaming van moeilijk te vergroenen voertuigen zoals bijzonder personenvervoer te stimuleren. In 2025 is de grens van 300 aangesloten gemeenten bij het fietsstimuleringsprogramma Doortrappen gepasseerd. Daarnaast hebben 18 gemeenten een zero-emissiezone ingevoerd.

Regionale Luchthavens
Drie regionale luchthavens van nationale betekenis – Groningen Airport Eelde (GAE), Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Maastricht Aachen Airport (MAA) – hebben in 2025 een gezamenlijk luchthavenbesluit opgesteld. Het Luchthavenbesluit voor GAE is per 1 november 2025 in werking getreden. Op 1 oktober 2025 heeft het ministerie van IenW de aanvraag voor een luchthavenbesluit van RTHA ontvangen. Op 7 januari 2026 is ook de aanvraag van MAA ontvangen. Voor de luchthavens wordt een ontwerpbesluit opgesteld. Eind 2025 heeft het kabinet in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie Lelystad Airport aangewezen als locatie voor de ruimtelijke inpassing van de behoefte 'toename gebruik jachtvliegtuigen'. Een definitief integraal besluit over de gecombineerde benutting van Lelystad Airport door jachtvliegtuigen en groothandelsverkeer is aan een volgend kabinet.

Binnenvaart en vaarwegen
In 2025 is met de Binnenvaarttafel de transitiepaden uit de Toekomstvisie Binnenvaart en bijbehorende actieagenda uitgewerkt. Deze transitiepaden zijn: energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en innovatie (digitalisering). Dit jaar zijn de eerste ontheffingen voor varende drones verleend. We hebben het tweejarig voorzitterschap van de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) afgesloten. IenW heeft daarin de volgende prioriteiten gesteld: versterken van EU-samenwerking, klimaatadaptatie op de Rijn, vergroening en verduurzaming van de

[3] Kamerstuk 22 112, nr. 4155.

binnenvaartvloot, het kleine schip en *smart shipping*. Deze prioriteiten worden in grote lijnen door het Zwitserse voorzitterschap voortgezet. Voor infrastructuur zijn er twee mijlpalen gerealiseerd: begin 2025 is het MIRT-3 besluit genomen, waarna gestart kon worden met voorbereidingen voor capaciteitsuitbreiding van Sluis II Wilhelminakanaal, en op 11 april is het Julianakanaal conform planning weer geopend voor de scheepvaart.

Multimodaal goederenvervoer
De Beleidsagenda Goederenvervoer is gericht op betere samenwerking tussen alle transportvormen voor leveringszekerheid van goederen. De prioriteiten zijn: Verbeteren van multimodaliteit, digitalisering, duurzaamheid/leefbaarheid en weerbaarheid van het goederenvervoer. Dit wordt bereikt via een gezamenlijke aanpak met alle partijen in de logistieke keten. Met het Impulsprogramma Goederenvervoer is €79 miljoen beschikbaar voor continueren bestaande en nieuwe maatregelen op van goederenvervoercorridors. Om multimodaal goederenvervoer te stimuleren realiseren we daarbij naar een modal shift: 441.000 vrachtwagens per jaar van de wegen naar binnenvaart en spoor te verplaatsen. Met het sluiten van de vijf resterende realisatiepacten zijn nu op negen multimodale knooppunten in zeehavens en grotere binnenvaarthavens realisatiepacten ontwikkeld. Deze dragen bij aan multimodaal gebruik van het transportsysteem en aan ruimtelijk-economische ontwikkeling van regionale knooppunten. IenW versterkt op de goederenvervoercorridors de digitale samenwerking tussen overheden en met bedrijfsleven door een open en neutrale Basis Data Infrastructuur (BDI) te ontwikkelen. Ook zijn er toepassingen voor datadeling ontwikkeld. Zo is het Connected Trade Network in ontwikkeling en wordt PortLinQ opgezet. Ook is gewerkt aan implementatie van de European Maritime Single Window environment (EMSWe) en eletronic Freight Transport Information (eFTI). IenW heeft tot slot met de ministeries van VRO en KGG afgesproken dat IenW sturing gaat geven aan de ruimtelijke inrichting van buisleidingstroken in het multimodale transportsysteem.

Luchtruim
Onbemande luchtvaartuigen (drones) worden steeds meer benut, en maken steeds meer maatschappelijke toepassingen mogelijk in onder andere zorglogistiek, inspecties, toezicht en transport. In 2025 is daarvoor het drone testgebied tussen de ziekenhuizen van Meppel en Zwolle opengesteld. IenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling door experimenten met nieuwe vervoersvormen, toepassingen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur (zoals U-space) te implementeren. Ongeautoriseerd gebruik van drones levert daarnaast nieuwe beleidsopgaven op.

Energietransitie in de luchtvaart en Scheepvaart
De lucht- en scheepvaart zijn sectoren waar het reduceren van broeikasgasemissies complex is. In deze internationale sectoren kan de energietransitie alleen met internationale samenwerking op gang komen. FuelEU Maritime legt normen op voor broeikasgasreductie op zeeschepen. IenW werkt daarnaast aan implementatie van ETS2 (over emissierechten) en RED III in de binnenvaart. Voor luchtvaart is de ReFuel EU-verordening in werking getreden, waarmee verplicht duurzame biobrandstoffen (SAF) bijgemengd wordt. Mondiaal heeft IenW bijgedragen aan een gecombineerde certificeringsstandaard voor geluid- en CO2-emissies voor nieuwe vliegtuigen en aan versnelling van het certificeren van SAF productiepaden. Ook werkt de overheid aan de verduurzaming van 'eigen' overheidsschepen, bijvoorbeeld bij de Rijksrederij en Defensie. Op nationaal niveau worden de lucht- en scheepvaartsector middels subsidies ondersteund. Zo is het

programma Stimulering duurzame luchtvaartbrandstoffen (SDL) opgezet, en zijn subsidieregelingen gericht op de verduurzaming van de scheepvaart in internetconsultatie gegaan. Ook heeft IenW gewerkt aan het versterken van kennisdeling en ketensamenwerking, onder andere via het Maritiem Masterplan en Luchtvaart in Transitie. Er is een visie op verduurzaming van de Nederlandse bunkerbrandstoffen opgesteld met het ministerie van KGG en partijen uit de lucht- en scheepvaartsector. In 2025 is een nationale SAF roadmap voor de opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de EU opgeleverd.

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
In 2025 heeft IenW gewerkt aan herstel van de rechtspositie van omwonenden van Schiphol en terugdringing van de geluidbelasting met 20 procent zonder de netwerkkwaliteit van Schiphol aan te tasten. In maart is de Europese balanced approach-procedure afgerond. De maatregelen in het pakket worden vastgelegd middels afspraken met KLM en Schiphol en in regelgeving. Om de rechtspositie van omwonenden te herstellen moet een luchthavenverkeerbesluit (LVB) worden vastgelegd. In 2025 is hiervoor een milieueffectrapportage opgesteld en is het LVB gereed gemaakt voor de voorhangprocedure. Voor de lange termijn is het doel om te sturen op milieunormen. Hiertoe wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een stelsel om de negatieve geluidseffecten van de civiele luchtvaart steeds verder te kunnen laten afnemen. Als vliegtuigen stiller en schoner worden, kan er op termijn groeiruimte ontstaan. In 2025 is hiervoor een beleidsontwerp gepresenteerd. Het juridische traject om het beleidsontwerp in wet- en regelgeving te verankeren is in 2025 gestart.

Leefbaar
Bij alles wat we doen zorgen we voor een gezonde leefomgeving. Nu en in de toekomst, hier en elders.

Circulaire economie
Het kabinet houdt vast aan zijn ambitie om in 2050 een circulaire economie te hebben. Belangrijk hiervoor is ambitieus en effectief Europees beleid. Zo is onderhandeld over de Circulaire Voertuigen Verordening, wat eind 2025 tot een politiek akkoord heeft geleid en aangenomen Raadconclusies over onder meer circulaire economie. Het Nationaal Programma Circulaire Economie is geactualiseerd met aangescherpte nationale CE-doelen voor 2035 en een versterkte governance-structuur. Daarnaast is het kabinet begonnen met de beïnvloeding van aangekondigde wetgeving, zoals de Circular Economy Act (CEA). In dat kader wordt ook een herziening van de Kaderrichtlijn Afvalstoffen en de AEEA richtlijn verwacht. Hiertoe heeft Nederland een non-paper gepubliceerd waarin het kabinet zijn prioriteiten voor de CEA deelt met de Europese Commissie[4]. Nederland ligt op koers om de Europese recycledoelstelling voor stedelijk afval van 55% in 2025 te halen. Voor 2030 is de doelstelling 60%. Begin 2025 is de nieuwe Europese Verpakkingen-verordening (PPWR) in werking getreden. Er is besloten te stoppen met de uitwerking van een circulaire plasticnorm en een plastic-heffing vanwege veronderstelde productieverliezen voor de industrie en plasticverwerkers. De ingestelde 'Plastictafel' heeft hier alternatieven voor voorgesteld, waaronder een 'circulaire hefboom'. De Werkgroep afvalsector is gevraagd alternatieven voor te stellen voor de budgettaire opgave als gevolg van het schrappen van de plastic-heffing. Ook is onder leiding van Nederland een joint statement uitgegaan waarin de Europese Commissie

[4] Kamerstukken II, 2024–2025, 21 501-08, nr. 1009

wordt opgeroepen in actie te komen met een pakket maatregelen ter ondersteuning van de Europese plasticrecyclingindustrie. Hierop heeft de EC eind 2025 een plastic pakket uitgebracht.

De bouwmaterialenindustrie en het Rijk hebben het Bouwmaterialenakkoord ondertekend. VRO en IenW werken aan het stimuleren van hergebruik en een verplicht percentage recyclaat in bouwmaterialen via Rijksinkoop. Met het wetsvoorstel Milieuprestatie-eisen in de Grond- Weg- en Waterbouwsector worden opdrachtgevers verplicht om milieuprestatie-eisen te betrekken bij hun aanbesteding. Met het programma Klimaatneutrale en Circulaire Infra werkt het Rijk aan het bereiken van de doelen van Schoon en Emissieloos Bouwen (verminderen stikstof- en CO_2-uitstoot en aan schone lucht) en van het NPCE in infraprojecten bij Rijks- en medeoverheden. Eind 2025 is de 'Aanpak Asfalt' vastgesteld, met doelen voor kwaliteit, uitstoot van schadelijke stoffen, CO_2-uitstoot en circulariteit voor de asfaltsector.

Verder continueert het kabinet de uitvoering van de acties uit het duurzaamheids-kader bio-grondstoffen. Ook liep het beleidsprogramma circulair textiel 2025-2030. Vanuit het programma Circulair Doen heeft het kabinet de subsidieregeling voor duurzaamheidscoördinatoren in het onderwijs (mbo) gepubliceerd, pilots naar bijscholing van werkenden en stappen om circulaire keuzes makkelijker te maken voor consumenten. Vanuit het Versnellingshuis lopen 13 keten-doorbraakprojecten gericht op innovatie en ketensamenwerking. De EKOO CE subsidie bleek ook populair te zijn met 35 aanvragen. IenW werkt samen met de financiële sector om circulaire businesscases beter financierbaar te maken. Verder stimuleren we milieuvriendelijke technieken (MIA\Vamil). Ook is de Krachtenbundeling Rijk-regio ondertekend.

Geurhinder veehouderijen en emissiearme stallen
In 2025 heeft IenW gewerkt aan de herziening van de regelgeving voor geurhinder en veehouderij en impactanalyse van de mogelijke scenario's[5]. Ook is IenW gestart met een breed participatie-traject over de voorgenomen herziening, waarin omwonenden en vertegenwoordigers van de veehouderijsectoren decentrale overheden, milieuorganisaties en burger-belangenverenigingen betrokken zijn[6]. Voor een toekomstbestendige veehouderij werkt IenW samen met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur een nieuw stelsel van stalbeoordeling uit in het programma vernieuwing stalbeoordeling[7].

Geluid en trillingen
In 2025 is een ontwerpbesluit opgesteld voor de verlaging van geluidproductieplafonds langs hoofdspoorwegen. De centrale voorziening geluidgegevens (Cvgg) is door het Rijk en de decentrale overheden verder gevuld met data voor het geluidregister. Ook is onderzoek gedaan naar een alternatieve methode voor de beoordeling van de samenloop van het geluid van meerdere bronnen (cumulatie). Met betrekking tot trillinghinder langs het spoor zijn mogelijkheden voor nieuwe regelgeving verkend, die vanaf 2026 in een plan mer-procedure nader onderzocht zullen worden. Voor geluidhinder van windturbines zijn voorstellen voor nieuwe regelgeving voorbereid.

[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 29 383, nr. 425
[6] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, nr. 442
[7] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 28973, nr. 283

Luchtkwaliteit
In 2025 zijn met succes inspanningen gepleegd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Nederland haalt nu al voor vrijwel[8] alle NEC stoffen de 2030 plafonds. De doelstelling van het in 2020 gesloten Schone Lucht Akkoord van 50% gezondheidswinst ten opzichte van 2016 zijn binnen bereik[9]. Nog steeds sluiten nieuwe gemeenten zich aan, waarmee door alle aangesloten gemeenten en provincies wordt doorgewerkt aan betere luchtkwaliteit. De Tweede Kamer is geïnformeerd over de verwachte overschrijdingen na 2030 op grond van de herziene richtlijn luchtkwaliteit met aangescherpte grenswaarden voor concentraties van stikstofdioxide en fijnstof (fijne en grove fractie). Vanuit die opgave verkennen Rijk, provincies en gemeenten een mogelijke aanpak[10].

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)
Met alle partijen is verder ingezet op de versterking van het VTH-stelsel. Zo is een meerjaren-agenda 2026-2029 vastgesteld inclusief financiële ondersteuning en de eerste Staat van VTH uitgebracht. Als gevolg van de ontstane politieke situatie heeft het in procedure brengen van het wetsvoorstel en de ontwerp-AMvB ter versterking van het VTH-stelsel milieu vertraging opgelopen. De verwachting is het wetsvoorstel in het tweede kwartaal van 2026 aan de Raad van State voor advies aan te bieden. Het traject om te komen tot robuuste omgevingsdiensten op 1 april 2026 ligt op schema.

Chemische stoffen, waaronder de Zeer Zorgwekkende Stoffen
De Europese PFAS-restrictie is een fase verder gekomen in 2025. Zo is het aangevulde achtergronddocument gepubliceerd met daarin alle wijzigingen die voortkomen uit de 5.600 reacties (100.000 pagina's) op de openbare raadpleging in 2023. Daarop heeft het EU-agentschap voor chemische stoffen (ECHA) een planning gepubliceerd over het vervolg, waaronder de afronding opinie over risico, en inspraak over sociaaleconomische analyse. Na ECHA is het aan de Europese Commissie om een voorstel op te stellen en voor te leggen aan de lidstaten ter discussie en stemming.

Industrie, gezonde leefomgeving en omwonenden
In 2025 is er verder gewerkt aan de Actieagenda Industrie en Omwonenden met als doel om een betere balans te realiseren tussen economische ontwikkeling en bescherming van gezondheid rondom industrie. In 2025 is de onderzoeksfase van de Actieagenda afgerond[11], in 2026 worden concrete acties uitgewerkt. In december is een bindende maatwerkafspraak gesloten met Coöperatie Koninklijke Cosun U.A[12]. Met de bedrijven Tata Steel en AnQore zijn in het kader van de maatwerkaanpak in 2025 intentieverklaringen (Joint Letter of Intent: JLoI) afgesloten. Met zes andere bedrijven zijn gesprekken gevoerd over de volgende fase in hun maatwerktrajecten.

Water en Bodem, Ondergrond en Grondwater
In het kader van Water en Bodem Sturend (WBS) wordt gewerkt aan het borgen van de 33 structurerende keuzes in beleid en regelgeving, zowel nationaal als decentraal. In de Nota Ruimte is het belang van water en bodem stevig verankerd. Ook het Nationaal Waterprogramma en het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater bieden kaders voor

[8] Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, 30175, nr. 474.
[9] Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, 30175, nr. 464.
[10] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 21109, nr. 274 en Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 30175, nr. 481.
[11] Kamerstuk: 28 089, nr. 346
[12] Kamerstuk: 29 826, nr. 278

borging en doorwerking van het beleid. Het NOVI Rijksprogramma Bodem ondergrond en grondwater (BOG) bevat maatregelen voor 'het bevorderen van duurzaam, veilig en efficiënt ruimtegebruik ten aanzien van bodem, ondergrond en grondwater'. BOG is een belangrijk instrument om beleidsambities te halen voor gezonde bodem, duurzaam beheer grondwater en regie op de ondergrond.

Klimaatadaptatie (incl. internationaal) en Wateroverlast
In 2025 zijn de eerste stappen gezet richting het 'Europese Initiatief inzake klimaatweerbaarheid en risicomanagement' dat de Europese Commissie eind 2026 wil publiceren. In overleg met de Commissie en andere landen is bekeken hoe de EU lidstaten het beste kan ondersteunen bij hun werkzaamheden om klimaatbestendig te worden. Daarnaast is onder leiding van IenW de Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS) ambtelijk afgerond. Dit is een Rijksbrede aanpak om Nederland voor te bereiden op en weerbaarder te maken tegen de gevolgen van klimaatverandering. In 2025 hebben we beleidsopties in kaart gebracht, deze op participatiebijeenkomsten aan belanghebbenden voorgelegd en laten toetsen op zowel milieu- als sociale effecten. De NAS zal in 2026 ter besluitvorming worden aangeboden. Ook is dit jaar de Wateroverlastbrief aan de Tweede Kamer verstuurd met de eerste resultaten van de bovenregionale stresstesten, en de Nationale Aanpak Wateroverlast aangekondigd voor eind 2026.

Internationaal heeft IenW zich binnen de klimaatonderhandelingen van de Verenigde Naties ingezet voor het verbeteren van het internationale klimaatadaptatiebeleid. De evaluatie van nationale adaptatieplannen is afgerond, waarbij Nederlandse prioriteiten op het vlak van genderongelijkheid van klimaateffecten, mainstreaming van adaptatie in relevant beleid en versterkte monitoring en evaluatie van de effecten van adaptie benoemd zijn. De door experts opgestelde lijst van adaptatie-indicatoren is tijdens het COP30 onderhandelingsproces aangepast, waardoor bepaalde indicatoren wegvallen en ontbreekt informatie over hoe de indicatoren gemeten kunnen worden, wat de bruikbaarheid hiervan voor EU en Nederland beperkt. IenW ondersteunt de toepassing van klimaatscenario's, adaptatieplannen en *nature based solutions* voor overstromingsrisicobeheer in partnerlanden zoals India, Indonesië, Vietnam en Colombia plus de zes Caribische eilanden van ons Koninkrijk. Bij dit werk staan het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstituten in het buitenland sterk op de kaart.

Herijking Bodemregelgeving
In 2025 is verder gewerkt aan fase 1 van de herijking van de bodemregelgeving. De knelpuntenanalyse is afgerond. Het resultaat is een lijst met maatregelen om de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en toezichtmogelijkheden van de bodemregels binnen het huidige stelsel te verbeteren. De maatregelen voor secundaire bouwstoffen zullen samen met de maatregelen die voortkomen uit het beleidskader secundaire bouwstoffen (dat in 2026 wordt ontwikkeld) leiden tot een afgestemd pakket waarmee reststromen een nuttige en verantwoorde toepassing krijgen.

Inmiddels is gestart met fase 2 van de herijking: de meer fundamentele herziening van de bodemregelgeving. Belangrijke uitgangspunten voor nieuwe regelgeving zijn meer grip, inzicht en handvatten voor toezicht in de bodemregelgeving. Ook wordt aangesloten op Europese ontwikkelingen en nieuwe wetenschappelijke inzichten, waaronder de Bodemrichtlijn en Kader Richtlijn Water.

Kaderrichtlijn water (KRW), Waterbeschikbaarheid & Zoetwater
Rijk en regionale overheden plegen extra inzet om de eerder afgesproken ruim 1.500 uitvoeringsmaatregelen KRW voor eind 2027 gereed te hebben. Ook is aanvullende actie gezet op de aanpak van chemische stoffen bij de bron, via zuivering en via vergunningverlening, toezicht en handhaving en wordt gewerkt aan een wetsvoorstel voor de regelmatige herziening van verleende vergunningen voor onttrekkingen en lozingen. De voorbereidingen voor de nieuwe stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 zijn in volle gang. Rijkswaterstaat en zoetwaterregio's hebben verder gewerkt aan uitvoering van het 'Deltaplan Zoetwater Fase 2 2022-2027'. Ook is verder gewerkt aan de onderbouwing van keuzes en maatregelen voor de herijking van de Deltabeslissing 2026 en verankering daarvan in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033.

Drinkwater
Het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030 is aan de Kamer gestuurd. Dit Actieprogramma omvat 51 regionale projecten voor het realiseren van nieuwe en het uitbreiden van bestaande drinkwaterwinningen. Het doel van het Actieprogramma is het realiseren van ca. 100 mln. m3 extra productiecapaciteit in 2030. In 2026 zal de Minister van IenW de Kamer voor het eerst kunnen rapporteren over de voortgang. Om de vraag naar drinkwater omlaag te brengen, is uitvoering gegeven aan het Nationaal plan van aanpak (NPvA) drinkwaterbesparing. Het doel is reductie van het drinkwatergebruik in 2035. In 2026 zal het NPvA worden geactualiseerd aan de hand van de tot dan toe behaalde resultaten.

Noordzee
Het ontwerp van de Partiële Herziening van het Programma Noordzee 2022-2027 met daarin het voornemen voor de aanwijzing van nieuwe windenergiegebieden voor de periode na 2032 is door het Kabinet vastgesteld en ter inzage gelegd. In mei is de Ontwerp Mariene Strategie deel 1 2024 door het kabinet vastgesteld en vanaf juni ter inzage gelegd. De definitieve Mariene Strategie deel 1 2024 is in december 2025 vastgesteld en tezamen met de Reactienota bij de ter inzagelegging aan de Kamer toegezonden.

Digitalisering en cybersecurity
IenW werkt mee aan de Nederlandse Digitalisering Strategie[13] om digitalisering van de overheid te versnellen. Daar waar dat ethisch, veilig (cybersecurity) en verantwoord kan. IenW werkt aan een ministerie brede datacatalogus om in- en overzicht te creëren van de beschikbare data. Ook zetten we een nieuw dataplatform op met DG Mobiliteit, in 2026 voor de hele bestuurskern beschikbaar. Om data te 'laten stromen' inventariseerde IenW data-ecosystemen in de fysieke leefomgeving[14]. Ook bij IenW is ruimte voor experiment met AI. Vastgelopen AI-innovaties worden vlot getrokken en een AI-kerngroep brengt kansen en bedreigingen in kaart. Ter voorbereiding op de implementatie van de EU AI Act stelde IenW onder meer een AI-register op. Het ministerie organiseerde workshops, community events en de online leergang AI om kennis te vergroten. IenW verwacht dat Quantum technologieën[15] in de toekomst een belangrijke rol zullen spelen in de IenW sectoren. Om de kansen en bedreigingen van deze technologie te ontdekken richtten we de departementale werkgroep Quantum op. We stelden het rapport

[13] https://www.digitaleoverheid.nl/nederlandse-digitaliseringsstrategie-nds/
[14] Inventarisatie Architectuur Data Ecosystemen t.b.v. CDO IenW
[15] Quantum Computing, - Communicatie, -Sensors en Post-Quantum Cryptografie

'van bits naar qubits'[16] op. Interdepartementaal werkten we samen aan de Rijksbrede Quantum Strategie en leverden we input aan het Algemene Rekenkamer rapport «Focus op quantumtechnologie».

In 2025 versterkte IenW zijn digitale weerbaarheid in lijn met de Cyberbeveiligingswet (Cbw). We ontwikkelden de verplichte leergang cybersecurity voor bestuurders. Ook van de NAVO-top, waar intensieve (inter-)departementale en internationale samenwerking centraal stond, leerden we veel. Medewerkers kregen een basisopleiding digitale weerbaarheid. Daarnaast bereidt IenW zich voor op nieuwe dreigingen, zoals het ontwikkelen van een roadmap om de risico's van quantum te mitigeren. Met het AI Impact Assessment anticiperen op de veilige toepassing van AI. Deze meerjarige aanpak is een goede basis om de digitale weerbaarheid van het departement structureel te versterken.

Brede welvaart
De onderstaande trends zijn gebaseerd op indicatoren uit de Monitor Brede Welvaart 2025 en de Factsheets Brede Welvaart 2024. De meest recente data is op Verantwoordingsdag door het CBS gepubliceerd in de factsheets Brede Welvaart 2026. In de Kamerbrief agenda voor toekomstbestendig begroten en verantwoorden is aangegeven dat met ingang van 2025 de factsheet brede welvaart gepubliceerd wordt bij het jaarverslag om zo bij te dragen aan een lerende overheid (Kamerstukken II, 33670 nr. 18). De factsheets per departement zijn op de website van het CBS gepubliceerd. De set met indicatoren is nog in ontwikkeling en verbindt economische, ecologische en sociaal-maatschappelijke inzichten tot één samenhangend geheel. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie-Hammelburg c.s. (Kamerstukken II 2021–2022, 35 925, nr. 88) om bredewelvaartsindicatoren zichtbaar te maken op politieke verantwoordingsmomenten als analyse-instrumentarium. In de samenvatting die bij de factsheet wordt gepubliceerd wordt een koppeling gemaakt tussen de artikelen op de begroting en de SDG's

Trends
In de factsheets van het CBS op het terrein van IenW worden gunstige trends gesignaleerd. Zo laten de indicatoren zien dat er verbeteringen te zien zijn in toegang tot infrastructuur, met een toename in emissiearm verkeer. Ook is te zien dat de luchtkwaliteit vooruit gaat. Let wel dat er zorgelijke trendmatige toenames zijn op de gebieden van milieuproblemen en geluid. Het ministerie is bezig om de scores op die terreinen te verbeteren. De beschreven effecten hebben betrekking op lange termijn beleid wat een complex proces is. De factsheets van het CBS is een stap op de goede weg, aanvullingen op het gebied van indicatoren en verdere verfijningen zijn ook nodig. IenW werkt nauw samen met het CBS en andere relevante betrokkenen om de factsheets verder door te ontwikkelen. IenW beleid, gericht op de leefomgeving in brede zin, heeft veel baat bij lange termijn beleid, waarbij dus niet alleen het hier en nu, maar ook de effecten voor toekomstige generaties (later) en ook over de grens (elders – zowel binnen als buiten Europa) in beschouwing worden genomen, de factsheets zijn een instrument dat ook de later en elders dimensie inzichtelijk maakt.

[16] Zie quantumdelta.nl

1 Realisatie periodieke rapportages

Tabel 2 Realisatie Periodieke rapportages

Thema	Begro-tingsar-tikel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Kamerstuk
Integraal Waterbeleid - Waterkwantiteit	**11**			X					Kamerstuk 32861, nr. 70
Bodem en Ondergrond	**13**			X					Kamerstuk 32861, nr. 64
Wegen en verkeersveiligheid	**14**						X		Kamerstuk 32861, nr. 89
Openbaar Vervoer en Spoor	**16**							X	n.n.b.
Luchtvaart	**17**						X		Kamerstuk 32861, nr.82
Scheepvaart en Havens	**18**				X				Kamerstuk 32861, nr. 68
Lucht en geluid - Geluid	**20**				X				Kamerstuk 32861, nr.78
Lucht en geluid - Lucht	**20**	X							Kamerstuk 30175, nr. 338
Duurzaamheid	**21**			X					Kamerstuk 32861, nr. 54
Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	**22**							X	n.n.b.
Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	**23**	X							Kamerstuk 32861, nr. 34
Inspectie Leefomgeving en Toezicht (Handhaving en Toezicht)	**24**	X							Kamerstuk 32861, nr. 46

In 2025 zijn twee periodieke rapportages uitgevoerd. De periodieke rapportages van omgevingsveiligheid en milieurisico's en openbaar vervoer en spoor. Bij het opstellen van dit jaarverslag zijn deze periodieke rapportages nog niet met de Kamer gedeeld. De rapportages worden in de eerste maanden van 2026 verwacht.

Het meest recente overzicht van de programmering van periodieke rapportages is te vinden op Ingepland en uitgevoerd onderzoek. De realisatie van overige onderzoeken en evaluaties in 2025 zijn opgenomen in bijlage 2 bij dit jaarverslag.

2 Overzicht van risicoregelingen

In het overzicht van risicoregelingen worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die een departement verstrekt aan derden buiten de sector Overheid. Een garantie is een voorwaardelijke financiële verplichting van de overheid aan een derde buiten de overheid, die pas tot uitbetaling komt als zich bij de wederpartij een bepaalde omstandigheid (realisatie van een risico) voordoet.

Tabel 3 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Artikel	Omschrijving	Uitstaande garanties 2024	Verleend 2025	Vervallen 2025	Uitstaande garanties 2025	Garantie-plafond	Totaal plafond	Totaalstand risicovoor-ziening
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	127	0	34	93	0	0	0
Totaal		**127**	**0**	**34**	**93**	**0**	**0**	**0**

MKB krediet
Bij het Ministerie van IenW is momenteel sprake van de garantieregeling Borgstellingskrediet Bodemsanering midden- en kleinbedrijf (MKB), waarvan de lopende regelingen worden beheerd tot einde looptijd (2027). Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB betreft de mogelijkheid voor

een ondernemer in het midden- en kleinbedrijf, met onvoldoende middelen of te weinig zekerheden voor krediet bij een bank, om een borgstelling voor een gedeelte van het benodigde budget voor bodemsanering aan te vragen. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB is mede naar aanleiding van een evaluatie in 2016 beëindigd. Eind 2025 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 92.700.

3 Openbaarheidsparagraaf

Artikel 3.5 openbaarheidsparagraaf van de Wet open overheid (Woo) schrijft voor dat een bestuursorgaan in de jaarlijkse begroting aandacht besteedt aan de beleidsvoornemens inzake de uitvoering van de Woo en hierover in de jaarlijkse verantwoording verslag doet. Het betreft hier beleidsvoornemens gericht op een transparante organisatie en op verbetering van de informatiehuishouding (IHH) van de organisatie. In de voorliggende paragraaf wordt ingegaan op de drie hoofdonderdelen uit de Woo:

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

Actieve openbaarmaking
Artikel 3.3. Woo: actieve openbaarmaking categorieën informatie
IenW volgt het rijksbrede tempo[17] en de koers die het coördinerend departement BZK voor actieve openbaarmaking heeft ingezet. Gewacht wordt op duidelijkheid over de inwerkingtredingsdatum van de categorieën openbaar te maken informatie. In voorbereiding hierop is onderzoek gedaan naar deze categorieën informatie en de daarbij horende processen en acties. Door het coördinerend departement BZK wordt een generieke Woo-voorziening ontwikkeld, een centrale vindplaats van actief openbaar te maken overheidsdocumenten. Gewacht wordt op de oplevering van deze voorziening.

Beslisnota's (artikel 68 Grondwet)
Sinds 1 juli 2021 worden bij de stukken aan het parlement ook de onderliggende beslisnota's[18] openbaar gemaakt. Deze worden gepubliceerd op rijksoverheid.nl en zijn daarmee voor iedereen beschikbaar. In opdracht van BZK heeft onderzoeksbureau Centerdata onderzocht hoe parlementsleden EK/TK, oud-bewindspersonen, journalisten en rijksambtenaren beslisnota's ervaren[19]. Het gaat hierbij om de vraag of een beslisnota qua informatievoorziening, de parlementsleden ondersteunt bij het vervullen van hun controle- en medewetgevingstaken. Uit het onderzoek blijkt dat (ondersteuners van) parlementsleden overwegend vonden dat de beslisnota toegevoegde waarde heeft (79%). De huidige werkwijze bij IenW wordt, met aandacht voor de punten uit het onderzoeksrapport, voortgezet.

---

[17] Indicatieve verdeling in tranches en planning per informatiecategorie (artikel 3.3. Woo)
[18] Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's (10 mei 2021) en Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's (13 juni 2022). Beslisnota's zijn ambtelijke documenten met achtergrondinformatie, adviezen, risicoanalyses en beleidsalternatieven die bewindspersonen (ministers/staatssecretarissen) ondersteunen bij het nemen van een besluit over een Kamerstuk. Sinds 1 juli 2021 worden deze nota's actief openbaar gemaakt bij Kamerbrieven om het inzicht in besluitvorming te vergroten.
[19] Onderzoeksbureau Centerdata | Hoe wordt het openbaar maken van beslisnota's ervaren? (10 september 2025)

Passieve openbaarmaking
De ingezette koers om de doorlooptijden van de afhandeling van Woo-verzoeken te verkorten is in 2024 gestart en wordt voortgezet. De eerste resultaten hiervan zijn waarneembaar. Het contact met de verzoeker is geïntensiveerd en vindt eerder in het proces plaats. Daarnaast werkt IenW met (deel)besluiten en zorgt voor een betere samenwerking met de inhoudelijk deskundige. De verdere optimalisatie van het proces heeft concern-breed de aandacht, in samenhang met de Woo-contactpersoon en het actief openbaar maken van Woo-verzoeken en besluiten. Ook hierbij sluit IenW zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen. In het rapport schildpaddensoep van de Open State foundation[20] is te lezen dat de gemiddelde afhandeltijd van Woo-verzoeken voor IenW in 2024 is afgenomen, ondanks dat de omvang van de Woo-verzoeken is toegenomen.

Verbetering van de informatiehuishouding (Archiefwet)
Het ministerie van IenW heeft voor de implementatie van de Woo en verbetering van de informatie-huishouding een concernbreed plan open overheid en informatiehuishouding opgesteld. Met dit plan is inzichtelijk gemaakt wat de totale opgave inhoudt en welke prioriteiten IenW stelt. Op basis van het concernbreed plan en de uitkomsten van de volwassenheids-meting informatiehuishouding in 2024 heeft IenW prioriteiten opgesteld voor 2025-2026 om versneld toe te groeien naar het rijksbrede ambitie-niveau (volwassenheidsniveau 3 à 4 in 2026). IenW werkt hierbij nauw samen met het coördinerend departement BZK, het rijksbrede programma Open Overheid en partijen en leveranciers in het stelsel.

Professionals
Het Kwaliteitsraamwerk IV-professional (KWIV-profielen) is geïmplemen-teerd. De naleving en monitoring daarvan is in de lijn geborgd, deze lijn wordt voorgezet. Voor het ontwikkelen van kennis en vaardig-heden van IV-professionals en rijksambtenaren benut IenW de rijksbreed ontwikkelde cursussen en trainingen (Leerhuis). Transparantie en informa-tiehuishouding zijn onderwerpen die worden behandeld bij de introductie van nieuwe medewerkers (o.a. ambtseed). Er is aandacht voor commu-nicatie over deze onderwerpen en voor ondersteunende hulpmiddelen voor managers, medewerkers en IV-professionals (o.a. workshops en een gereedschapskist).

Volume en aard van informatie
IenW heeft in 2025 per directoraat-generaal, bedrijfsvoering en bestuurs-ondersteuning een informatiebeheerplan opgesteld en vastgesteld. Dit plan geeft in- en overzicht in het informatielandschap van het organisatie-onderdeel en geeft richting aan verbeterpunten om het informatiebeheer stapsgewijs op orde te brengen. Daarnaast is de selectielijst van IenW geactualiseerd en is klaar voor publicatie begin 2026.

Voor archivering van e-mails en chatberichten volgt IenW het rijksbeleid. Dit beleid is door het coördinerend departement BZK opgesteld en op 1 april 2025 rijksbreed vastgesteld. Rijksbreed wordt gewerkt aan een technische voorziening voor de archivering van e-mails en een technische voorziening voor de archivering van chats. IenW gaat gebruik maken van deze voorzieningen die beide nog moeten worden opgeleverd (BZK/ rijksbreed programma open overheid). Met een aanpak bereiden de IenW-onderdelen zich alvast voor op de implementatie van beide beleidskaders

[20] Schildpaddensoep-Woo-rapport.pdf

en beide technische voorzieningen. De archivering van chatberichten van de bewindspersonen verloopt conform de rijksbrede aangescherpte tijdelijke instructie voor leden van het Kabinet. Ditzelfde geldt ook voor het veiligstellen van e-mails en social-media berichten van de bewindspersonen.

Informatiesystemen
IenW is zich aan het voorbereiden op de migratie naar een nieuw documentmanagementsystemen (DMS). In 2025 is gestart met de voorbereidingen voor de migratie en de overgang naar het nieuwe DMS in 2026. IenW sluit daarbij zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen (o.a. de ontwikkeling van een rijksbrede werkomgeving).

Bestuur en naleving
Naast het concernbreed plan zijn, per organisatieonderdeel binnen de bestuurskern, specifieke verbeterplannen opgesteld. Hiervoor is gebruik gemaakt van het informatiebeheerplan. Er is een proces ingericht voor het jaarlijks actualiseren van het informatiebeheerplan en de verbeteracties. Hierbij wordt aangesloten op de P&C-cyclus van het departement. Deze acties zijn de eerste stap in het opzetten van een kwaliteitssysteem voor de informatiehuishouding bij IenW.

In lijn met de rijksbrede afspraak is eind 2025 voor de vijfde keer een volwassenheidsmeting IHH uitgevoerd en is over de financiën gerapporteerd aan het Rijksbrede programma open overheid (BZK). De resultaten uit de volwassenheidsmeting IHH (zelfevaluatie) zijn geanalyseerd en binnen IenW besproken. Op basis daarvan zijn prioriteiten gesteld en verbeteracties ingezet.

4 Motie Schouw - Landspecifieke aanbevelingen

Motie Schouw
In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, 21 501-20, nr. 537) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor IenW heeft de Raad in 2025 en 2026 geadviseerd om te zorgen voor de doeltreffende uitvoering van het herstel- en veerkrachtplan, met inbegrip van het REPowerEU-hoofdstuk.

Herstel en veerkrachtplan
Het Herstel en Veerkrachtplan, inclusief het REPowerEU-hoofdstuk, bestaat uit verschillende mijlpalen en doelstellingen die zijn vastgelegd in het raadsuitvoeringsbesluit. Op 20 januari 2026is het gewijzigde raaduitvoeringsbesluit aangenomen door de Ecofinraad.

De implementatie van het Nederlandse Herstel- en Veerkrachtplan (HVP) is in volle gang. Nederland kan in totaal € 5,4 miljard aan Europese middelen ontvangen uit de Herstel- en Veerkrachtfaciliteit voor belangrijke investeringen en hervormingen. Er zijn drie betaalverzoeken[21] succesvol ingediend ter waarde van € 3,07 miljard. Over de voortgang van de implementatie van het HVP wordt de Kamer minimaal tweejaarlijks geïnformeerd. De meest recente rapportage is op 4 november 2025 aan de kamer aangeboden.

[21] Het derde betaalverzoek is op 3 februari 2026 goedgekeurd.

Het kabinet werkt nu hard aan de resterende betaalverzoeken. IenW geeft uitvoering aan de volgende negen maatregelen:
- Programma European Rail Traffic Management System
- Programma veilige, slimme en duurzame mobiliteit
- Programma Intelligente Wegkantstations
- Programma Luchtvaart in Transitie
- Project Zero Emission Services
- Project Digitale Infrastructuur Logistiek
- Vrachtwagenheffing
- Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET)
- Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP)

Over de indiening en beoordeling van de resterende betalingsverzoeken wordt de Kamer door de Minister van Financiën geïnformeerd.

5 Onderuitputting

Aan de hand van onderstaande tabel wordt de totale onderuitputting gepresenteerd. Daarbij worden de grootste en belangrijkste meevallende realisaties toegelicht. De overige realisaties worden in de post «Overig» toegelicht.[22]

Tabel 4 Grootste posten met onderuitputting in 2025 (bedragen x € 1 miljoen)

Artikel	Dossier	Bedrag	Als % v.d. vastgestelde netto-begroting
17	NGF LiT	– 22,8	– 0,2%
21	KF Plastics norm	– 11,2	– 0,1%
98	Meevaller personele kosten	– 12,4	– 0,1%
14	NGF DMI	– 11,4	– 0,1%
18	NGF ZES	– 6,8	0,0%
18	NGF MMP	– 4,2	0,0%
18	NGF DIL	– 3,6	0,0%
13	Bedrijvenregeling	– 3,4	0,0%
Overig		– 6,4	0,0%
	Totaal	**– 82,2**	**– 0,6%**

Artikel 17 NGF LiT (Luchtvaart in Transitie)
Er is een vertraging opgelopen bij de toekenning van de subsidies voor de tweede fase van het Hydrogen Optimization and Testing (HOT) programma. Het deelproject HOT heeft als doel om gevalideerde kennis en data op te bouwen over waterstof brandstofsystemen. Dit heeft te maken met een subsidieontvanger die nog niet voldoet aan de voorwaarden waardoor de subsidie dit jaar niet meer kan worden verstrekt. Daarnaast hebben een aantal andere subsidieontvangers niet tijdig aan alle voorwaarden voldaan waardoor een aantal voorschotten niet uitgekeerd zijn.

Artikel 21 KF Plastics
Er zijnop de subsidieregeling omschakeling plasticverwerkers minder aanvragen binnen gekomen dan verwacht (- € 9,3 miljoen). Dit hangt samen met onzekerheid door de discussie rond de plasticnorm. Daarnaast is er € 2,0 miljoen minder uitgegeven voor de subsidieregeling circulaire plastics. Wegens vertraging op verschillende projecten zijn beoogde betalingen in

[22] Onderuitputting betreft hierbij de specifieke najaars- en slotwetmutaties 2025. In lijn met de comptabele wetgeving is de vastgestelde begroting gedurende 2025 in onder meer verschillende suppletoire wetten bijgesteld. Voor het verloop van de wijziging van de begrotingsstaat voor het jaar 2025 wordt verwezen naar de slotwet 2025.

2025 vertraagd naar 2026. De vertraging van de projecten kent verschillende oorzaken van vertraging binnen het vergunningentraject tot inhoudelijke aanpassingen projecten.

Artikel 98 Meevaller Personele kosten
Eigen personeel:
Op het eigen personeel is een onderuitputting van € 4,3 miljoen wat grotendeels wordt verklaard door terughoudendheid met personele kosten vanwege de ingevoerde taakstelling. Deels door uitstroom van personeel en het niet of later invullen van vacatures, maar ook door een fout in de prognoses.

Inhuur:
Daarnaast was er onderuitputting op de inhuurkosten (- € 8,1 miljoen). Dit komt voor een groot deel door krapte op de arbeidsmarkt waardoor de extern ingehuurde medewerkers later in het jaar startte dan initieel voorzien. Hierdoor hebben zij voor een lager bedrag in 2025 gefactureerd dan verwacht (€ 3,7 miljoen). Ook was er vertraging in de betaling van facturen en liep de vernieuwing van het administratiesyteem SAP vertraging op.

Artikel 14 NGF DMI (Dutch Metropolitan Innovations)
De ontwikkeling van de innovatievoorstellen duurde langer dan verwacht. Aangezien de innovatievoorstellen langer duurde loopt de implementatie ook vertraging op, waardoor er €11,4 miljoen onderuitputting is ontstaan.

Artikel 18 NGF ZES (Zero Emisssie Services)
Er zijn in 2025 minder aanvragen ingediend voor de regeling dan verwacht. Om deze reden wordt het budget doorgeschoven naar 2026.

Artikel 18 NGF MMP (Maritiem MasterPlan)
Voor de subsidie is vertraging ontstaan bij de beoogde ontvangers. Om deze reden voldeden ze nog niet aan alle voorwaarden en kon een deel van de subsidie nog niet uitgekeerd worden.

Artikel 18 NGF DIL (Digitale Infrastructuur en Logistiek)
Door vertraging in het programma is er minder besteed dan gepland. De vertraging heeft verschillende redenen zoals vertraging bij deelnemers en capaciteitsproblemen. Daarnaast zijn er een aantal facturen die pas net over de jaargrens in 2026 betaald zullen worden.

Artikel 13 Bedrijvenregeling
Er is vertraging ontstaan in de afhandeling van vaststellings- en verleningsverzoeken voor de bedrijvenregeling in 2025. Deze vertraging is ontstaan, doordat het delegatiebesluit dat provincies en gemeenten subsidies mochten verlenen via de Omgevingswet was te komen vervallen.

Overige meevallers
Dit betreffen diverse kleinere mutaties die geen eenduidige oorzaak hebben.

6 Focusonderwerp 'Risico's voor de goede inning en besteding van belasting- en premiegeld'

De Tweede Kamer heeft verzocht om bij de verantwoording over het jaar 2025 in te gaan op het focusonderwerp 'Risico's voor de goede inning en besteding van belasting- en premiegeld'. In deze paragraaf van het beleidsverslag wordt hier invulling aangegeven. IenW heeft als leidraad gekozen om de risico's aangekaart door de Algemene Rekenkamer (AR) in de begrotingsbrief te gebruiken. De in deze brief benoemde risico's zijn een goede weergave van de meest recente grote risico's over de hele breedte van de IenW en zijn onafhankelijk van interne besluitvorming opgeschreven. Dat maakt deze risico's zowel relevant als actueel. Het door de AR benoemde risico over de Brede Doeluitkering heeft echter pas betrekking op 2026 en verder, daarom is deze niet meegenomen in de analyse. Per risico wordt kort ingegaan op het gerelateerde beleidsdoel, de maatschappelijke impact en de risicomitigatie.

Secundaire bouwstoffen voor circulaire economie
Doel en activiteiten. Het kabinet zet in op het bereiken van een circulaire economie in 2050 door het verminderen van grondstoffengebruik, inzetten van secundaire grondstoffen, recycling van grondstoffen en hoogwaardige verwerking.
Risico-omschrijving. De AR concludeert dat de staatssecretaris van IenW niet weet of de maatregelen die de bodemkwaliteit moeten borgen bij het gebruik van de secundaire bouwstoffen (afvalenergiecentrale (AEC)-bodemas en staalslakken) voldoende zijn. Dit kan leiden tot risico's voor de leefomgeving van mensen. Maar ook tot risico's dat recycling in de toekomst niet goed gaat en bedrijven en overheden kosten moeten maken voor het opruimen van verontreiniging.
Mitigerende maatregelen. In de bestuurlijke reactie zijn de maatregelen beschreven die op dat moment werden genomen of in voorbereiding waren. Sindsdien is de Tweede Kamer geïnformeerd[23] over de voortgang en aanvullende maatregelen. Meest substantieel zijn het verbod van 1 jaar op toepassing van verschillende soorten staalslakken en de aanpassing van het Circulair Materialen Plan waarin is bepaald dat vanaf 2026 alle bodems moet voldoen aan de eisen voor niet-vormgegeven bouwstoffen uit de Regeling bodemkwaliteit 2022. In meer generieke zin is belangrijk om te noemen dat wordt gewerkt aan fase 2 van de herijking van de bodemregelgeving en het aangekondigde beleidskader secundaire bouwstoffen om de grip op een juiste toepassing van deze bouwstoffen te versterken.

Instandhouding netwerken Rijkswaterstaat
Doel en activiteiten. Het behouden van de huidige functie van de infrastructuur van Rijkswaterstaat (RWS). Onder instandhouding vallen alle activiteiten op het vlak van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de bestaande infrastructuur.
Risico-omschrijving. In een kamerbrief (Kamerstuk 2023-2024, 29 385 nr. 139) is aangegeven dat de instandhoudingsopgave groter is dan het beschikbare budget en wat op dat moment maakbaar werd geacht. Dit geldt in het bijzonder voor de vernieuwing van de infrastructuur die het einde van de levensduur nadert. De AR wijst in de verantwoordingsonderzoeken 2023 en 2024 hier ook op met het risico van meer uitgesteld en achterstallig onderhoud van de netwerken die Rijkswaterstaat beheert. Zoals in de

[23] Meest recente kamerstukken: Kamerstukken 30 015, nr. 140 en Kamerstukken 30 015, nr. 139 en Kamerstukken 30 015, nr. 137

kamerbrief bij de Staat van de Infra (Kamerstuk 2025-2026, 36 800-A-9) is beschreven, leidt uitgesteld onderhoud tot een toenemende kans op storingen en beperkingen op de netwerken, waardoor meer correctieve en levensduurverlengende maatregelen moeten worden uitgevoerd. Dit leidt tot verdringing van regulier geplande werkzaamheden. Ook is de Tweede Kamer geïnformeerd dat het programmeren van nieuwe vernieuwingsprojecten alleen nog mogelijk is door de uitvoering van andere noodzakelijke vernieuwingsprojecten te vertragen of uit te stellen.
Mitigerende maatregelen. Om de veiligheid, bereikbaarheid en kwaliteit van de netwerken in beheer van RWS te behouden moet de productie omhoog. Aan een aantal belangrijke voorwaarden hiervoor is inmiddels voldaan: er is budget en capaciteit vanuit ontwikkelingsprojecten naar instandhouding verschoven en het basiskwaliteitsniveau is vastgesteld. Ook zijn er nieuwe samenwerkingsafspraken met het ministerie gemaakt, waaronder een meerjarige opdracht tot en met 2030 en meer verantwoordelijkheid bij de uitvoeringsorganisatie, waardoor RWS beter in staat is om samen met de markt de werkzaamheden te optimaliseren en efficiënter te werken. Het Meerjarenplan Instandhouding zet uiteen hoe RWS de productie vergroot (Kamerstuk 2024-2025, 29 385 nr. 143).

Drinkwatervoorziening onder druk
Doel en activiteiten. De openbare drinkwatervoorziening valt onder de systeemverantwoordelijkheid van de minister van IenW. Dit wordt geborgd door het vergroten van het aanbod en het verminderen van de vraag. Sinds 2024 wordt gewerkt aan het Nationaal Plan van Aanpak (NPVA) Drinkwaterbesparing (Kamerstuk 2023-2024, 27 625 nr. 671), dat als doel heeft het drinkwatergebruik in 2035 te reduceren tot maximaal 100 liter per persoon per dag voor huishoudens en 20% minder gebruik in de zakelijke sector.
Risico-omschrijving. De AR concludeert dat het niet duidelijk is of de maatregelen die IenW met betrekking tot drinkwaterbesparing neemt voldoende zijn om deze doelstelling te halen.
Mitigerende maatregelen. IenW verwerkt aanbevelingen van de AR door beter inzicht in drinkwatergebruik te ontwikkelen en tussendoelen vast te stellen. Zo hebben we het CBS gevraagd onderzoek te doen naar drinkwatergebruik per type huishouden en bedrijf. Deze inzichten worden meegenomen in de actualisatie van het NPVA Drinkwaterbesparing in 2026. In het Nationaal Water Programma wordt bredere duiding gegeven aan waterschaarste en toekomstperspectieven. Daarnaast heeft de minister van IenW in 2025 mede namens de Vewin en de IPO ook het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030 naar de Kamer gestuurd (Kamerstuk 27 625, nr. 697) om het aanbod van drinkwater te vergroten.

Ruimtelijke maatregelen achter de dijk
Doel en activiteiten. Zorgen dat Nederland (kosteneffectief) duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst, om veilig te kunnen blijven wonen en werken.
Risico-omschrijving. Risico van gebrek aan realisatie van beleid en geen geld voor gevolgbeperking en crisismanagement in het geval dijken overstromen, ondanks kwetsbare gebieden waar mensen wonen en economische activiteiten plaatsvinden.
Mitigerende maatregelen. We werken volgens het principe van meerlaagsveiligheid om overstromingsrisico's te verkleinen: preventie, ruimtelijke inrichting, crisisbeheersing, waterbewust handelen en herstel van schade. Die lagen zijn aanvullend op elkaar. Vrijwel altijd is preventie via dijken het meest (kosten)effectief tegen overstromingen. De gevolgen van een overstroming zijn meegenomen in de hoogte van de norm per dijktraject: daar waar de verwachte gevolgen groter zijn is de norm strenger.

Maatregelen achter dijken kunnen bijna nooit het gewenste veiligheidsniveau bieden bij grote overstromingen. Ze helpen wel gevolgen te beperken of wateroverlast te voorkomen. Andere overheden zetten zich daarvoor in. Bij wateroverlast door bijvoorbeeld regen, wordt ook ingezet op ruimtelijke inrichting. Daarvoor zijn het Ruimtelijk afwegingskader en de landelijke Maatlat groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving ontwikkeld, om waterrobuuste keuzes te maken in ruimtelijke ordening.

4. Beleidsartikelen

4.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

Zorgen dat Nederland duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst.

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

Tabel 5 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**30.650**	**96.183**	**43.237**	**188.327**	**32.674**	**41.526**	**(8.852)**
Uitgaven	**45.678**	**43.541**	**52.905**	**70.066**	**74.174**	**86.491**	**(12.317)**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen waterbeleid	34.836	32.139	44.019	53.580	54.734	58.911	(4.177)
2 Waterveiligheid	2.905	2.756	1.851	1.745	1.202	3.141	(1.939)
3 Grote oppervlaktewateren	1.296	1.330	630	561	1.120	1.734	(614)
4 Waterkwaliteit	6.641	7.316	6.405	14.180	17.118	22.705	(5.587)
Ontvangsten	**408**	**398**	**109**	**382**	**560**	**–**	**560**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 6 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Financieren	De minister is verantwoordelijk voor de subsidieverle-ning van projecten die bijdragen aan de doelstellingen van het integrale waterbeleid. Het betreft zowel inter-nationale projecten in het kader van de Water Action Agenda als nationale projecten in het kader van het Nationaal Groeifonds (NGF).
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het integrale waterbeleid, voor het Deltaprogramma en het toezicht op de uitvoering van de hieraan gerelateerde wet- en regelgeving. Ook is de Minister verantwoordelijk voor het verbeteren van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het instrumentarium ten behoeve van het integraal waterbeleid. Daartoe wordt beleid ontwikkeld voor primaire waterkeringen,waterbeschikbaarheid, goede ecologische en chemische waterkwaliteit, een gebiedsaanpak voor grote en regionale wateren, het behoud en herstel van een gezonde en duurzame Noordzee, de bescherming van het mariene milieu in Caribisch Nederland en het bevorderen van innovatie en ontwikkeling van kennis. De Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving. Specifieke verantwoordelijkheid van de Minister betreft ook het vaststellen van de door de waterschappen verschuldigde vergoedingen voor het organiseren van water-schapsverkiezingen (Waterschapswet).
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor het waarborgen van de bescherming door primaire waterkeringen langs het kust- en IJsselmeergebied en rivieren volgens wettelijk niveau. Het uitvoeren van exploitatie, onderhoud en vernieuwing in het kader van waterveiligheid en waterkwaliteit. Het tegengaan van wateroverlast, waterschaarste en watervervuiling. De hieraan gerelateerde projecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Deltafonds. Daarnaast is de minister op internationaal gebied verantwoordelijk voor kennisuitwisseling op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, waterbeschikbaarheid en governance ter bevordering van de Nederlandse positie en verdienvermogen in het buitenland. De samenwerking is beschreven in de Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA, Kamerstukken II 2018-2019, 32 605, nr. 204). Ook is de minister coördinerend verantwoordelijk voor de nationale inzet klimaatadaptatie en draagt bij aan het verhogen van de klimaatweerbaarheid in de wereld onder het klimaatakkoord. Tevens is de minister verantwoordelijk voor de bescherming van het mariene milieu, ook in de oceaan, en draagt vanuit die hoedanigheid ook bij aan sectorale mondiale dossiers.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Integraal Waterbeleid zijn 3 specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 7 Doelenboom artikel 11		
Algemene doelstelling		
Zorgen dat Nederland duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.	Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van goede kwaliteit, op de juiste plaats.	Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont, heeft uiterlijk in 2050 ten minste het basisbeschermingsniveau.	1. Nederland is in 2050 weerbaar tegen zoetwatertekorten door de uitvoering van de maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater.	1. Nederland is in 2050 klimaatbestendig, weerbaar tegen de gevolgen van droogte, wateroverlast en hitte door de uitvoering van afspraken die in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie worden gemaakt.
2. Totaal economisch risico in 2050 op het afgesproken politiek aanvaarde economische schade niveau.	2. Het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater.	2. De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn door de decentrale overheden uiterlijk in 2030 bestuurlijk of juridisch verankerd.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Ontwikkeling basisbeschermings niveau voor overstromingen.	1. Veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem	1. Monitoring en evaluatie Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA)

Algemene doelstelling		
Zorgen dat Nederland duurzaam samenleeft met water, nu en in de toekomst.		
2. Afname economisch risico als gevolg van overstromingen.	2. Ecologische en chemische waterkwaliteit	2. Borgingskalender water en bodem sturend

Specifieke doelstelling 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.
Nederland is kwetsbaar voor overstromingen. Een derde van Nederland ligt onder de zeespiegel en er stromen grote rivieren dwars door het land. Zonder primaire waterkeringen zou ongeveer 55% van ons land regelmatig onder water staan. In dat gebied wonen circa 9 miljoen mensen en wordt zo'n 70% van ons bruto nationaal product verdiend. Door klimaatverandering stijgt de zeespiegel en krijgen we vaker te maken met grotere rivierafvoeren. Werken aan de bescherming tegen overstroming blijft daarom noodzakelijk. De ambitie is om te zorgen dat Nederland de best beschermde delta ter wereld blijft.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont, heeft uiterlijk in 2050 ten minste het basisbeschermingsniveau.* Met het deltaprogramma waterveiligheid wordt gewerkt aan het verhogen van het basisbeschermingsniveau van inwoners van Nederland.
2. *Totaal economisch risico in 2050 op het afgesproken politiek aanvaarde economische schade niveau.* Bovenop het basisbeschermingsniveau wordt extra bescherming geboden op plaatsen waar kans is op grote groepen dodelijke slachtoffers, en/of substantiële economische schade; en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur van nationaal belang.

Beleidsconclusies
Primaire keringen
Op 15 januari 2025 zijn de conclusies van de evaluaties van de normering van primaire waterkeringen, de waterveiligheidsartikelen uit de waterwet en de subsidieregeling voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) naar de Kamer gestuurd.

Uit de evaluaties blijkt dat het (wettelijk) systeem van waterveiligheid werkt, maar dat er aandacht nodig is voor betere sturing op doelmatigheid en beheersing van het HWBP. Ook is met de waterschappen de HWBP-opgave geactualiseerd en wordt nu verwacht dat ca. 1.400 kilometer van de primaire keringen tot 2050 moet worden versterkt. Deze inschatting zal, indien er nieuwe inzichten ontstaan uit de tweede landelijke beoordelingsronde tot 2035 (LBO2), en naarmate projecten in het HWBP worden uitgewerkt, worden bijgesteld. Dit sluit aan bij een cyclisch systeem waarin nieuwe inzichten leiden tot een nauwkeuriger beeld van de opgaven.

In 2025 heeft het rijk, als vervolg daarop, overlegd met waterschappen welke mogelijke verbeteringen in sturing op het HWBP kunnen worden doorgevoerd. Eind december 2025 hebben rijk en waterschappen na een intensieve periode ingestemd met een set bestuurlijke afspraken om het HWBP te herijken (Kamerbrief 2025-2026, 32 698 nr. 94). Deze afspraken richten zich op: een gezamenlijke strategie voor programmering en middelen, sterkere regie op programmaniveau, duidelijke afspraken aan de voorkant van projecten en een betere verdeling van risico's en doelmatigheidsprikkels. De komende periode worden deze bestuurlijke afspraken verder ambtelijk uitgewerkt en geïmplementeerd.

Daarnaast is het rijk in 2025 ook in overleg gegaan met een aantal waterschappen over aanpassing van de waterveiligheidsnormen van een beperkt aantal dijktrajecten. Dat heeft eind december 2025 geleid tot besluiten over voorgenomen aanpassingen van een aantal normen (Kamerbrief 2025-2026, 32 698 nr. 94). Voor de dijktrajecten in de Maasvallei loopt het gesprek nog door in 2026, vanwege de samenhang met een breder lopend gebiedsproces.

Programma Noordzee
Het ontwerp van het Partieel Herziene Programma Noordzee is 18 april 2025 aangeboden aan de Tweede Kamer en vervolgens ter inzage gelegd (Kamerstukken II, 2024/2025 35 325, nr. 10). Definitieve vaststelling was voorzien voor november, maar is uitgesteld tot 2026. De tussentijdse evaluatie van het Programma Noordzee 2022-2027 is conform planning uitgevoerd. Voorstudies ten behoeve van het volgende Programma Noordzee 2028-2033 zijn volgens planning gestart.

Ter uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) is de Mariene Strategie deel 1 2024-2030 ter beoordeling van de huidige milieutoestand, de beschrijving van de goede milieutoestand en het stellen van milieudoelen op de Noordzee is op 19 december definitief vastgesteld. Het Ontwerp van de Mariene Strategie deel 2 (het KRM Monitoringprogramma) is in voorbereiding. Stakeholders zijn meegenomen bij de eerste ideeën voor aanvullende KRM-maatregelen t.b.v. de Mariene Strategie deel 3 (2028): het programma van maatregelen t.b.v het behalen van de goede milieu toestand op de Noordzee. In maart is de verplichte mid-term voortgangsrapportage van het huidige KRM programma van maatregelen (2022) naar de Europese Commissie gestuurd. OSPAR landen hebben verboden op lozing van scrubber waswater in binnenwateren en havens en het gebruik van piepschuim pontons en boeien zonder coatings ingesteld. Middels een BNC-fiche (Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen) is er een eerste reactie verstuurd aan de Tweede Kamer op het Ocean Pact van de Europese Commissie. Een secretariaat is ingesteld voor het *Greater North Sea Initiative;* het samenwerkingsverband tussen de Noordzeelanden op het gebied van energie, visserij, natuur en ruimtelijke planning.

Toekomstbestendig rivierengebied (Ruimte voor de Rivier 2.0)
In 2025 is gewerkt aan de kennisbasis ten behoeve van besluitvorming over de inrichting van het rivierengebied (rivierbodemligging en afvoer en ruimte) in 2026.

De Beleidslijn grote rivieren is geactualiseerd om te borgen dat in het rivierbed voldoende ruimte beschikbaar blijft voor waterberging en waterafvoer. De Beleidslijn voorkomt ook dat nieuwe activiteiten en objecten in het rivierbed toekomstige rivierverruiming belemmeren of onnodig kostbaar maken en draagt zo bij aan een robuust en toekomstbestendig rivierbeheer.

Per 1 februari 2025 zijn daarom de geactualiseerde Beleidsregels Grote Rivieren (Bgr 2025) in werking getreden. De doorvertaling in het ruimtelijk spoor is voorzien per 1 juli 2026.

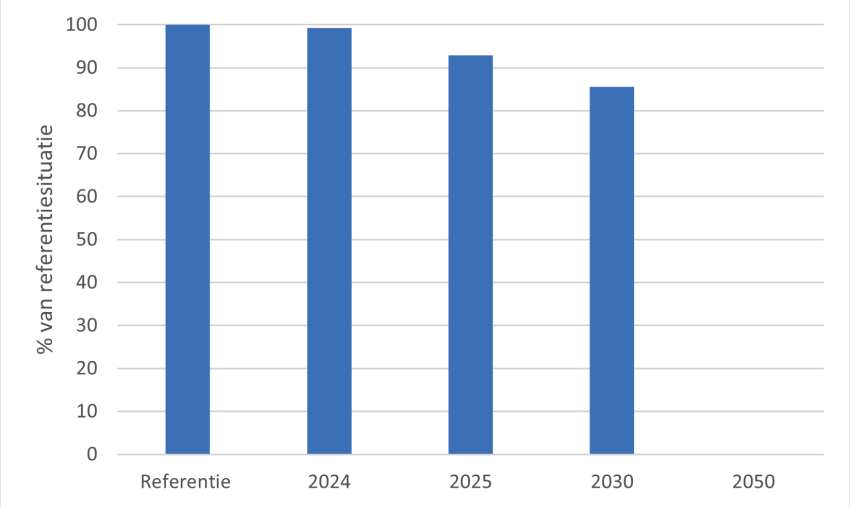
Caribisch Nederland
Voor het uitrollen van een monitoringprogramma voor het meten van de zeewaterkwaliteit in de zeeën rondom de eilanden van Caribisch Nederland, is in 2025 op Saba een grondwateronderzoek opgeleverd ter vervanging van peilbuizen. Op Bonaire is een plan gemaakt voor bemonstering van de

peilbuizen. Daarnaast is het modelinstrumentarium over zeestromen rond de BES-eilanden verder ontwikkeld en is de interdepartementale opvolging van de verkenning naar een informatiehuis gestart.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Ontwikkeling basisbeschermingsniveau voor overstromingen
2. Afname economische risico als gevolg van overstromingen

1. Ontwikkeling basisbeschermingsniveau voor overstromingen
Onderstaand figuur schetst de ontwikkeling in de verbetering van het basisbeschermingsniveau in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar). Ten opzichte van het referentiejaar wordt de ontwikkeling in het halen van de doelen van het waterveiligheidsbeleid in de tijd uitgezet.

Figuur 3 ontwikkeling in het halen van het basisbeschermingsniveau t.o.v. de referentiesituatie door afname van de overstromingskans door dijkversterking in het HWBP

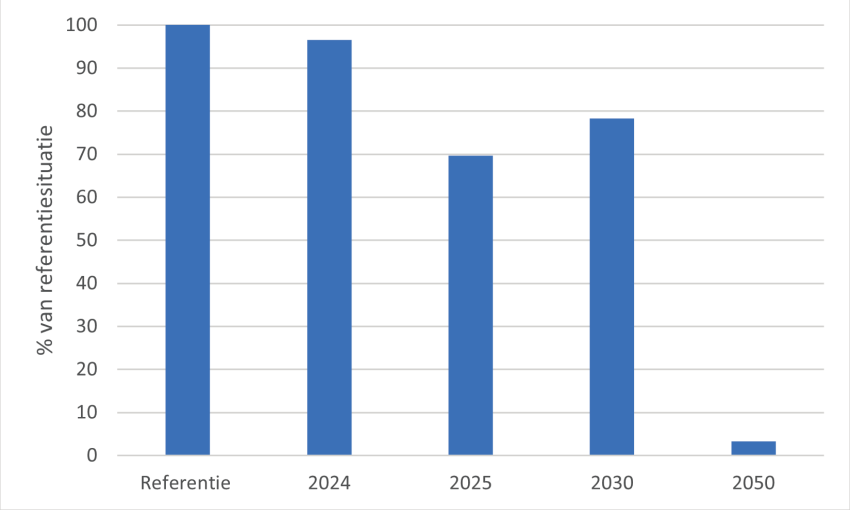


Bron: RWS, 2026. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

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

2. Afname economische risico als gevolg van overstromingen
Onderstaand figuur schetst de ontwikkeling van het economische risico als gevolg van een overstroming in relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar).

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



Bron: RWS, 2026. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014.

Toelichting
Het (actuele) risico eind 2025 is gebaseerd op de gerealiseerde versterking tot 1 januari 2026 in het HWBP; tot dan is 52 km dijk versterkt. De afname van het risico tot en met 2030 is gebaseerd op de realisatieprognose van dijkversterkingen, zoals is opgenomen in het HWBP (259 km). Omdat er tot 1 januari 2026 nog maar een klein deel van de keringen in het HWBP is versterkt, is het economisch risico op 1 januari 2026 met 4% afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Op basis van de verwachte realisatie van versterkingen tot en met 2029 zal het economische risico op 1 januari 2031 met 37% zijn afgenomen t.o.v. de referentiesituatie. Het aantal mensen dat woont in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet is bereikt, is op 1 januari 2031 naar verwachting 27% lager t.o.v. de referentiesituatie.

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

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

Specifieke doelstelling 2: Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
De waterbeschikbaarheid komt voor alle functies van de economie (drinkwater, natuur, landbouw, industrie, scheepvaart) verder onder druk te staan (Deltascenario's 2024). Dat wordt veroorzaakt door de combinatie van hogere temperaturen, drogere zomers, zeespiegelstijging, lagere rivierafvoeren, meer verzilting en een stijgende watervraag. Voor het tegengaan van bodemdaling en CO2 emissies in de laagveengebieden is niet altijd voldoende zoet water beschikbaar. Dat geldt ook voor het doorspoelen van het regionaal en hoofdwatersysteem om verzilting tegen te gaan (Kamerbrief 2024-2025, 27 625 nr. 669). Door zeespiegelstijging neemt de doorspoelbehoefte met factoren toe (Kamerstukken II 2024-2025, 36

410 J nr. 5). Dit betekent dat de waterbeschikbaarheid voor verschillende functies zonder extra maatregelen nog verder onder druk komt te staan. Dit vereist maatregelen zoals het in een duurzaam evenwicht brengen van vraag en aanbod door landinrichting en gebruik aan te passen aan waterbeschikbaarheid, minder en efficiënt water gebruiken, water vasthouden en verdeling optimaliseren en het accepteren van tekorten en schade.

De Minister van IenW is systeemverantwoordelijk voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) en gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Nederland is in 2050 weerbaar tegen zoetwatertekorten door de uitvoering van de maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater.* Alle sectoren zijn in 2050 goed voorbereid op zoetwatertekorten om schade zo veel mogelijk te beperken. Nederland heeft dan een veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem waarbij wateraanbod en watervraag voor alle maatschappelijke functies zo lang mogelijk in evenwicht zijn tot droge periodes die vaker dan 1:20 jaar voorkomen. Deze doelstelling wordt nader geoperationaliseerd in het kader van de Herijking van het Deltaprogramma Zoetwater en vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033.
2. *Het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater*. Goede waterkwaliteit voor mens, dier en plant is van cruciaal belang voor de samenleving om alle diensten te kunnen leveren. Een goede waterkwaliteit bestaat uit 2 elementen: de ecologische en chemische waterkwaliteit. Als we zorgen voor een goede ecologische waterkwaliteit creëren we daarmee een goede leefomgeving voor planten en dieren (ecosysteem). Een leefomgeving met voldoende voedsel en beschutting. Chemische waterkwaliteit beoordeelt de aanwezigheid van verontreinigende stoffen in oppervlaktewater en grondwater, zoals nutriënten, bestrijdingsmiddelen, PFAS en medicijnresten. Het water uit onze rijkswateren (rivieren, meren en zeeën die het Rijk beheert) wordt namelijk ook gebruikt voor de productie van drinkwater, de landbouw, de natuur en recreatie.

Beleidsconclusies
Waterbeschikbaarheid
In het kader van het Deltaprogramma Zoetwater is in 2025 gewerkt aan een herformulering van het doel voor waterbeschikbaarheid. Uit berekeningen is gebleken dat een algemene doelstelling om weerbaar te zijn tegen periodes van droogte die vaker dan 1:20 jaar voorkomen niet voor alle regio's in Nederland haalbaar is, vanwege sterke regionale verschillen. Met de herijking van het Deltaprogramma in 2026 wordt een nieuw doel voor waterbeschikbaarheid vastgesteld.

Waterkwaliteit
De waterkwaliteit staat in Nederland onder druk door de emissies van stoffen naar het water vanuit diverse bronnen zoals de landbouw, de industrie en vanuit stedelijke gebieden. Het dashboard dat toeziet op tijdige uitvoering van alle beoogde maatregelen uit de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 laat zien dat de uitvoering van maatregelen grotendeels op schema loopt. In 2025 is het doelbereik KRW gestegen van 81% naar 83% (op basis van ruim 100.000 doelen, ongeveer 140 doelen in zo'n 750 waterlichamen). Daarnaast zijn handreikingen uitzonderingen en standaard motivaties voor uitzonderingen opgesteld, waarvan gebruik gemaakt kan worden in de eindverantwoording in 2027.

Voor de beperking van schade van afval- en proceswaterlozingen op oppervlaktewater is er het afgelopen jaar door IenW ingezet op het bezien en herzien van vergunningen en op het door ontwikkelen van de instrumenten voor de beoordeling van vergunningen van onder andere afvalwater en koelwater.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem
2. Ecologische en chemische waterkwaliteit

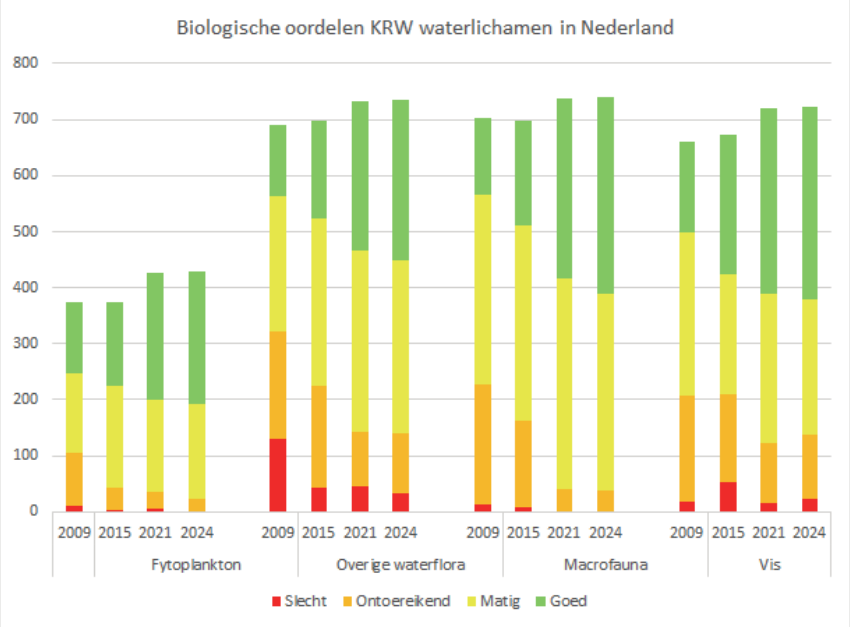
Veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem
Jaarlijks wordt de voortgangsrapportage Zoetwater uitgebracht, waarin inzicht in de voortgang van de uitvoering van de maatregelen van het Deltaplan Zoetwater. In het kader van de herijking van het Deltaprogramma Zoetwater wordt samen met de zoetwaterregio's gewerkt aan het concretiseren van het huidige zoetwaterdoelen. De herijking is noodzakelijk omdat de huidige doelen minder lang houdbaar zijn dan gedacht. De nieuwe SMART geformuleerde doelen worden vastgelegd in het NWP 2028-2033. Het gaat daarbij om een nationaal waterbeschikbaarheidsdoel, een doel voor het Hoofdwatersysteem en om doelen voor de verschillende zoetwaterregio's. De doelen worden gedifferentieerd naar regio en cruciale gebruiksfuncties en opgenomen in een van de volgende ontwerpbegrotingen van IenW:

a) met regionale differentiatie wordt transparantie geboden per regio en het Hoofdwatersysteem (HWS) over de verwachte kans op en mogelijke omvang van watertekorten, in het zomerhalfjaar nu en in 2050.

b) met een differentiatie naar functies/per type gebruiker waarbij een doel/ambitie wordt neergezet voor bescherming van de meest kritieke publieke/collectieve basisvoorzieningen (zoals het voorkomen klink en zetting van publieke infrastructuur, het voorkomen van onomkeerbare schade aan wettelijke beschermde natuur en het beschermen/verzekeren van drinkwaterbronnen) wordt aangegeven wat de rol en verantwoordelijkheid is die overheden nemen, en wat wordt verwacht van gebruikers.

2. Ecologische en chemische waterkwaliteit
Volgens het one out all out principe van de KRW voldoet op het niveau van waterlichamen vrijwel geen enkel waterlichaam aan alle indicatoren in zo'n waterlichaam. Wanneer we kijken naar alle 100.000 doelen in alle 745 Kaderrichtlijn Water lichamen zien we dat ongeveer 83% voldoet. Het grootste knelpunt om te voldoen aan alle doelen van de Kaderrichtlijn Water ligt bij de chemische waterkwaliteit en dan met name bij nutriënten en bestrijdingsmiddelen.

Figuur 5 Biologische oordelen KRW waterlichamen Nederland



Bron: Informatiehuis Water (IHW)

Toelichting
Het figuur hierboven geeft de voortgang van de biologische waterkwaliteit van de Kaderrichtlijn water door de jaren heen weer. Omdat de gegevens per jaar sterk afhankelijk kunnen zijn van bijvoorbeeld de weersomstandigheden wordt er niet jaarlijks gerapporteerd. Biologische waterkwaliteit gaat over aantallen en soorten planten, algen, vissen, vogels en bacteriën, die in het water leven. De chemische waterkwaliteit is een randvoorwaarde voor de biologische en deze laatste geeft ook een goede indicatie van de chemische waterkwaliteit. Het grootste knelpunt om te voldoen aan alle doelen van de Kaderrichtlijn Water ligt bij de chemische waterkwaliteit en dan met namen bij nutriënten en bestrijdingsmiddelen.

Specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
Nederland heeft te maken met meer extreem weer. Wateroverlast, droogte en hitte zullen vaker voorkomen (zie de KNMI-scenario's). De door het PBL in beeld gebrachte klimaatrisico's maken duidelijk dat we voort moeten maken met het klimaatadaptatiebeleid. De schade door extreem weer zal toenemen. Dit vereist dat we ruimte maken voor water, dat we bij ruimtelijke plannen rekening houden met de risico's vanuit water en bodem en dat we bij de inrichting klimaatbestendig bouwen. Net als onze nationale water uitdagingen wordt ook de internationale wateropgave steeds urgenter. Landen krijgen steeds meer te maken met de gevolgen van klimaatverandering. Nederland heeft zich gecommitteerd aan de Sustainable Development Goals (SDG's) en het Parijsakkoord.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Nederland is in 2050 klimaatbestendig, weerbaar tegen de gevolgen van droogte, wateroverlast en hitte door de uitvoering van afspraken die in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie worden gemaakt.* Vele partijen moeten een bijdrage leveren aan een klimaatbestendig Nederland. IenW is coördinerend voor klimaatadaptatie, daarom is IenW verantwoordelijk

voor de nieuwe Nationale Adaptatie Strategie (NAS). Hierin komt het beleid van alle departementen samen. In het Nationale Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie wordt per domein welke activiteiten worden ondernomen.
2. *De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn door de decentrale overheden uiterlijk in 2030 bestuurlijk of juridisch verankerd.* De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn vastgelegd in de TK-brief november 2022. De realisatie van WBS-doelen vergt waarschijnlijk een combinatie van bestuurlijke en juridische instrumenten. De recent vastgestelde borgingskalender is daarvoor het vertrekpunt. Deze kalender biedt ruimte voor aanpassing op basis van de ervaringen van bevoegde gezagen en bestuurlijke partners, zoals de gemeenten, de waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat.

Beleidsconclusies
Internationale samenwerking
Op het gebied van Klimaatadaptatie en Watermanagement in het licht van internationale samenwerking zijn de beoogde resultaten gerealiseerd. De inzet heeft bijgedragenaan het vergroten van waterzekerheid en waterveiligheid wereldwijd conform de doelen zoals beschreven in de Kamerbrief 'De Nederlandse Internationale Waterambitie (NIWA)' (Kamerbrief 2018/2019 32 605, nr. 217). Er is bijgedragen aan de klimaatweerbaarheid en verbeterd waterbeheer in deltalanden via het Partners voor Water 5 programma (PvW5), de Blue Deal, het International Panel for Deltas and Coastal Areas (IPDC), Water as Leverage programma (WAL) en Dutch Risk Reduction and Surge support (DRRS). Het programma WTEX10, gedragen door IenW en EZ, zet in op het opschalen van het verdienvermogen ten aanzien van watertechnologie en is verlengd tot en met 2026.

Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2025. Op basis van de Taakstelling op de HGIS Non-ODA middelen zijn maatregelen genomen om uit de Blue Deal te stappen per 2028 (overdracht aan BZ) en het IPDC programma per 1 september 2026 te stoppen. De taakstelling op Partners voor Water 5 is inmiddels hersteld (budget 2025-2028) omdat dit programma het primaire instrument is om de NIWA doelen te realiseren.

Rekening houden met water en bodem
In het kader van de kamerbrieven over water- en bodembeleid (Water en Bodem Sturend en Rekening houden met Water en Bodem wordt gewerkt aan het borgen van de 33 structurerende keuzes in beleid en regelgeving, zowel nationaal als regionaal en lokaal. In 2025 is gewerkt aan de Ontwerp Nota Ruimte, waarin het belang van water en bodem stevig is verankerd als onderdeel van de doorwerking van water- en bodembeleid in de ruimtelijke ordening. Dat wordt nu onder meer meegenomen in ontwerpend onderzoek en gebiedsgericht ontwerpend onderzoek.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Monitoring en evaluatie Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA)
2. Bestuurlijke verankering water en bodem sturend

1. Monitoring en evaluatie Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) en Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA)
DPRA monitort welke stappen van Deltaplan RA door de werkregio's worden doorlopen in de 2e cyclus van stresstesten, dialogen en uitvoeringsprogramma's. Aanvullend wordt vanaf 2025 gemonitord in welke mate werkregio's of daarbinnen gemeenten stappen zetten in de concretisering van de eigen doelen. De voortgang wordt jaarlijks gerapporteerd in voortgangsrapportages die bijlage zijn bij de Deltaprogramma rapporten die de Deltacommissaris aanbiedt aan het kabinet en die het kabinet vervolgens aanbiedt aan de Tweede Kamer.

Klimaatadaptatie is breed en er is geen eenvoudige parameter waarmee de voortgang op dit brede veld gemonitord kan worden. De werkgroep monitoring van het DPRA ontwikkelt regionale monitoring. In dit kader wordt gekeken naar landelijk te meten parameters zoals schaduw, boomkroonoppervlak en gevoelstemperatuur. Aan genoemde parameters wordt de komende jaren nog de monitoring van de mate van verharding/verstening van het grondoppervlak toegevoegd. Mogelijk kan op termijn ook meer worden gezegd over de ontwikkeling van bergingscapaciteit in stedelijk en landelijk gebied voor de opvang van regenwater. De regionale monitoring vraagt ook veel invulling door de decentrale overheden. Het PBL werkt aan landelijke monitoring. Daar kunnen genoemde landelijk te meten parameters ook gebruikt worden, naast het in beeld brengen van trends in de toename of afname dankzij maatregelen van klimaatrisico's over de tijd gezien.

Het PBL werkt in het kader van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) aan een landelijke monitoringsystematiek.

2. Bestuurlijke verankering water en bodem sturend
De 33 structurerende keuzes water en bodem sturend zijn bestuurlijk of wettelijk verankerd. Jaarlijks wordt geteld binnen hoeveel gemeenten, provincies, waterschappen en rijksuitvoeringsdiensten dat het geval is, met 2025 als startjaar. De 33 structurerende keuzes zoals opgenomen in de Water Bodem Sturend (WBS) Kamerbrief van 25 november 2022 zijn uitgewerkt in een borgingskalender. In 2025 is verder gewerkt aan deze kalender en die zal in 2026 worden uitgebracht. Daarnaast is de Kamer geïnformeerd door middel van een (jaarlijkse) voortgangsrapportage «de Staat van ons Water» (Kamerbrief 24 juli 2025 27 625 nr. 717).

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 8 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**30.650**	**96.183**	**43.237**	**188.327**	**32.674**	**41.526**	**– 8.852**	1
Uitgaven	**45.678**	**43.541**	**52.905**	**70.066**	**74.174**	**86.491**	**– 12.317**	
1 Algemeen waterbeleid	**34.836**	**32.139**	**44.019**	**53.580**	**54.734**	**58.911**	**– 4.177**	
Opdrachten	*2.625*	*5.942*	*10.928*	*9.228*	*11.918*	*19.190*	*– 7.272*	*2*
HGIS Partners for Water	0	0	7.158	5.617	9.913	11.835	– 1.922	
Overige HGIS opdrachten	0	0	0	826	440	500	– 60	
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	0	0	11	0	0	0	0	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
KAWI	0	0	1.230	0	0	0	0	
Klimaat Bestuur/NOVI	0	0	300	0	0	0	0	
CORA	272	202	719	0	0	0	0	
Klimaat bestuur	0	98	0	0	0	0	0	
Regie Innovatie	0	568	0	656	729	1.101	– 372	
Overige opdrachten	2.353	5.074	1.510	2.129	836	5.754	– 4.918	
Subsidies	*11.445*	*7.163*	*15.187*	*21.910*	*19.941*	*18.137*	*1.804*	
Partners voor Water (HGIS)	10.213	4.108	5.502	5.615	5.978	3.000	2.978	
Overige HGIS subsidies	1.090	0	5.699	7.030	4.300	4.700	– 400	
WI	0	0	1.166	0	0	0	0	
NGF-project NL2120	0	0	0	8.195	8.503	9.812	– 1.309	
Incidentele Subsidie WKB	16	0	0	0	445	0	445	
Overige Subsidies	126	3.055	2.820	1.070	715	625	90	
Bijdragen aan agentschappen	*16.160*	*16.789*	*17.299*	*17.362*	*18.368*	*16.483*	*1.885*	
Waarvan bijdrage aan agentschap KNMI	1.626	919	952	801	914	676	238	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	14.534	15.870	15.406	16.561	17.454	15.807	1.647	
Overige bijdrage aan agentschappen	0	0	941	0	0	0	0	
Bijdragen aan medeoverheden	*4.506*	*0*	*0*	*2.980*	*3.957*	*4.351*	– 394	
NGF-project NL2120	0	0	0	2.891	3.868	4.301	– 433	
Overige bijdragen	4.506	0	0	89	89	50	39	
Bijdragen aan internationale organisaties	*0*	*2.245*	*605*	*2.100*	*550*	*750*	*– 200*	
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*100*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	0	
2 Waterveiligheid	**2.905**	**2.756**	**1.851**	**1.745**	**1.202**	**3.141**	**– 1.939**	
Opdrachten	*2.905*	*2.756*	*1.851*	*1.745*	*1.202*	*3.141*	*– 1.939*	
Waterveiligheid	2.905	2.756	1.851	1.565	1.202	3.041	*– 1.839*	
Overige opdrachten	0	0	0	180	0	100	– 100	
3 Grote oppervlaktewateren	**1.296**	**1.330**	**630**	**561**	**1.120**	**1.734**	**– 614**	
Opdrachten	*1.196*	*1.280*	*630*	*561*	*1.120*	*1.734*	*– 614*	
RWS Zuid-Westelijke Delta	934	1.043	331	437	720	1.077	– 357	
RWS Waterdossier WOM	106	0	0	0	0	0	0	
Overige opdrachten	156	237	299	*124*	*400*	*657*	*– 257*	
Bijdrage aan medeoverheden	*100*	*50*	*0*	0	0	0	0	
4 Waterkwaliteit	**6.641**	**7.316**	**6.405**	**14.180**	**17.118**	**22.705**	**– 5.587**	
Opdrachten	*3.963*	*4.577*	*4.194*	*5.407*	*4.980*	*6.802*	*– 1.822*	
Noordzee en Oceanen	294	81	11	1.488	1.277	2.487	– 1.210	
RWS (BOA)	2.852	3.654	2.832	3.251	0	0	0	
WKK opdrachten	0	558	360	48	0	0	0	
MIW opdrachten	0	284	0	0	0	0	0	
Overige opdrachten	817	0	991	620	3.703	4.315	– 612	
Subsidies	*400*	*48*	*1.040*	*6.817*	*10.380*	*14.144*	*– 3.764*	3
NGF GPWT	0	0	0	5.683	8.277	13.322	– 5.045	
Overige subsidies	0	0	0	1.134	2.103	822	1.281	
Bijdrage aan medeoverheden	*0*	*0*	*41*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Bijdrage aan internationale organisaties	*2.278*	*1.991*	*1.130*	*1.956*	*1.758*	*1.759*	*– 1*	
WKK contributies	531	714	63	0	0	0	0	
WKK mondiaal	1.063	1.277	0	0	0	0	0	
Overige bijdrage (inter)nat.org	684	0	1.067	1.956	1.758	1.759	– 1	
Bijdrage aan ZBO's	*0*	*700*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Ontvangsten	**408**	**398**	**109**	**382**	**560**	**0**	**560**	

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. Op dit artikel is voor € 8,9 miljoen minder verplicht dan oorspronkelijk geraamd, met name als gevolg van de bijstelling (- € 9,3 miljoen) van het programma partners voor Water naar aanleiding van de HGIS-taakstelling. De overige mutaties betreft een saldo van kleinere mutaties (€ 0,4 miljoen).
2. De lagere gerealiseerde uitgaven op het onderdeel opdrachten Algemeen waterbeleid van €- 7,3 miljoen zijn met name het gevolg van:
   - De lagere uitgaven voor opdrachten voor het Partners voor Water 5-programma (- € 1,9 miljoen) is met name als gevolg van een herschikking van de beschikbare middelen naar subsidies voor het Partners voor Water 5-programma;
   - Diverse kleinere mutaties verklaren het overige verschil van (€- 5,4 miljoen) voor opdrachten voor onder meer Klimaatadaptie, Regie Innovatie en Grote Wateren en Bestuur.
3. De lagere realisatie bij subsidies (- € 3,8 miljoen) op het artikelonderdeel Waterkwaliteit is met name het gevolg van langere doorlooptijden bij drie subsidies bij het NGF UPPWater (€- 5,0 miljoen). De kasmiddelen zijn op basis van deze inzichten in het juiste ritme geplaatst. Daarnaast zijn de gereserveerde middelen voor de subsidie Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (€ 1,2 miljoen) vanuit het Deltafonds overgeboekt ten behoeve van de ondersteuning door het LTO.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Algemeen Waterbeleid (€ 54,7 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 11,9 miljoen).
– *HGIS Partners for Water (€ 9,9 miljoen).* Dit betreft de uitvoeringskosten en de inzet RVO voor het 5e uitvoeringsprogramma Partners voor Water, waarin kennis en expertise op de thema's waterveiligheid en waterzekerheid beschikbaar wordt gesteld aan ondernemingen, onderzoeksorganisaties en non gouvermentele overheidsorganisaties (NGO).
– *Overige HGIS opdrachten (€ 0,4 miljoen).* Dit betreffen de HGIS middelen ten behoeve van de KAWI opdrachten. De bovenstaanden HGIS middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
– *Regie Innovatie (€ 0,7 miljoen)* Dit betreffen de middelen voor diverse opdrachten en onderzoek voor kennis- en innovatie op het gebied van waterbeleid, zoals ondersteuning van het topteam, human capital en duurzaamheid. Deze opdrachten dragen bij aan meerdere specifieke doelstellingen.

– *Overige opdrachten* tellen per saldo op tot € 0,8 miljoen en betreffen middelen voor opdrachten op het gebied van waterbeleid, waaronder o.a. klimaatadaptatie, zowel beleidsmatig als uitvoering (RWS). Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen.

Subsidies (€ 19,9 miljoen).
– *Partners voor Water (HGIS) (€ 6,0 miljoen)*. Partners voor Water is een subsidieprogramma waarvan het doel is om waterveiligheid en waterzekerheid te stimuleren in een delta, deltastad of stroomgebied in het buitenland. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
– *Overige HGIS-subsidies (€ 4,3 miljoen)*. Blue Deal (€ 2,0 miljoen) is een (internationaal) subsidieprogramma van de 21 waterschappen samen met de ministeries van Buitenlandse Zaken en IenW met als doel 20 miljoen mensen wereldwijd toegang geven tot voldoende, schoon en veilig water. Daarnaast is in 2025 een maatwerkfonds opgezet met het International Panel for Delta's and Costal Areas (IPDC), het samenwerkingsverband tussen landen, kennisinstellingen en financiële instanties (€ 2 miljoen). Tot slot is (€ 0,3 miljoen) ingezet voor het WTEX10-programma. Dit project richt zich op Nederlandse watertechnologiebedrijven, met name scale-ups (10-75 medewerkers) met internationale ambities. Binnen het project worden vooral marktkansen voor MKB-bedrijven verkend, in met name het VS & Canada, Verenigd Koninkrijk, Spanje, Portugal en Italië. Deze subsidies dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
– *NGF-project: NL2120 (€ 8,5 miljoen).* In 2025 is vanuit het Nationaal Groei Fonds (NGF) het programma NL2120 tot en met 2029 ondersteund met in totaal € 70 miljoen, waarvan € 8,5 miljoen in 2025. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.
– *Incidentele subsidies WKB (€ 0,4 mijoen)*. Dit betreffen subsidies aan groene klimaatpleinenen en Watersnoodmuseum. Deze subsidies dragen bij aan respectievelijk de realisatie van specifieke doelstelling 3 en specifieke doelstelling 1.
– *Overige subsidies (€ 0,8 miljoen)*. Dit betreffen de middelen ten behoeve van de subsidies KAWI en omgeving waddengebieden. Deze subsidies dragen respectievelijk bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3 en 2.

Bijdragen aan agentschappen (€ 18,4 miljoen).
– De bijdrage aan RWS (€ 17,5 miljoen) heeft betrekking op de jaarlijkse opdracht aan RWS voor de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen.
– De overige bijdrage aan agentschappen (€ 0,9 miljoen) betreft een bijdrage aan het KNMI, waaraan diverse onderzoeken en analyses worden gevraagd die betrekking hebben op kennisontwikkeling ten behoeve van windklimaat en afvoerstatistiek rivieren, (versnelde) zeespiegelstijging en voor klimaatadaptatie. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,9 miljoen).
Voor het jaar 2025 is een bedrag van € 3,9 miljoen betaald voor de projecten ter uitvoering van het Nationaal Groeifonds programma NL2120. Het betreft specifieke uitkeringen aan de Gemeenten Dordrecht en Rotterdam en de provincie Friesland. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 0,6 miljoen).
Betreft de bijdrage namens de Watergezant aan de United Nations Development Program. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie geformuleerde specifieke doelstellingen.

2. Waterveiligheid (€ 1,2 miljoen)
Het volgende financiële instrument is ingezet:

Opdrachten (€ 1,2 miljoen).
De opdrachtverlening op het gebied van waterveiligheid heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van waterveiligheid. Daarnaast zijn diverse opdrachten verstrekt om de Europese Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) te implementeren in de vier (internationale) stroomgebieden Rijn, Maas, Eems en Schelde. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

3. Grote oppervlaktewateren (€ 1,1 miljoen)
Het volgende financiële instrument is ingezet:

Opdrachten (€ 1,1 miljoen).
De opdrachtverlening op het gebied van de grote oppervlaktewateren heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied van de Wadden en de Zuid-Westelijke Delta (€ 0,7 miljoen). Daarnaast zijn middelen ingezet voor de Agenda voor het Waddengebied 2050. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

4. Waterkwaliteit (€ 17,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,0 miljoen).
- *Waarvan Noordzee en oceanen (€ 1,3 miljoen).* Er zijn opdrachten verleend t.b.v. de uitvoering van het Noordzeeakkoord, het Programma Noordzee (2022-2027) en diverse andere opdrachten. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
- *Waarvan overig (€ 3,7 miljoen).* Onder overige opdrachten valt *RWS (BOA) (€ 3,2 miljoen).* De opdrachtverlening op het gebied van waterkwaliteit heeft grotendeels betrekking op de opdracht voor beleidsondersteuning en advies aan RWS op het gebied de Kaderrichtlijn Water, emissieregistratie (water), monitoring van gewasbescherming en nutriënten en het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Daarnaast pleegt RWS inzet op dossiers van het mariene milieu (zoals KRM, OSPAR en London Protocol). Tevens ondersteunt RWS in EU-comités en -raden en op internationale dossiers als de stroomgebieden van Maas, Rijn, Schelde en Eems. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Subsidies (€ 10,4 miljoen).

– *NGF-project: UPPWATER (€ 8,3 miljoen).* De subsidieverlening heeft met name betrekking op de in 2025 betaalde subsidie vanuit het Nationaal Groei Fonds, waarmee vanaf 2024 UPPWATER voor 10 jaar wordt ondersteund met in totaal € 135 miljoen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– *Overige subsidies (€ 2,1 miljoen).* Onder de overige subsidies valt de Ocean Cleanup en een bijdrage aan LTO voor het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 1,8 miljoen).

– In het kader van de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet heeft Nederland ook in 2025 de ondersteuning van internationale organisaties voortgezet. Het gaat daarbij onder meer om twee internationale UNESCO-watercentra, het Sendai raamwerk van de UN-office for disaster risk reduction (UNISDR), de UN Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, de Wereldbank, Water Global Practice en de OESO inzake waterbeheer. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– Tevens zijn er bijdragen aan OSPAR, JPI Oceans en de Internationale Zeebodemautoriteit verleend. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

G. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 9 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 1 Investeren in waterveiligheid van het Deltafonds	700.890
	Andere ontvangsten van artikel 1 Investeren in waterveiligheid	174.702
	Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	**875.592**
Waarvan		
01.01	*Grote projecten waterveiligheid*	112.899
01.02	*Ontwikkeling waterveiligheid*	743.717
01.03	*Studiekosten*	18.976

Tabel 10 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening van het Deltafonds	26.539
	Andere ontvangsten van artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	150
	Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	**26.689**
Waarvan		
02.02	*Ontwikkeling zoetwatervoorziening*	23.470
02.03	*Studiekosten*	3.219

Tabel 11 Extracomptabele verwijzingen naar artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging van het Deltafonds	419.051
	Andere ontvangsten van artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	
	Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vervanging	**419.051**
Waarvan		
03.01	*Exploitatie*	8.558
03.02	*Onderhoud en vernieuwing*	410.493

Tabel 12 Extracomptabele verwijzing naar artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet (x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet van het Deltafonds	100.458
	Andere ontvangsten van artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	
	Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	**100.458**
Waarvan		
04.02	*GIV/PPS*	100.458

Tabel 13 Extracomptabele verwijzing naar artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven (x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Deltafonds aan artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	384.370
	Andere ontvangsten van artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	27.797
	Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	**412.167**
waarvan		
05.01	*Apparaat*	335.063
05.02	*Overige uitgaven*	77.104
05.03	*Investeringsruimte*	0
05.04	*Reserveringen*	0

Tabel 14 Extracomptabele verwijzing naar artikel 07 Investeren in waterkwaliteit (x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 7 Investeren in waterkwaliteit van het Deltafonds	108.575
	Andere ontvangsten van artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	254
	Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	**108.829**
Waarvan		
07.01	*Ontwikkeling Kaderrichtlijn Water*	67.359
07.02	*Ontwikkeling waterkwaliteit*	27.089
07.03	*Studiekosten waterkwaliteit*	14.381

Tabel 15 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord (bedragen x € 1.000)

	2025
Visserij: innovatie LVVN (€ 10 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF)	1.048
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, IenW (€ 25,1 miljoen excl. bijdrage uit EMVAF)	6.870
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP, KGG (€ 21 miljoen)	4.500
Versterking toezicht NVWA, LVVN (€ 14 miljoen)	1.370
Veilige doorvaart windparken I&W (€ 13,7 miljoen)	254
Totaal: € 93,8 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMFAF)	14.042

4.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

Het duurzaam, gezond en efficiënt (maken voor) gebruik van bodem en ondergrond en het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Europees en Caribisch Nederland.

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

Tabel 16 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**73.935**	**117.403**	**127.442**	**187.594**	**63.552**	**48.702**	**14.850**
Uitgaven	**79.900**	**115.153**	**109.413**	**140.358**	**130.101**	**135.196**	**– 5.095**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	77.902	113.283	109.413	140.358	130.101	135.196	– 5.095
5 Eenvoudig Beter	1.998	1.869	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**0**	**51**	**107**	**1.527**	**218**	**0**	**218**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 17 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	Het Rijk bevordert de investeringen in de kwaliteit van bodem en ondergrond door middel van: – Bevorderen van de duurzame kwaliteit van het doelmatig gebruik van het bodem- en watersysteem. – De uitvoeringsprogramma's van de bestuurlijke afspraken bodem met andere overheden. – Efficiënt beschermen van drinkwaterbronnen door het landelijk faciliteren/stimuleren van de totstandkoming van gebiedsdossiers.
Financieren	Het Rijk draagt financieel bij aan de uitvoering door bevoegde overheden van bodemverontreiniging en het toekomstbestendig omgaan met nazorg. Daarnaast subsidieert het Rijk een deel van bodemsaneringen in eigen beheer door bedrijven. Ook draagt het Rijk financieel bij aan kennisontwikkeling in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem. Subsidiering drinkwatertarieven op Caribisch Nederland en investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.
Regisseren	De Minister van IenW heeft voor Bodem en Ondergrond een systeem - en stelselverantwoordelijkheid en is daarbij enerzijds verantwoordelijk voor het systeem van wet- en regelgeving omtrent beheer en gebruik van bodem, ondergrond en water en stimuleert anderzijds de investeringen en de bescherming daarvan en draagt zo bij aan een veilig leefbaar en bereikbaar Nederland. Het gaat daarbij om: – Ondersteunen van de decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken onder de Omgevingswet. – Het proces waarbij de decentrale overheden in staat worden gesteld om uiterlijk in 2030 de bodemverontreiniging-problematiek te beheersen. – Ontwikkeling van regelgeving en kennis van de bodem en ondergrond. Deze ontwikkeling ondersteunt het beleid van bodem en ondergrond als basis voor maatschappelijke opgaven en faciliteert de toepassing daarvan door de andere overheden. Dit geldt ook voor nieuwe bodembedreigende stoffen, zoals PFAS. – Verkenning en uitwerking van een betere aansluiting van de stoffenregelgeving bodem met de andere milieudomeinen water en lucht. – Toezicht op en de handhaving van wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht). – Het programma Versterking bodemstelsel dat bijdraag aan bescherming van de bodemkwaliteit door herstel van vertrouwen; Verbetering van het Kwalibo-stelsel; Invulling van de systeemverantwoordelijkheid; Verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving; Versterken van de organisatie, kennis en samenwerking.
(doen) uitvoeren	Het Rijk voert in eigen beheer de hersanering uit van het EMK-terrein. Overige saneringen worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van decentrale bevoegde gezagen.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Het beheer van het water-bodemsysteem betreft onderwerpen als bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, kabels en leidingen en bodemenergie. Deze worden aangepakt in verband met het beschermen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving en maatschappelijke opgaven zoals energietransitie, klimaatadaptatie en de winning van bouwgrondstoffen. Decentrale overheden en andere partijen nemen het voortouw, terwijl het Rijk een stimulerende en faciliterende rol heeft. Binnen het Programma Bodem en Ondergrond wordt met de betrokken partijen een gezamenlijke aanpak geformuleerd. In lijn met dit programma zijn de volgende specifieke doelstellingen geformuleerd:

1. Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid
2. Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 18 Doelenboom artikel 13	
Algemene doelstelling	
Het duurzaam, gezond en efficiënt (maken voor) gebruik van bodem en ondergrond en het tot stand brengen van een betrouwbare en betaalbare drink- en afvalwatervoorziening in Europees en Caribisch Nederland.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid. En het ondersteunen van decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken.	Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Het saneren van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden in de periode t/m 2030.	1. Toewerken naar uitbreiding van productiecapaciteit drinkwater met ca. 102 miljoen m3 in 2030
2. Het continu behouden van de maatschappelijke functies van de bodem en ondergrond en deze waar nodig duurzaam te versterken.	2. Terugdringen drinkwatergebruik ìn 2035.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**
1. Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen.	1. Productiecapaciteit drinkwaterbedrijven.
2. Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringstrategie	2. Drinkwatergebruik in NL

Specifieke doelstelling 1: Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid. En het ondersteunen van decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken.
Om urgente maatschappelijke opgaven te kunnen blijven vervullen én om de bodem als natuurlijk kapitaal te behouden voor toekomstige generaties, is een nieuwe koers nodig. Deze koerswijziging is ingezet met de Kamerbrief 'Water en bodem sturend', uitwerking, realisatie en verdieping zijn nu nodig.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Het saneren van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden in de periode t/m 2030.* In lijn met de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond 2023-2030 stelt IenW middelen ter beschikking voor de aanpak door daarvoor bevoegde (decentrale) overheden van historische bodemverontreinigingen, voor de aanpak van diffuse verontreinigingen en PFAS die voor bevoegde overheden een buitenproportionele opgave vormen en voor het toekomstbestendig omgaan met nazorg. Ook stelt IenW middelen ter beschikking voor de robuuste uitvoering van de bodemtaken en kennisontwikkeling. Voor de aanpak van toekomstige opgaven kijkt IenW samen met de medeoverheden vooruit naar de periode na 2030.
2. *Het continu behouden van de maatschappelijke functies van de bodem en ondergrond en deze waar nodig duurzaam te versterken.* Het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater verbindt het bodembeleid met ruimtelijke beleid. Het heeft als doel om de maatschappelijke functies van de bodem te behouden en waar nodig en mogelijk duurzaam te versterken.

Beleidsconclusies
Herijking bodemregelgeving
In 2025 is fase 1 van de herijking bodemregelgeving afgerond. Het resultaat van fase 1 is een lijst met maatregelen om de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en toezichtmogelijkheden van de bodemregels binnen het huidige stelsel te verbeteren. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het toekomstbestendig maken van de bodemregelgeving, waarin bodem en (grond)water beschermd zijn, en waar een goede balans tussen het beschermen en het benutten van de bodem bereikt wordt.

Er wordt nu verder gewerkt aan fase 2. Dit betreft de meer fundamentele herziening van de bodemregelgeving. Toegewerkt wordt naar actuele en toekomstbestendige kaders voor een gezond, veerkrachtig en functioneel bodem- en grondsysteem op de lange termijn. Belangrijke uitgangspunten voor nieuwe regelgeving zijn meer grip, inzicht en handvatten voor toezicht in de bodemregelgeving. Ook wordt aangesloten op Europese ontwikkelingen en nieuwe wetenschappelijke inzichten.

Het project ligt op koers. Er is geen noodzaak de beleidsdoelstelling bij te stellen.

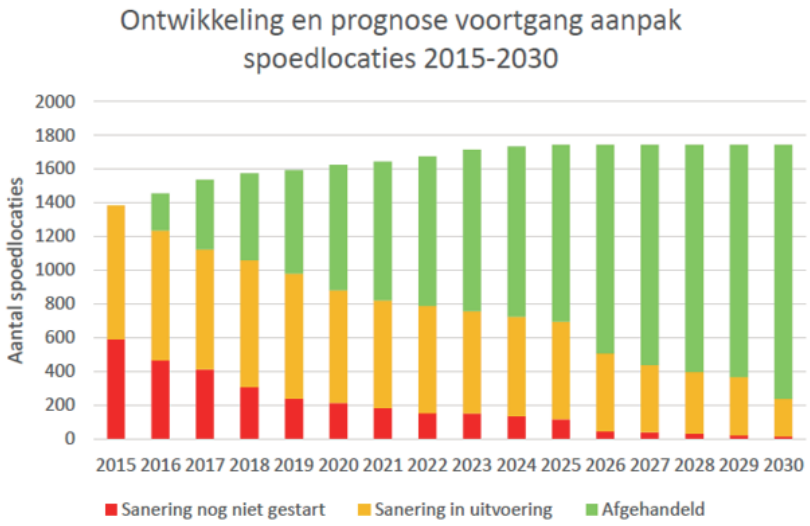
Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater
Ter programmering van de NOVI beleidsdoelstellingen voor Bodem, Ondergrond en Grondwater is een verdere uitwerking gemaakt via het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater. Het programma bevat maatregelen voor 'het bevorderen van duurzaam, veilig en efficiënt ruimtegebruik ten aanzien van bodem, ondergrond en grondwater'. Daarmee is BOG een belangrijk instrument om beleidsambities te halen voor gezonde bodem (denk aan: goede bodemkwaliteit, minimaliseren bodemafdekking, herontwikkeling nazorglocaties bevorderen, bodemverstoring beperken en tegengaan bodemdaling), duurzaam beheer grondwater (optimaal grondwaterregime) en regie op ondergrond. Hiervoor is inmiddels een Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd en is bijgedragen aan lopende onderzoeken kwetsbaarheid bodemdaling en een ruimtelijke verkenning ondergrond (ondiep en diep).

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen
2. Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringsstrategie

1. Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen
De bevoegde overheden Wet bodembescherming[24] maken voortgang met de aanpak van de historische spoedopgave. Specifiek gaat dit om locaties met een beschikt geval van ernstige bodemverontreiniging (inclusief bepaalde waterbodems) die vanwege onaanvaardbare risico's voor mens, ecologie of verspreiding van de verontreiniging met voorrang (spoed) moeten worden aangepakt. Ook de daarmee samenhangende nazorg en gebiedsgerichte aanpak van het grondwater vallen onder de historische spoedopgave. IenW ondersteunt de bevoegde overheden financieel bij de aanpak via de Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem 2024-2030. RWS voert langjarig een monitoring uit over voortgang.

[24] Overgangsrecht uit de Aanvullingswet bodem Omgevingswet

Figuur 6 Ontwikkeling en prognose voortgang aanpak spoedlocaties 2015-2030



Bron: RWS, 2026

Toelichting
Landelijk zijn in 2025 in totaal 1742 spoedlocaties gerapporteerd, een toename van 8 locaties ten opzichte van de vorige periode.

In totaal is inmiddels 60 % van de spoedlocaties (1046 van 1742) afgehandeld (al dan niet met nazorg). Bij de overige locaties is de sanering in uitvoering (578 locaties, 33 %) of moet de sanering nog starten (118 locaties, 7 %). In de periode tussen de uitvraag in 2024 en 2025 is de sanering op 26 locaties aangevangen en op 38 locaties afgehandeld. Meer informatie is te vinden in de monitoringsrapportage op het informatiepunt Leefomgeving.

Het beleid samenhangend met deze doelstelling wordt uitgevoerd door decentrale overheden. Meer informatie over de voortgang van de aanpak van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's wordt gepubliceerd op het Informatiepunt Leefomgeving.

2. Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringsstrategie
Het programma werkt de visie, ambities en lange termijn doelen uit naar concrete maatregelen en instrumenten en een effectieve uitvoerings- en monitoringsstrategie voor de periode 2025-2030/2035 met een doorkijk naar de doelen voor 2050 en verder. In juli 2023 is het Commissievoorstel voor de Europese richtlijn «Bodemmonitoring en Veerkracht» verschenen. De besluitvorming hierover is recent gestart, de inhoud staat dus nog niet vast. Bij de ontwikkeling van het programma wordt al wel getoetst op de mogelijk inhoud van de richtlijn, zodat hier zo goed mogelijk op geanticipeerd kan worden. Na de definitieve vaststelling van de Richtlijn wordt bekeken of het programma op onderdelen herijkt moet worden.

Specifieke doelstelling 2: Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.
In 2030 zal als gevolg van bevolkingsgroei en economische ontwikkelingen de vraag naar drinkwater groeien. Er dreigt in Europees Nederland in 2030 een tekort aan drinkwater voor consumenten en bedrijven.

Drinkwaterbedrijven kunnen niet meer grondwater winnen o.a. vanwege convenantafspraken met provincies die zich richten op natuurherstel en natuurbescherming, en kunnen niet snel genoeg nieuwe winningen realiseren om de drinkwatervraag te vervullen vanwege dezelfde ruimtelijke afwegingen en vergunningsverleningsprocedures. Een deel van de huidige grondwaterbronnen is uitgeput of de kwaliteit is ontoereikend.

Om dit doel te bereiken is voor Europees Nederland ingezet op:
1. *Toewerken naar uitbreiding van productiecapaciteit drinkwater met ca. 102 miljoen m3 in 2030.* In de Beleidsnota Drinkwater 2021-2026 is aangegeven dat de vraag naar drinkwater toeneemt door bevolkingsgroei, een veranderende bevolkingssamenstelling en economische groei terwijl de natuurlijke beschikbaarheid van drinkwaterbronnen afneemt onder andere als gevolg van klimaatverandering.
2. *Terugdringen drinkwatergebruik in 2035.* De vraag naar drinkwater moet omlaag. In Water en Bodem Sturend is voor besparing van drinkwater de volgende ambitie opgenomen: IenW werkt toe naar een drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking van 100 liter in 2035 (thans 134 liter p.p.p.d.) en beperken laagwaardig gebruik van drinkwater. Grootverbruikers worden gevraagd het drinkwatergebruik met 20% te reduceren ten opzichte van 2016 – 2019 zoals opgenomen in het Nationaal Plan Van Aanpak Drinkwaterbesparing.

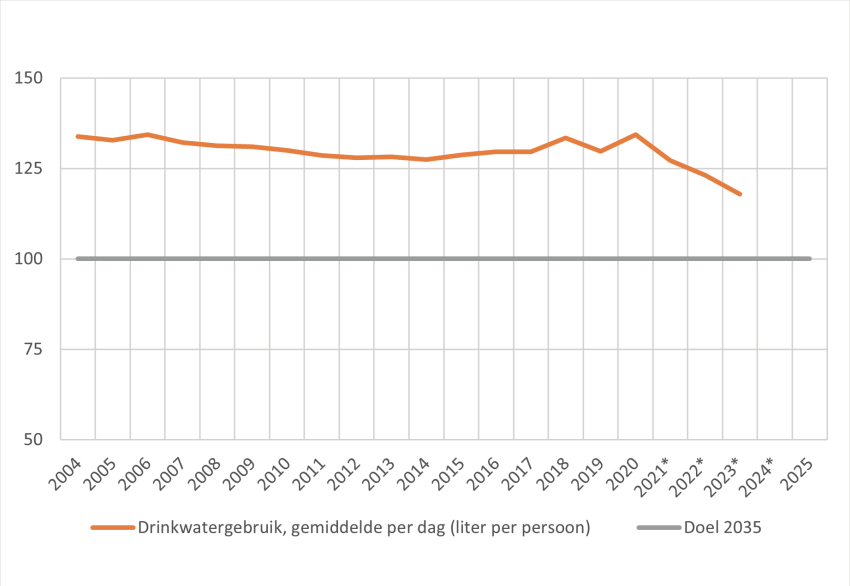
Beleidsconclusies
Drinkwater
Voor Europees Nederland heeft de Minister van IenW begin 2025, mede namens de IPO en de Vewin, het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030 aan de Kamer gestuurd. Dit Actieprogramma omvat 51 regionale projecten voor het realiseren van nieuwe en het uitbreiden van bestaande drinkwaterwinningen en een aantal landelijke acties. Daarmee wordt door provincies en drinkwaterbedrijven toegewerkt naar het realiseren van het doel: ca. 100 mln. m3 extra productiecapaciteit in 2030. In 2026 zal de Minister van IenW voor het eerst aan de Kamer kunnen rapporteren over de voortgang. Daarnaast wordt sinds medio 2024 samen met een brede groep van stakeholders uitvoering gegeven aan het Nationaal Plan van Aanpak (NPvA) Drinkwaterbesparing om te komen tot de doelstelling van 100 liter per persoon per dag en 20% reductie bij bedrijven in 2035. Jaarlijks wordt hierover een voortgangsrapportage op bestuurlijk niveau besproken. Het beeld op dit moment is dat 32 van de 50 maatregelen op schema liggen. In 2026 zal het NPvA drinkwaterbesparing worden geactualiseerd aan de hand van de tot dan toe behaalde resultaten.

Voor Caribisch Nederland is in 2025 subsidie verleend voor het toegankelijk en betaalbaarder maken van drinkwater via de Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2022 tot en met 2026. Daarnaast is een bijdrage gegeven voor herstel en uitbreiding van de drinkwaterinfrastructuur op Sint Eustatius. En tenslotte is er een bijdrage gegeven aan de exploitatie van de rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Huishoudelijk drinkwatergebruik in Nederland
2. Zakelijk drinkwatergebruik in Nederland

1. Huishoudelijk drinkwatergebruik
Onderstaand figuur laat de ontwikkeling van huishoudelijk drinkwatergebruik zien in liters per persoon per dag in de periode van 2003 t/m 2024[25].

Figuur 7 Drinkwatergebruik (in liter per persoon per dag)



Bron: CBS Statline, 2021-2023 betreffen voorlopige cijfers

Toelichting
Het doel van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is om het gemiddelde gebruik te verlagen naar 100 liter per persoon per dag in 2035. Het voorlopige gebruiksgegeven over 2024 bedraagt ca. 117 liter per persoon per dag. Relevante informatie over het gemiddelde dagelijks drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking wordt door Vewin op het dashboard gepubliceerd.

Het CBS is bezig met een onderzoek naar het drinkwatergebruik in Nederland, specifiek voor de jaren 2018-2022. Nieuw verkregen inzichten op basis van dit onderzoek zullen naar verwachting in de begroting 2027 worden meegenomen in de grafieken.

2. Zakelijk drinkwaterverbruik
Onderstaand figuur laat de ontwikkeling van zakelijk drinkwatergebruik in miljoen m^3 zien in de periode van 2003 t/m 2024[2].

[25] Het jaar 2024 zijn voorlopige gebruiksgegevens over 2024, geschat op basis van in het voorjaar 2025 beschikbare (nog niet volledige) gegevens. Bij drinkwaterbedrijven met gespreide meteropname lopen afrekenjaren van klanten grotendeels niet synchroon met kalenderjaren. Hierdoor zijn in het voorjaar de gebruiksgegevens van voorgaand kalenderjaar nog niet volledig.

Figuur 8 Zakelijk drinkwatergebruik in miljoen m3



Bron: CBS statline. 2021-2023 betreffen voorlopige cijfers

Toelichting
Het doel van de minister van Infrastructuur en Waterstaat is 20% reductie in 2035 t.o.v. het gebruik in de referentieperiode 2016 t/m 2019. Het gemiddelde gebruik in 2016 t/m 2019 is 299 miljoen m3 en het doel in 2035 is 239 miljoen m3. Het zakelijk drinkwaterverbruik is in de afgelopen jaren toegenomen nadat het in de jaren daarvoor juist afnam. Het voorlopige gebruiksgegeven over 2024 bedraagt 322 m3 per. Relevante informatie over het zakelijk drinkwatergebruik wordt door Vewin op het dashboard gepubliceerd.

Het CBS is bezig met een onderzoek naar het drinkwatergebruik in Nederland, specifiek voor de jaren 2018-2022. Nieuw verkregen inzichten op basis van dit onderzoek zullen naar verwachting in de begroting 2027 worden meegenomen in de grafieken.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 19 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**73.935**	**117.403**	**127.442**	**187.594**	**63.552**	**48.702**	**14.850**	1
Uitgaven	**79.900**	**115.153**	**109.413**	**140.358**	**130.101**	**135.196**	**– 5.095**	
4 Ruimtegebruik bodem	**77.902**	**113.283**	**109.413**	**140.358**	**130.101**	**135.196**	**– 5.095**	
Opdrachten	*7.754*	*7.118*	*12.275*	*21.485*	*26.508*	*13.411*	*13.097*	2
Bodem en STRONG	4.645	4.614	8.316	17.612	23.171	8.519	14.652	
RWS Leefomgeving	3.109	1.823	2.082	2.101	1.957	2.535	– 578	
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	0	0	76	109	40	495	– 455	
Overige Opdrachten	0	681	1.801	1.663	1.340	1.862	– 522	
Subsidies	*14.087*	*20.406*	*20.062*	*26.488*	*15.241*	*25.936*	*– 10.695*	3
Bedrijvenregeling	3.943	7.678	7.012	16.085	5.324	17.380	– 12.056	
Subsidies Caribisch Nederland	10.144	10.912	11.609	9.295	9.434	8.406	1.028	
Overige subsidies	0	1.816	1.441	1.108	483	150	333	
Bijdragen aan agentschappen	*3.825*	*7.628*	*10.883*	*8.044*	*11.434*	*9.117*	*2.317*	
Waarvan bijdragen aan RWS	3.825	3.869	5.489	4.440	4.669	4.440	229	
Waarvan bijdragen aan RIVM	0	3.759	5.394	3.604	6.765	4.677	2.088	
Bijdragen aan medeoverheden	*52.176*	*78.125*	*66.193*	*84.341*	*76.918*	*86.732*	*– 9.814*	4
Meerjarenprogramma Bodem	52.032	78.125	66.193	81.867	76.918	86.732	– 9.814	
Bijdragen aan Caribisch Nederland	0	0	0	2.474	0	0	0	
Overige bijdrage aan medeoverheden	144	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage aan (inter)nationale ogranisaties	*60*	*7*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
							0	
5 Eenvoudig Beter	**1.998**	**1.869**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
Subsidies	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Bijdragen aan agentschappen	1.998	1.869	0	0	*0*	*0*	0	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.998	1.869	0	0	*0*	*0*	0	
							0	
Ontvangsten	**0**	**51**	**107**	**1.527**	**218**	**0**	**218**	

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere realisatie van het verplichtingenbudget van per saldo € 14,8 miljoen is met name het gevolg van een verplichtingen ophoging van € 22,4 miljoen om de toekomstige kasuitgaven te kunnen verplichten en hogere uitgaven. Tevens zijn beschikbare middelen vanuit het Deltafonds overgeheveld ten behoeve van de RIVM-jaaropdracht (€ 4,2 miljoen). De verplichtingen zijn verlaagd met – € 11,8 miljoen onder andere als gevolg van overboekingen naar BZK voor decentralisatie uitkeringen voor bodemschade en regionale kennisfunctie Bodem & Ondergrond.

2. De hogere realisatie (€ 13,1 miljoen) op opdrachten is met name de overboeking van bijdragen overheden voor de voortgang van de sanering van het EMK-terrein (€ 9,8 miljoen). Daarnaast is sprake van verschillende hogere en lagere realisaties op de overige opdrachten (Bodem en STRONG, RWS Leefomgeving en FLOW, (€ 3,3 miljoen).
3. De lagere realisatie bij subsidies (- € 10,7 miljoen) wordt veroorzaakt doordat in 2025 nog niet alle ingediende aanvragen voor de Bedrijvenregeling konden worden afgehandeld (- € 12,1 miljoen). Dit heeft een doorloop naar 2026. Daarnaast is € 1,5 miljoen extra beschikbaar gesteld vanuit de Aanvullende Post voor de verlaging van de drinkwaterkosten op Caribisch Nederland.
4. De per saldo lagere realisatie (- € 9,8 miljoen) van de bijdragen aan medeoverheden wordt veroorzaakt doordat de kasmiddelen via het instrument opdrachten is weggezet, in verband met de voortgang van de sanering van het EMK-terrein.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

4. Ruimtegebruik bodem (€ 130,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 26,5 miljoen).
– *Bodem en STRONG (€ 23,2 miljoen)*. De uitgaven voor opdrachten hebben met name betrekking op het onderdeel Bodem en STRONG (€ 23,2 miljoen), waarbinnen de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel is opgenomen en waarvoor het ministerie zelf opdrachtgever is.
– *RWS Leefomgeving (€ 2,0 miljoen).* Er zijn middelen besteed ter dekking van de opdrachten aan RWS waarbinnen de wettelijke taken en instrumenten bodem en ondergrond is opgenomen.
– Tenslotte zijn in 2025 *overige opdrachten* verleend *(€ 1,3 miljoen)* voor beleidsinhoudelijke onderzoeken en evaluaties aan derden op het gebied van bodem, ondergrond en bodemenergie
– Deze opdrachten hebben met name bijgedragen aan specifieke doelstelling 1, Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond.

Subsidies (€ 15,2 miljoen).
– *Bedrijvenregeling (€ 5,3 miljoen)*. Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering zijn subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven verstrekt. Deze subsidies hebben bijgedragen aan specifieke doelstelling 1.
– *Subsidies voor Caribisch Nederland (€ 9,4 miljoen)*.
  • De middelen zijn ingezet voor een betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. De subsidies zijn verleend aan de nutsbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius, zodat zij de vaste drinkwatertarieven per maand kunnen verlagen t.o.v. de kostprijs.

- Op Saba is de subsidie verleend aan het Openbaar Lichaam (dat zelf de drinkwatervoorziening beheert) ten einde de distributiekosten van Reverse Osmosis en de kosten van gebotteld drinkwater te verlagen en daarmee ook de tarieven voor de inwoners t.o.v. de kostprijs te verlagen.
- Tevens zijn er subsidies verleend voor investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en voor de afvalwatervoorziening op Bonaire (RWZI).
- Deze subsidies hebben bijgedragen aan specifieke doelstelling 2.

– *Overige subsidies (€ 0,5 miljoen*). Dit betreft de kosten voor exploitatie van Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen (KBF) in Gouda. Deze subsidies hebben bijgedragen aan specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan agentschappen (€ 11,4 miljoen).

– *RIVM (€ 6,7 miljoen).* De bijdrage aan het RIVM is ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen zoals PFAS. Daarnaast voert het RIVM in opdracht van de ministeries van IenW, VWS en LVVN het meerjarig onderzoeksprogramma PFAS uit. Dit programma loopt tot eind 2026. In het programma kijkt het RIVM op welke manier de blootstelling aan PFAS kan worden teruggedrongen. Om dit te doen worden de belangrijkste PFAS-blootstellingsroutes en handelingsperspectieven in kaart gebracht. In 2025 zijn onder meer een onderzoek naar PFAS in bloed en een onderzoek naar overige PFAS-bronnen (anders dan voedsel en drinkwater) afgerond en per rapportage en begeleidende brief met de Kamer gedeeld.
– *Rijkswaterstaat (€ 4,7 miljoen)*. Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat zijn bijdragen verstrekt voor het verrichten van en ondersteuning van de beleidsontwikkeling op het gebied van bodem en ondergrond en voor de ondersteuning van de uitvoering van de bodemtaken onder de omgevingswet.
– Deze opdrachten hebben met name bijgedragen aan specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 76,9 miljoen).

– In het kader van de tussen het Rijk en de andere overheden (Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW)) zijn eind 2022 gemaakt bestuurlijke afspraken gemaakt over een meerjarige aanpak voor de uit te voeren saneringen in 2025 waarvoor € 76,9 miljoen aan specifieke uitkeringen is verleend. De afspraken hebben betrekking op de afronding van de aanpak van de historische bodemverontreinigingen en op de aanpak van andere bodemverontreinigingen waarvan de problematiek niet door een lokale overheid alleen gedragen kan worden, waaronder ook PFAS en lood. Daarnaast heeft het Rijk in het verleden afspraken gemaakt met individuele lokale overheden over de financiering van enkele specifieke bodemsaneringslocaties, die ook in 2025 nog doorlopen en is er bijgedragen aan kennisontwikkeling en -deling en een efficiencyimpuls in de dagelijkse uitvoering van bodemtaken door bevoegde gezagen en omgevingsdiensten.
– De bijdragen aan medeoverheden hebben bijgedragen bij aan specifieke doelstelling 1.

4.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

Streven naar weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.

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

Tabel 20 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**341.514**	**266.980**	**417.039**	**497.516**	**434.416**	**477.045**	**– 42.629**
Uitgaven	**236.170**	**256.264**	**329.675**	**465.201**	**392.606**	**573.192**	**– 180.586**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	59.438	36.333	21.183	42.771	27.406	21.304	6.102
2 Verkeersveiligheid	51.575	20.053	22.368	35.155	19.602	29.381	– 9.779
3 Slimme en duurzame mobiliteit	125.157	199.879	286.124	387.275	345.598	522.507	– 176.909
Ontvangsten	**2.672**	**3.157**	**4.072**	**8.619**	**16.397**	**5.782**	**10.615**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 21 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister stimuleert specifieke beleidsonderwerpen door het verstrekken van (aanvullende) bekostiging, subsidies en de inzet van andere instrumenten zoals overleg, voorlichting, (prestatie)afspraken en wet- en regelgeving. Het gaat onder meer om de Investeringsimpuls verkeersveiligheid en de reductie van de CO_2-uitstoot van het wegverkeer.
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving en deels ook voor de uitvoering van het beleid inzake wegen en verkeersveiligheid. Via (toezicht op) wet- en regelgeving, aansturing van RWS in het beheer van het hoofdwegennet en afspraken met medeoverheden, het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties, zorgt IenW voor veilige infrastructuur en optimaal gebruik daarvan. Daarbij wordt ingespeeld op ontwikkelingen bij gebruikers, voertuigen en infrastructuur. De normeisen van kwaliteit zijn vastgelegd in wet- en regelgeving; de Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving.
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor een robuust en veilig mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor). Voor het hoofdwegennet betekent dit dat de Minister zorgt voor de besluitvorming over en uitvoering van het instandhouden van de infrastructuur en de netwerkontwikkeling in relatie tot gebiedsontwikkeling. Instandhouding wordt op basis van een 8-jarige programmering in opdracht gegeven aan de uitvoeringsorganisatie RWS. Aanlegprojecten worden in het MIRT vastgelegd, de bijdragen zijn gerelateerd aan het Mobiliteitsfonds.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en instandhouding van het hoofdwegennet. Dit doet IenW samen met Rijkswaterstaat. Vanaf de jaren 50 van de vorige eeuw is een groot deel van de infrastructuur aangelegd. Deze raakt op leeftijd en kent een steeds intensiever en zwaarder gebruik. Daarnaast stellen ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en cyberveiligheid nieuwe eisen aan onze infrastructuur.

IenW wil ervoor zorgen dat het hoofdwegennet ook in de toekomst de belangrijke rol in de dagelijkse mobiliteit kan blijven vervullen. Hiervoor zijn de volgende specifieke doelstellingen geformuleerd:
- 1.Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet.
- 2.Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.
- 3.Werken aan een mobiliteitssector zonder CO2-uitstoot in 2050.

Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren, kengetallen en relevante beleidsinformatie opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen.

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

Tabel 22 Doelenboom artikel 14		
Algemene doelstelling		
Streven naar weggebruikers zo veilig, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het Hoofdwegennet.	Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.	Werken aan een mobiliteitssector zonder CO2-uitstoot in 2050
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het blijvend op peil houden van de basiskwaliteit van het bestaande Hoofdwegennet.	1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.	1. Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn
2. Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.		2. Een emissievrije transportsector inclusief bouwmaterieel in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat 250.000 bestelauto's, 16.000 vrachtauto's en al het lichte bouwmaterieel emissieloos zijn
		3. In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO2-emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik
		4. Verminderen CO2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen
		5. Verhogen van het aantal fietskilometers
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Prestatie-indicatoren instandhouding Hoofdwegennet	1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers	1. Klimaat- en Energienota / dashboard klimaatbeleid
2. Lokale luchtkwaliteit		2. Monitor jaarlijkse ontwikkelingen in de mobiliteit door het CBS
3. Geluidsknelpunten		3. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
4. Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet		4. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit

Specifieke doelstelling 1: Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet.
Nederland is bereikbaar met schone en veilige automobiliteit en een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet; met het huidige hoofdwegennet als samenhangend netwerk dat op nationaal niveau de belangrijkste steden, kernen en economische toplocaties met elkaar verbindt.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Het blijvend op peil houden van de basiskwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.* Hierbij is ingezet op het behouden van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Hiertoe is het basiskwaliteitsniveau (BKN) ontwikkeld. Met het BKN wordt toegewerkt naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen.
2. *Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.* Daar waar het bij het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet gaat om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het areaal zich op de toevoeging van functies door aanleg van nieuwe en/of uitbreiding van de bestaande infrastructuur.

Beleidsconclusies
Het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.
Sinds 1 januari 2024 werkt Rijkswaterstaat vanuit een meerjarenafspraak met IenW over instandhouding die doorloopt tot en met 2030. De gewenste prestaties en bijbehorende budgetten voor zowel exploitatie, onderhoud en vernieuwing zijn gebundeld in één afspraak. Het basiskwaliteitsniveau vormt hiervoor de basis. Dit biedt RWS de ruimte en continuïteit om de instandhoudingsopgave efficiënt en langjarig te organiseren samen met

de markt en de regionale overheden. In juli 2025 is het Meerjarenplan Instandhouding opgesteld over het plan van aanpak voor de instandhoudingsopgave in de jaren tot en met 2030, waarin is beschreven hoe RWS uitvoering geeft aan de meerjarenafspraak instandhouding om de infrastructuurnetwerken op het basiskwaliteitsniveau in stand te houden (Tweede Kamer, Kamerstuk 29 385, nr. 143).

In 2025 zijn veel instandhoudingswerkzaamheden uitgevoerd op het hoofdwegennet. Zo is bijvoorbeeld de Galecopperbrug (A12) weer zonder beperkingen in gebruik nadat de tuien van deze brug richting Arnhem zijn vervangen.

In 2025 is er ook gewerkt aan het realiseren van de doelen uit de Actieagenda Auto, om Nederland op een slimme, schone en veilige manier in beweging te houden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2024–2025, 31 305, nr. 482). Zo heeft het kabinet € 2,5 miljard verdeeld over voorstellen gericht op mobiliteits- en gebiedsmaatregelen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 32 847, nr. 1389), mag er ook overdag op drie trajecten 130 kilometer per uur worden gereden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025–2026, 32 646, nr. 46) en is het programma Safety Priority Services (digitale doorgifte van verkeersveiligheidswaarschuwingen aan weggebruikers) afgerond.

Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet
In het voorjaar 2025 heeft IenW besloten om vijf wegprojecten in de studiefase, zonder zicht op voortgang vanwege met name stikstof, te pauzeren (Kamerstuk 36 725, A, nr. 4). Deze vijf projecten zijn daarmee toegevoegd aan de 'zeventien' eerder gepauzeerde projecten als gevolg van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds in 2023 (Kamerstuk 36 200, A, nr. 78). Door dit besluit kan wel worden doorgewerkt aan de MIRT-projecten die wél maakbaar zijn. Hierdoor konden de nieuwe verbinding ViA15 en de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder verder naar realisatie worden gebracht. Verder is en wordt er op verschillende trajecten gewerkt aan verbetering van de weg zoals de A9 Badhoevedorp-Holendrecht en de A2 Het Vonderen-Kerensheide. Daarnaast is de naar de A13 verlengde A16 in Rotterdam in oktober 2025 geopend voor verkeer.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Prestatie-indicatoren hoofdwegennet
2. Lokale luchtkwaliteit
3. Geluidsknelpunten
4. Mijlpalen ontwikkeling hoofdwegennet

Het beleid samenhangend met deze doelstelling is onderdeel van het nationale wegbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens brengt Rijkswaterstaat jaarlijks in maart de Rapportage Rijkswegennet uit. In de rapportage wordt feitelijke informatie weergegeven over het gebruik van het Rijkswegennet, de filezwaarte, de filetop-10 en het reistijdverlies Rapportage Rijkswegennet. De data uit de rapportage kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.

1. Prestatie-indicatoren hoofdwegennet
De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS budget heeft gekregen. In onderstaande tabel zijn streefwaarden en de realisatie voor het jaar 2025 opgenomen.

Tabel 23 Prestatie-indicatoren instandhouding Hoofdwegennet

	Streefwaarde	Realisatie 2025	Realisatie 2024	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	98%	99%	99%	98%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	9%	7%	4%	*3%*
Levering verkeersgegevens:					
- *Beschikbaarheid data voor derden*	90%	92%	91%	91%	93%
- *Actualiteit data voor derden*	95%	nvt	99%	99%	100%
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,7%	99,4%	99,6%	99,7%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	100%	99%	99%	99%

Bron: RWS, 2026

Toelichting
1. In heel 2025 was 98% van alle wegen veilig beschikbaar. Deze score is boven de streefwaarde van 90%.
2. Bij de indicator 'Files door Werk in Uitvoering' worden alleen de files meegeteld die een snelheid hebben lager dan 50 km/uur en een lengte van minstens 2 km. In 2025 was 9% van alle files het gevolg van aanleg en geplande onderhoudswerkzaamheden (werk in uitvoering). Deze score is onder de streefwaarde van 10%. De score is gestegen ten opzichte van 2024, doordat in 2025 meer productie is gedraaid. Het totale reistijdverlies is met 62 miljoen. hetzelfde gebelven als 2024, maar het aandeel files door werk in uitvoering van 4,5 miljoen. naar 5,5 miljoen gestegen voertuigverliesuren.
3. In 2025 functioneerde 92% van alle meetlocaties goed. Deze score was boven de streefwaarde van 90%.
4. Omtrent het voorkomen van verkeersonveilige situaties bestaan indicatoren die aangeven in hoeverre aan veiligheidsnormen wordt voldaan. Deze indicatoren betreffen a) de wegverharding en b) in hoeverre er tijdig wordt gestrooid om wintergladheid te voorkomen.
   A) Het voldoen aan de veiligheidsnormen voor verhardingen wordt gemonitord aan de hand van de schadekenmerken stroefheid en spoorvorming. In 2025 voldeed 99,7% van de wegverhardingen aan deze normen. Daarmee wordt weer aan de streefwaarde voldaan. Het scherpstellen van de interne norm voor alleen dichte deklagen en het uitvoeren van meer onderhoud heeft ervoor gezorgd dat de score omhoog is gegaan.
   B) Het tijdig bestrijden van wintergladheid wordt gemonitord aan de hand van de situaties waarin tijdig preventief dient te worden gestrooid. Er is in 2025 100% gescoord, waarmee aan de streefwaarde van 95% voldaan is.

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

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

De genoemde getallen voor geluid betreffen het aantal objecten (met name woningen) met een geluidbelasting op de gevel boven de maximale waarde van 65dB, waarvoor nog een geluidssaneringsplan moet worden opgesteld.

Tabel 24 Indicator: Lokale luchtkwaliteit

	2021	2022	2023	2024	2025	Streef-waarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO2	0	1	0	1	1	0 knelpunten langs rijkswegen

Bron: Lucht: Monitoringsrapportage 025

Toelichting
Uit de Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit 2025blijkt dat Nederland voor het wegverkeer bijna voldeed aan de Europese grenswaarden voor stikstof-dioxide. De verwachting is dat Nederland aan deze grenswaarden zal blijven voldoen, zoals de prognoses voor 2030 laten zien. Dit betekent dat in de betreffende tabel voor luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet de streef-waarde op 0 kan blijven staan.

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

Tabel 25 Indicator: Geluidsknelpunten langs hoofdwegen

	2021	2022	2023	2024	2025	Streef-waarde peildatum
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	2.350	150	50	50	48	50 knelpunten in 2024

Toelichting
De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. Alle saneringsobjecten buiten de aanlegprojecten zijn inmiddels opgelost door het vaststellen van saneringsplannen. Vanwege de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten is het niet te verwachten dat de overige 48 saneringsobjecten in afzienbare tijd kunnen worden opgelost. Bij nadere berichtgeving rondom de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten zal dit opnieuw opgepakt kunnen worden.

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

Tabel 26 Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet

Aanleg Mijlpalen Hoofdwegennet		
Mijlpaal		Project
Openstellingen	–	A16 Rotterdam
Start realisatie	–	A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15)

Toelichting
- Op 27 oktober 2025 is de A16 Rotterdam geopend, waarmee de bestaande A16 werd verlengd met ruim 11 km snelweg. Dit nieuwste stuk A16 aan de noordrand van Rotterdam verbindt de A16 bij het knooppunt Terbregseplein met de A13 bij knooppunt Zestienhoven en Rotterdam The Hague Airport.
- Eind december 2025 is de contract close geweest van de A12-A15 Ressen - Oudenbroeken (ViA15) en daarmee het startsein gegeven voor de realisatie fase.

Specifieke doelstelling 2: Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.
Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het raakt ons allemaal, elke dag. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. De ambitie is nul verkeersslachtoffers in 2050 door samen met verschillende overheden en maatschappelijke partners zoveel mogelijk risico's weg te nemen, vanuit een integrale visie op voertuig, gedrag en infrastructuur.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.* De basis voor het beleid is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). Het belangrijkste doel van het SPV is het voorkomen van ongevallen door maatregelen te nemen op die plekken waar de risico's het grootst zijn.

Beleidsconclusies
IenW werkte ook in 2025 met de medeoverheden en maatschappelijke partners aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In 2025 is een traject gestart richt op het formuleren van realistische en meetbare subdoelstellingen op gebied van veilig gedrag, veilige infrastructuur en veilige voertuigen. Dit traject moet leiden tot concrete doelstellingen en indicatoren voor de ontwerpbegroting van 2027, die richtinggevend zijn voor beleid.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is tussentijds geëvalueerd. Op basis hiervan zijn er nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt. Het traject Trendbrekers verkeersveiligheid werd afgerond, en liet zien welke extra maatregelen effectief, haalbaar en betaalbaar zijn. Ook het Meerjarenplan fietsveiligheid verscheen met acties op het gebied van fietsinfrastructuur, veilige fietsen en het aanpakken van risicogedrag. Via de derde tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid ontvingen de medeoverheden cofinanciering voor infrastructurele veiligheidsmaatregelen. Vanuit het programma verkeersveiligheid rijks-N-wegen zijn in 2025 maatregelen gerealiseerd op de N33, en op delen van de N57, N59 en N99. Ook is conform de vereisten uit de Europese richtlijn RISM-II de verkeersveiligheidsbeoordeling van het rijkswegennet opgeleverd aan de Europese Commissie.

Op het gebied van rijbewijzen zijn de wachttijden bij het CBR weer op orde gebracht en het afschaffen van de keuringen voor ADD en ADHD is bijna afgerond. Ook zijn de voorbereidingen gestart van de implementatie van de nieuwe Europese vierde Rijbewijsrichtlijn. Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ontvingen voor in totaal meer dan 8 miljoen euro subsidie voor hun activiteiten en onderzoeken. De campagnes BoB, MONO, snelheid, fietsverlichting, 't Kan hard gaan en stimuleren vrijwillig gebruik fietshelm zijn uitgevoerd. BoB won de prijs voor beste langlopende overheidscampagne.

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

In aanvulling op de meetbare gegevens stelt het SWOV de factsheet Verkeersdoden in Nederland op. In de factsheet is gedetaillerde informatie bijeengebracht over onder meer de oorzaken van de dodelijke verkeersongevallen, verdeling naar wegtype, leeftijd en geslacht. Ook het CBS publiceert deze gegevens.

1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers
In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers opgenomen. De ambitie uit het SPV is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan in 2050. De afgelopen jaren is er echter sprake van een stijgende trend, met name in het aantal ernstig gewonden. Binnen het traject Trendbrekers verkeersveiligheid is samen met medeoverheden en maatschappelijke partners onderzocht met welke maatregelen deze trend kan worden gekeerd. De uitkomsten van dit traject zijn in juli 2025 gepubliceerd.

Tabel 27 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Basiswaarde					
	2002	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal verkeersdoden	1.066	582	745	684	675	n.n.b.
Ernstig verkeersgewonden (op basis van oude definitie)	16.100					
Ernstig verkeersgewonden (op basis van nieuwe definitie)[1]		6.800	8.300	7.400	7.800	n.n.b.

1 Vanaf 2021 andere definitie ernstige verkeersslachtoffers.
Bron: De Staat van de Verkeersveiligheid, 2024

Toelichting
1. *Verkeersdoden*. In 2024 vielen 9 verkeersdoden minder dan in 2023. Tot 2010 was er sprake van een langjarige daling in het aantal doden, maar sindsdien is er geen sprake meer van een dalende trend.
2. *Ernstig verkeersgewonden*[26]. Het aantal ernstig verkeersgewonden steeg in 2024 ten opzichte van 2023. Dit past binnen de langjarige trend naar meer verkeersgewonden, zoals door SWOV geïdentificeerd.

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

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Specifieke doelstelling 3: Werken aan een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050.
We werken in Nederland toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, heeft het kabinet het doel om in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten dan in 1990.

Om dit doel te bereiken is ingezet op:
1. *Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.* Bij de binnenlandse mobiliteit is bijna de helft van de CO2-uitstoot afkomstig van personenauto's. Personenauto's hebben een gemiddelde levensduur van circa 20 jaar. Daarom is het ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn. Hiermee wordt geborgd dat in 2050 een mobiliteitssector zonder uitstoot gerealiseerd kan worden. Het beleid richt zich op normering, beprijzing en stimulering.
2. *Een emissievrije transportsector inclusief bouwmaterieel in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat zo veel mogelijk bestel- en vrachtauto's (doch minimaal 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's) en al het lichte bouwmaterieel emissieloos zijn.* (Bouw)logistiek is een belangrijke motor van onze economie en daarmee van onze samenleving (Nederland Distributieland). Tegelijkertijd zijn logistieke activiteiten een belangrijke bron van CO_2-uitstoot en andere emissies. De aanpak van de verduurzaming van bestel- en vrachtauto's richt zich op een emissievrije transportsector in 2050.
3. *In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO2-emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik.* De overstap naar hernieuwbare energiedragers is van groot belang om wegtransport te verduurzamen. Het eindbeeld is zero-emissie door de ingroei van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch. Voor de komende decennia is een steeds groter aandeel biobrandstoffen – in met name lucht- en scheepvaart – een kostenefficiënte manier om CO_2 te reduceren.
4. *Verminderen CO_2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.* Om te werken, onderwijs te volgen en te recreëren worden jaarlijks vele kilometers afgelegd. Het streven is reisbewegingen van, naar en voor het werk in 2030 duurzamer te maken. Ook willen we zorgen dat (recreatieve) sectoren voorbereid zijn op de ingroei van duurzame mobiliteit.
5. *Verhogen van het aantal fietskilometers.* Fietsen en lopen zijn de stille krachten achter een bereikbaar, leefbaar, klimaatneutraal en gezond Nederland. Ze verbinden mensen met werk, onderwijs en voorzieningen, dragen bij aan gezondheid en zuinig ruimtegebruik. Fietsen en lopen verlagen het autogebruik op korte afstanden en in combinatie met de trein ook voor de (middel)lange afstanden.

Beleidsconclusies
Middels onderstaande subdoelstellingen zijn er in 2025 stappen gezet richting een klimaatneutrale mobiliteitssector in 2050 en richting het doel om in 2030 55% minder CO_2 uit te stoten dan in 1990.

Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050 met als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn.
In 2025 zijn enkele hervormingen op autobelastingen doorgevoerd en in het belastingplan 2026 verankerd. Een pseudo-eindheffing stimuleert een fossielvrije zakelijke leasemarkt, de MRB-tariefkorting is verhoogd om elektrische en benzineauto's gelijker te belasten en de BPM is vereenvoudigd om verduurzaming van moeilijk te vergroenen voertuigen, zoals bijzonder personenvervoer, te stimuleren. De verwachte ingroei in 2030 komt uit op circa 80%. Aandacht voor de komende jaren dient vooral bij de stimulering van particulieren te liggen en bij het voorkomen van export van de elektrische auto's om zicht te houden op het ijkpunt in 2030.

Een emissievrije transportsector inclusief bouwmaterieel in 2050 met als ijkpunt in 2030 dat zo veel mogelijk bestel- en vrachtauto's (doch minimaal 250.000 bestelauto's en 16.000 vrachtauto's) en al het lichte bouwmaterieel emissieloos zijn.
Bestel- en vrachtauto's: Het aantal emissievrije bestelauto's in Nederland is de afgelopen jaren exponentieel gegroeid. Drijvende factoren zijn o.a. de aanschafsubsidie SEBA (2021 tot 2024) en de op CO2-gebaseerde invoering van bpm voor bestelauto's voor ondernemers per 1 januari 2025. Het aantal emissievrije vrachtauto's in Nederland groeit gestaag. Sturende factoren zijn o.a. de aanschafsubsidie AanZET die in 2025 weer is opengegaan en waaraan in 2025 is gewerkt voor opening in 2026. Wat ook meespeelt, is dat eigenaren van vrachtauto's voorsorteren op de invoering van een vrachtwagenheffing met CO_2-gedifferenteerd tarief per 2026. Voor zowel bestelauto's als vrachtauto's speelt de invoering van zero-emissiezones in verschillende gemeenten per 1 januari 2025 een grote rol. Ten aanzien van deze zones speelt het ministerie een rol in de monitoring, harmonisatie en standaardisatie, bijvoorbeeld via verschillende voortgangsbrieven aan de Tweede Kamer. Ook de CO_2-normen voor fabrikanten (van HDV voertuigen), de invoering van een koolstofbeprijzing in mobiliteit en gebouwde omgeving (ETS-2) en het programma Schoon en Emissieloos Bouwen spelen een belangrijke rol.

Schoon en emissieloos Bouwen
Inmiddels werken 160 convenantpartners aan de transitie om de bouwplaats schoner en stiller te krijgen. De eerste evaluatie uit 2025 laat zien dat er goede stappen worden gezet waardoor de uitvoering van het convenant op gang is gekomen. Hierna worden deze stappen toegelicht. In 2025 was lichter materieel (onder de 56 kW) steeds vaker goed beschikbaar, ook via het ombouwen van fossiele machines naar emissieloze machines. Fabrikanten brengen ook machines op de markt met een gunstiger TCO. Op middelzwaar en zwaar materieel zijn er ook positieve ontwikkelingen, maar in een langzamer tempo. Dit komt mede doordat de routekaart tot 2035 vooral nog op lichter materieel ziet. Voornamelijk koplopers kijken al naar zwaarder materieel. De ontwikkelingen bij varend materieel en specialistisch spoormaterieel blijven door specifieke uitdagingen in de sector achter. Daarnaast laat de evaluatie ook zien dat laadinfrastructuur en daarbij ook netcongestie een knelpunt blijft.

In 2050 alle fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare brandstoffen met als ijkpunt in 2030: 14,5% reductie van CO2-emissies in de gehele keten van energiedragers, van bron tot gebruik.
In 2025 is implementatie van de herziene Europese Renewable Energy Directive (RED-III) per 1 januari 2026 voorbereid. In september heeft een wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer plaatsgevonden. Op 2 oktober heeft de Tweede Kamer ingestemd met het wetsvoorstel. Met de voorstellen

in het wetsvoorstel en onderliggende regelgeving is het RED-III doel van 14,5% CO2-reductie in 2030 verzekerd. Behandeling door de Eerste Kamer vindt plaats in het eerste kwartaal van 2026. De implementatie van de nieuwe jaarverplichtingen voor de landsector, binnenvaart en zeevaart (brandstoftransitieverplichtingen) vindt met terugwerkende kracht plaats vanaf 1 januari 2026.

Verminderen CO_2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.
Het besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit (besluit WPM) verplicht vanaf 1 juli 2024 werkgevers met 100 of meer werknemers (100+ werkgevers) om gegevens aan te leveren over het woon-werk en zakelijke verkeer van werknemers. Met dit besluit wordt beoogd om werkgevers bewuste keuzes te laten maken over verduurzaming van de personenmobiliteit. In 2025 heeft 86% van de 100+ werkgevers voldaan aan de rapportageverplichting over het jaar 2024. Dit percentage is bovengemiddeld voor dit type regelgeving. Het kabinet is voornemens om de ondergrens van 100+ werkgevers te verhogen naar 250+. In januari 2025 is de COVER-subsidie gelanceerd. Met deze regeling kunnen vertegenwoordigers van werkgevers in het mkb subsidie aanvragen om het reisgedrag van werknemers te vergroenen. De opgedane ervaringen met de COVER-subsidie zijn verwerkt in een aangescherpte regeling voor 2026. Daarnaast maakt de subsidie onderdeel uit van het regeldrukprogramma.

Verhogen van het aantal fietskilometers.
In 2025 zijn verschillende projecten ondersteund om het fietsgebruik verder te stimuleren. De in 2024 gestarte TV- en radiocampagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst!' is succesvol in 2025 voortgezet. De provincies investeren in de regionale uitwerking van de campagne. Daarmee gaan landelijke herkenbaarheid en regionaal maatwerk hand in hand. Het programma 'Doortrappen' richt zich op bewustwording en gedragsverandering van de oudere fietsers om hen veiliger te laten fietsen en zo in beweging te houden. Inmiddels zijn meer dan 300 gemeenten aangesloten bij dit programma. Met de City Deal Fietsen voor iedereen zetten ruim 30 partners zich in om zoveel mogelijk volwassenen en kinderen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen, te laten fietsen. Een groot aantal partners is afgelopen jaar gestart met hun project om aan dat doel te werken. Daarnaast werkt IenW aan het verbeteren van de kwaliteit van eigen fietswegen. In 2025 zijn er analyses uitgevoerd om de instandhoudingsopgave voor IenW fietswegen in beeld te brengen.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling van het afgelopen jaar.
1. Klimaat- en Energienota / dashboard klimaatbeleid
2. Monitor jaarlijkse ontwikkelingen in de mobiliteit door het CBS
3. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
4. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit

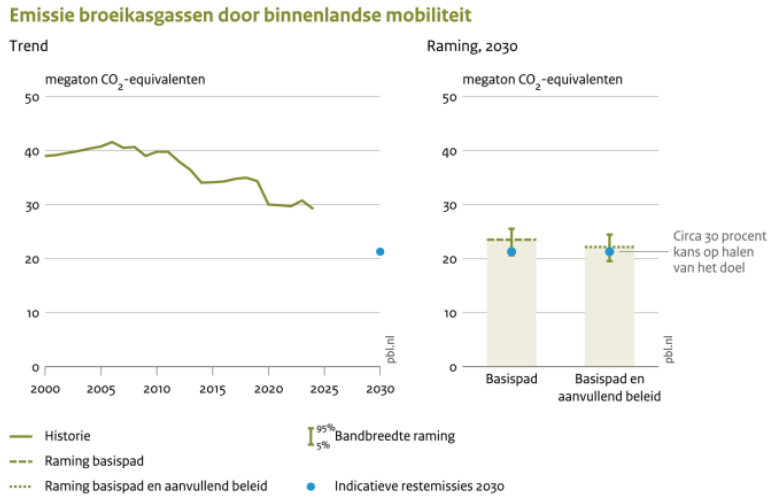
1. Klimaat- en Energienota / dashboard klimaatbeleid
De vijf subdoelstellingen dragen samen bij aan het verlagen van de broeikasgasemissies van de binnenlandse mobiliteit. Sinds 2025 publiceert het kabinet met Prinsjesdag de Klimaat- en Energienota. Hierin wordt op basis van indicatoren op kwantitatieve wijze over de voortgang van het klimaat-

en energiebeleid gerapporteerd. De meest actuele data over de ontwikkelingen op de verschillende subdoelstellingen is daarom te vinden op het Dashboard Klimaatbeleid - Mobiliteit.

2. Monitor jaarlijkse ontwikkelingen in de mobiliteit door het CBS
Met het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) monitort het CBS jaarlijks de ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag in Nederland. Met het ODiN kan onder meer gevolgd worden wat de ontwikkeling is van het aantal fietskilometers.

3. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
Voor 2030 zijn in het kabinet indicatieve restemissies per sector overeengekomen. Daarbij is sprake van overprogrammering om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen. Na de afgesproken verhoging tijdens de voorjaarsbesluitvorming (zie toelichting onder 'beleidsmatige ontwikkelingen') van 2025 bedraagt voor de binnenlandse mobiliteit de indicatieve restemissie 21,3 megaton (Mton) CO2 in 2030. In onderstaande figuur is nog geen rekening gehouden met het aanvullende beleid dat bij de augustusbesluitvorming van 2025 is afgesproken. Bij de KEV 2026 zal met het aanvullende beleid dat bij de augustusbesluitvorming van 2025 is afgesproken, rekening worden gehouden. Deze informatie zal aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij het jaarverslag 2026.

Figuur 9 Emissie broeikasgassen door mobiliteit



Bron: Emissieregistratie (historie); KEV-raming 2025

Toelichting
De raming van KEV 2025 geeft aan op basis van de vastgestelde en voorgenomen beleidsmaatregelen dat wordt uitgekomen op een bandbreedte van 19,5 en 24,5 Mton CO2 in 2030. Daarmee is het verschil in raming met de KEV 2024 beperkt. De geraamde stijging van de uitstoot tot 2030 is vooral toe te schrijven aan het beperkte substantieel beleid in 2025 dat invloed heeft op de raming van het basispad. Daarnaast zorgde de lager geraamde olieprijs en hogere laadtarieven voor een afname van het aandeel elektrische autokilometers, zowel binnen het lichte als het zware wegverkeer. In de raming is rekening gehouden met het benodigde aandeel hernieuwbare energie waar brandstofleveranciers in het kader van de brandstoftransitieverplichting aan dienen te voldoen.

4. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit
Het finaal energieverbruik zoals gedefinieerd in de Europese energie-efficiëntie richtlijn (EED) is het energieverbruik door eindverbruikers in de sectoren industrie, gebouwde omgeving, landbouw en mobiliteit inclusief de internationale luchtvaart. De herziene EED verplicht de EU-lidstaten hun gezamenlijke finaal en primair energieverbruik te verminderen. Voor Nederland resulteert dit doel in een finaal verbruik van maximaal 1.609 PJ. Het finale energieverbruik in Nederland was in 2024 1.728 PJ, en daarmee licht gestegen ten opzichte van 2023 (1.716 PJ). De kans dat Nederland de doelstelling voor het finaal energieverbruik in 2030 haalt, is circa 10 procent. Met aanvullend beleid stijgt de kans tot circa 20 procent.

Figuur 10 Finaal energieverbruik volgens energie-efficiëntierichtlijn (EED 2023)

Finaal energieverbruik volgens EED 2023 in petajoule (historie CBS, raming PBL)

Sector	2020	2021	2022	2023	2024*	2030 raming basis-pad	2030 raming basispad band-breedte	2030 raming aanvullend beleid
Elektriciteit	0	0	0	0	0	0	-	0
Industrie	552	553	508	482	477	453	397 - 466	398 - 467
Gebouwde omgeving	611	662	582	536	539	552	483 - 620	472 - 609
Landbouw	144	144	105	107	115	114	68 - 162	58 - 155
Mobiliteit	434	436	433	450	447	428	385 - 453	385 - 453
Internatio-nale luchtvaart	93	102	134	142	150	169	154 - 190	154 - 190
Totaal	1.833	1.897	1.762	1.716	1.728	1.716	1.575 - 1.803	1.556 - 1.784

* Voorlopige statistieken (CBS 2025a).

Bron: Klimaat- en Energieverkenning 2025, figuur 3.1, Eurostat (historie); KEV-raming 2025

Toelichting
De KEV 2025 maakt gebruik van de meeste recente data voor het energieverbruik. De meest recente data komt uit 2024, het jaar voorafgaand aan de publicatie van de KEV. Het finale energiegebruik in de sector binnenlandse mobiliteit in 2024 is afgenomen ten opzichte van 2023, van 450 PJ naar 447 PJ. Deze daling komt voornamelijk door de verdere groei van het aandeel elektrische voertuigen in het wagenpark. De raming van het energieverbruik in de sector binnenlandse mobiliteit komt uit op 428 PJ in 2030. Het finale energieverbruik van de internationale luchtvaart is toegenomen, van 142 PJ in 2023 naar 150 PJ in 2024. Ten opzichte van 2023 nam het aantal vliegtuigbewegingen van en naar de vijf Nederlandse nationale luchthavens toe met 5,3%. Voor de gehele sector mobiliteit, inclusief luchtvaart, is sprake van een toename van het totaal finaal energieverbruik, met 5 PJ ten opzichte van 2023.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 28 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**341.514**	**266.980**	**417.039**	**497.516**	**434.416**	**477.045**	**– 42.629**	1
Uitgaven	**236.170**	**256.264**	**329.675**	**465.201**	**392.606**	**573.192**	**– 180.586**	
1 Netwerk	**59.438**	**36.333**	**21.183**	**42.771**	**27.406**	**21.304**	**6.102**	
Opdrachten	*5.878*	*8.534*	*11.819*	*12.991*	*10.099*	*13.905*	*– 3.806*	
Wegverkeersbeleid	3.530	3.142	4.386	5.269	4.274	6.188	– 1.914	
Voertuigen en Digitale Infrastructuur	0	0	0	6.454	4.737	4.990	– 253	
Unit Smart Mobility	1.390	0	4.872	0	0	0	0	
Beter Benutten	35	0	0	0	0	0	0	
Duurzame Mobiliteit	– 3	0	0	0	0	0	0	
Overige Opdrachten	926	5.392	2.561	1.268	1.088	2.727	– 1.639	
Subsidies	*0*	*0*	*0*	*0*	*150*	*0*	*150*	
Overige subsidies	0	0	0	0	150	0	150	
Bijdrage aan agentschappen	*9.791*	*8.537*	*8.003*	*9.340*	*10.017*	*7.385*	*2.632*	
Bijdrage aan Agentschap RWS	9.352	8.120	7.194	7.659	7.572	7.385	187	
Overige bijdragen aan agentschappen	439	417	809	1.681	2.445	0	2.445	
Bijdrage aan medeoverheden	*42.600*	*15.480*	*631*	*8.313*	*6.110*	*14*	*6.096*	2
Waarvan aan Caribisch Nederland	11.038	9.820	0	8.313	6.110	0	6.110	
Waarvan Regionale bijdrage MIRT	31.562	5.660	631	0	0	14	– 14	
Bijdragen aan internationale organisaties	*500*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*669*	*3.782*	*730*	*12.127*	*1.030*	*0*	*1.030*	
2 Verkeersveiligheid	**51.575**	**20.053**	**22.368**	**35.155**	**19.602**	**29.381**	**– 9.779**	
Opdrachten	*6.629*	*5.298*	*4.462*	*5.679*	*5.134*	*3.988*	*1.146*	
Verkeersveiligheid	6.629	4.233	4.462	5.679	5.134	3.988	1.146	
Overige opdrachten	0	1.065	0	0	0	0	0	
Subsidies	*10.404*	*10.847*	*10.325*	*11.868*	*9.837*	*10.434*	*– 597*	
Veilig Verkeer Nederland (VNN)	3.844	3.948	4.041	4.102	3.956	4.199	– 243	
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.121	4.243	4.250	4.367	4.433	4.447	– 14	
Waarvan Alert	1.029	0	0	0	0	0	0	
Overige Subsidies	1.410	2.656	2.034	3.399	1.448	1.788	– 340	
Bijdragen aan agentschappen	*879*	*755*	*757*	*743*	*754*	*686*	*68*	
Bijdrage aan Agentschap RWS	879	755	757	743	754	686	68	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*30*	*30*	*30*	*33*	*0*	*0*	*0*	
Overige bijdragen	30	30	30	33	0	0	0	
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*33.633*	*3.123*	*3.328*	*3.135*	*3.877*	*3.273*	*604*	
Bijdrage aan CBR	32.058	2.500	1.585	2.034	3.398	2.173	1.225	
Waarvan bijdrage aan het RDW	1.575	403	0	0	0	0	0	
Overige bijdragen	0	220	1.743	1.101	479	1.100	– 621	
(Schade)vergoedingen	*0*	*0*	*3.466*	*13.697*	*0*	*11.000*	*– 11.000*	3
Stint	0	0	3.466	13.697	0	11.000	– 11.000	
3 Slimme en Duurzame Mobiliteit	**125.157**	**199.879**	**286.124**	**387.275**	**345.598**	**522.507**	**– 176.909**	
Opdrachten	*23.694*	*25.094*	*33.394*	*44.900*	*46.807*	*131.892*	*– 85.085*	4
Innovatie en Intelligentie Transportsystemen	0	8.110	7.031	7.845	9.569	13.269	– 3.700	
Reservering Klimaatakkoord	0	0	0	0	0	5.720	– 5.720	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
Duurzame Logistiek	6.079	0	11.346	0	0	0	0	
Programma vergroening reisgedrag	6.247	1.371	1.187	1.099	1.457	9.334	– 7.877	
Verkeersemissies	0	58	216	375	427	3.341	– 2.914	
Programma fiets	0	0	4.813	0	0	0	0	
Verduurzaming logistiek	0	0	0	0	9.509	9.019	490	
NGF: Dutch Metropolitan Innovations	0	0	1.862	10.055	12.370	20.006	– 7.636	
Beter Benutten	9.278	0	0	0	0	0	0	
Elektrisch vervoer	1.820	0	2.546	0	0	0	0	
Reservering Terugsluis VWH	0	0	0	0	0	0	0	
KF: Laadinfra wegverkeer	0	0	0	233	258	807	– 549	
KF: Laadinfra bouw	0	0	0	0	0	66.483	– 66.483	
Overige opdrachten	270	15.555	4.393	25.293	13.217	3.913	9.304	
Subsidies	*51.722*	*131.753*	*210.974*	*259.368*	*217.865*	*332.077*	*– 114.212*	5
Duurzame Mobiliteit	23.693	22.555	12.146	23.226	7.961	35.641	– 27.680	
Elektrisch Vervoer	26.620	79.464	138.396	134.941	66.073	74.444	– 8.371	
Laad en AanZET	0	0	0	50.136	52.521	90.967	– 38.446	
Bronmaatregelen stikstof	0	28.286	58.382	37.509	22.843	64.121	– 41.278	
KF: Laadinfra wegvervoer	0	0	0	8.867	41.649	23.355	18.294	
KF: Laadinfra Bouw	0	0	0	1.360	7.190	11.330	– 4.140	
Vergroenen reisgedrag	0	0	0	0	1.584	0	1.584	
KF: SWIM	0	0	0	0	14.662	28.000	– 13.338	
Overige subsidies	1.409	1.448	2.050	3.329	3.382	4.219	– 837	
Bijdragen aan Agentschappen	*17.251*	*21.096*	*24.380*	*26.902*	*30.329*	*11.838*	*18.491*	6
Bijdrage aan Agentschap RWS	2.994	3.446	4.168	4.634	4.306	1.744	2.562	
Bijdrage aan Agentschap NEA	3.905	4.705	4.977	5.179	5.784	5.194	590	
Bijdrage aan Agentschap RVO	10.352	12.582	14.767	16.699	19.341	4.680	14.661	
Bijdrage aan Agentschap RIVM	0	363	468	390	566	220	346	
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	0	0	332	0	332	
Bijdragen aan medeoverheden	*30.520*	*20.320*	*17.092*	*51.702*	*44.152*	*46.500*	*– 2.348*	
Duurzame Mobiliteit	6.030	5.547	8.440	37.928	27.767	35.500	– 7.733	
Mobiliteit en Gebieden	24.490	14.773	4.014	591	892	1.000	– 108	
Overige bijdragen aan medeoverheden	0	0	4.638	13.183	15.493	10.000	5.493	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*954*	*40*	*284*	*768*	*657*	*200*	*457*	
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*1.016*	*1.576*	*0*	*3.635*	*5.788*	*0*	*5.788*	7
Ontvangsten	**2.672**	**3.157**	**4.072**	**8.619**	**16.397**	**5.782**	**10.615**	8

Tabel 29 Uitsplitsing verplichtingen (bedragen x € 1.000)

	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2025
Verplichtingen	**341.514**	**266.980**	**417.039**	**497.516**	**434.416**	**476.853**	**– 42.437**
Waarvan garantieverplichtingen	68.800	0	0	0	0	0	0
Waarvan overige verplichtingen	272.714	266.980	417.039	497.516	434.416	476.853	– 42.437

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. Op dit artikel is voor € 42,6 miljoen minder verplicht dan oorspronkelijk geraamd. Het betreft een saldo van diverse mutaties en verplichtingenschuiven, waarvan de belangrijkste zijn:

- Een verlaging van de verplichtingen met – € 63,8 miljoen, zodat ze gelijk zijn aan de uitstaande verplichtingen van de RVO.
- Een verhoging van de verplichtingen met € 14,6 miljoen voor de SPUK aan de NAL-regio's en SEB.
- Een verhoging van de verplichtingen van € 6,4 miljoen als gevolg van ontvangsten door eindafrekeningen van subsidieregelingen, zoals de Laad en AanZet en de SEB.
- Diverse verplichtingenmutaties van per saldo € 0,2 miljoen.

2. In 2025 is € 6,1 miljoen overgeboekt uit het MF voor bijzondere uitkeringen voor het meerjarenplan Saba en het meerjarenplan St. Eustatius. Tevens is er een uitkering gedaan met betrekking tot de derde tranche SPV, die via HXII verantwoord moest worden.
3. Het budget voor de schadevergoeding Stint van € 11 miljoen is niet in 2025 tot uitkering gekomen door vertraging bij een gerechtelijke uitspraak.
4. Op de opdrachten is per saldo € 85,1 miljoen minder uitgaven gerealiseerd als gevolg van:
    - Innovatie en Intelligente Transportsystemen (- € 3,7 miljoen): Op dit budget is € 2,1 miljoen naar 2026 doorgeschoven vanwege een verwachte toename in innovatie initiatieven. Daarnaast is een deel ingezet voor de agentschapsbijdrage aan RWS in het kader BOA-opdrachten.
    - Verkeersemissies (- € 2,9 miljoen): € 2,2 miljoen is overgeheveld naar EZ, ten behoeve van een TNO-onderzoek naar programmatische samenwerking van voertuigemissies en duurzame mobiliteit. Tevens voert RVO een opdracht uit. Verantwoording vindt plaats vanaf een centrale budgetplaats.
    - Reservering Klimaatakkoord (- € 5,7 miljoen): Vanuit de reservering Klimaatakkoord is budget ingezet voor opdrachten Elektrisch Vervoer. Daarnaast is er budget ingezet voor uitvoeringstoetsen door de RDW en een agentschapsbijdrage aan RWS.
    - Programma vergroening reisgedrag (- € 7,9 miljoen): op dit budget heeft een kasschuif naar achteren plaatsgevonden. Het budget was opgevraagd in het ritme waarop het op de AP beschikbaar was en is vervolgens met een kasschuif in het juiste ritme geplaatst. Daarnaast is er budget overgeheveld naar het financiële instrument voor subsidies. Verder is er budget overgeheveld naar het financiële instrument voor agentschapsbijdrage ten behoeve van een bijdrage aan RWS voor de BOA.
    - NGF: Dutch Metropolitan Innovations (- € 7,6 miljoen): door een vertraging in het aangaan van verschillende contracten is € 7,6 miljoen minder gerealiseerd aan uitgaven. Er is € 9,1 miljoen uit 2024 doorgeschoven naar 2025. Daarnaast schuift er €16,7 miljoen door uit 2025 naar latere jaren.
    - Laadinfra bouw (- € 66,5 miljoen): dit is overgeboekt naar het financieel instrument bijdragen aan medeoverheden ten behoeve van de specifieke uitkeringen SEB, SPULA en SPRILA. Daarnaast is er budget overgeheveld naar het MF ten behoeve van laadinfra en batterijsystemen op bouwplaatsen voor RWS. Als laatste is er budget overgeboekt naar het financiële instrument voor agentschapsbijdragen ten behoeve van een bijdrage aan het Rijksvastgoedbedrijf.
    - Overige opdrachten (- € 9,2 miljoen): Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties onder overige opdrachten.
5. Op de subsidies voor slimme en duurzame mobiliteit is in 2025 € 114,2 miljoen minder gerealiseerd vanwege een herziening van de raming. Het gaat hier om:
    - € 27,7 miljoen voor de subsidies voor duurzame mobiliteit.

- Subsidies voor elektrisch vervoer van € 8,4 miljoen (SEPP, SEBA)
- € 38,4 miljoen voor de regelingen Laad en AanZET
- € 41,3 miljoen voor de regelingen gericht op bronmaatregelen stikstof (SSEB).
- € 13,3 miljoen voor de SWIM.
- De regelingen gericht op laadinfra wegvervoer en bouw zijn per saldo met € 14,2 miljoen verhoogd.

6. De hogere bijdragen aan agentschappen (€ 18,5 miljoen) zijn met name het gevolg van hogere uitvoeringskosten van de RVO voor het uitvoeren van de diverse subsidieregelingen op dit artikel (€ 14,7 miljoen). Daarnaast is € 2,6 miljoen aanvullend budget aan RWS beschikbaar gesteld voor het beschikbaar stellen van BOA-capaciteit en het ondersteunen van de aanleg van een landelijk dekkend laadnetwerk voor elektrische vrachtvoertuigen op verzorgingsplaatsen.
7. De hogere bijdrage aan ZBO's/RWT's (€ 5,8 miljoen) komt voornamelijk door uitvoeringstoetsen van de RDW met betrekking tot zero emissie zones, EURO7 en een fietsdiefstalregister.
8. De hogere ontvangsten (€ 10,6 miljoen) worden veroorzaakt door eindafrekeningen van subsidies, waarbij IenW geld terugontvangt.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1 Netwerk (€ 27,4 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 10,1 miljoen).
– *Wegverkeersbeleid (€ 4,2 miljoen)*. Dit betreffen voornamelijk (onderzoeks)opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Dit zijn onder meer opdrachten en campagnes voor ter bevordering van deelmobiliteit en tunnelveiligheid. Ook betreft het uitgaven in het kader van de wegvervoerssector en verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.
– *Voertuigen en digitale infrastructuur (€ 4,7 miljoen).* Dit betreft (onderzoeks)opdrachten op het gebied van Voertuigen en Digitale infrastructuur. Het gaat hier o.a. om contracten met navigatiediensten om verkeersveiligheidswaarschuwingen over bijv. naderende nood - en hulpdiensten, rode kruizen en naderende files door te geven aan de weggebruiker. Daarnaast betreft het uitgaven voor NCAP en overige opdrachten in het kader van smart mobility. Hiermee zijn ook uitvoeringstoetsen ter implementatie van Europese wet- en regelgeving én ter aanscherping van nationale wet- en regelgeving gefinancierd. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 en 2.
– *Overige opdrachten (€ 1,0 miljoen).* Dit betreft uitgaven aan diverse (onderzoeks)opdrachten, onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie van gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

Subsidies (€ 0,2 miljoen)
Dit betreft een eenmalige subsidie verstrekt aan het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur voor het elektrisch laden van deelauto's.

Bijdragen aan agentschappen (€ 10 miljoen).
De bijdrage aan agentschappen op dit artikelonderdeel is grotendeels bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS heeft in 2025 onder meer capaciteit ongezet voor de advisering op het stikstofdossier en voor de besluitvorming van MIRT projecten. Verder ontvangt de RVO middelen om zich voor te kunnen bereiden op de Vrachtwagenheffing. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifiekedoelstelling 1.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 6,1 miljoen).
De bijdrage aan medeoverheden op dit artikelonderdeel is bijna volledig bestemd voor investeringen in infrastructuur op de BES-eilanden. Op het MF wordt jaarlijks een budget beschikbaar gesteld, ten behoeve van het verbeteren van de infrastructuur op de bijzondere gemeentes. In 2025 heeft de Programmering Rijkswegen twee bijzondere uitkeringen verstrekt aan Saba en Sint Eustatius. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

Bijdrage aan ZBO's/RWT's (€ 1,0 miljoen).
De bijdrage aan ZBO's/RWT's op dit artikelonderdeel gaat naar twee organisaties. De RDW ontvangt middelen voor voertuigonderzoek, in het kader van nationale veiligheid. Daarnaast ontvangt het CBR budget ter ondersteuning van de taken van het ZBO. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

2 Verkeersveiligheid (€ 19,6 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,1 miljoen).
– *Verkeersveiligheid (4,0 miljoen).* Onder opdrachten vallen de onderzoeken en activiteiten die gerelateerd zijn aan de uitvoering van het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid, dat een onderdeel vormt van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zoals beleidsontwikkeling voor beginnende bestuurders, maatregelen fietsveiligheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor specifieke doelgroepen (bijv. ouderen en jongeren). Om gedragsbeïnvloeding te bereiken zijn onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (onder andere BOB en MONO). De uitgaven zijn hiervoor zo'n € 1,5 miljoen. De uitgaven hiervoor zijn voor een groot deel bij en aan RWS gedaan. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.
– Tot slot is zo'n € 1,1 miljoen uitgegeven aan diverse verkeersveiligheid (onderzoeks)opdrachten. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Subsidies (€ 9,8 miljoen).
– *Veilig Verkeer Nederland (€ 4,0 miljoen)* en *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (€ 4,4 miljoen).* Er zijn in 2025 subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren maatschappelijke producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

– *Overige subsidies (€ 1,4 miljoen).* In 2025 zijn onder andere subsidies verstrekt aan TeamAlert (ca € 1,0 miljoen), CROW (ca € 0,2 miljoen) en aan de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (ca € 0,1 miljoen). Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan agentschappen (€ 0,8 miljoen).
De bijdrage aan agentschappen is volledig bestemd voor RWS en heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS heeft in 2025 onder meer capaciteit ingezet voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 3,9 miljoen).
Dit betreft de regulier bijdrage aan CBR (€ 3,4 miljoen) voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid en diverse bijdragen aan (€ 0,5 miljoen) aan verschillende organisaties. Het heeft hiermee bijgedragen aan de realisatie van specifieke doelstelling 2.

3 Slimme en duurzame mobiliteit (€ 345,6 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 46,8 miljoen).
– *Innovatie en intelligente transportsystemen (€ 9,6 miljoen).* De opdrachten in het kader van Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben voor het grootste deel betrekking op opdrachten die het Rijk centraal aangaat ten behoeve van de regio overstijgende uitgaven in het kader van Veilig, Slim en Duurzaam. Er zijn verschillende opdrachten verstrekt voor UDAP, slimme duurzame verstedelijking en verschillende beleidsmatige onderzoeksopdrachten. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Programma Vergroenen Reisgedrag (€ 1,5 miljoen).* Dit betreft uitgaven voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, bijvoorbeeld rond thuiswerken, opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijze (sociale innovatie), minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Verkeersemissies (€ 0,4 miljoen).* Voor verkeersemissies zijn opdrachten verstrekt in het kader van het monitoren van de stikstofuitstoot. Te denken valt aan een bijdrage aan TNO voor het meetprogramma MaVe. Ook de campagne voor de elektrificatie van de brom- en snorfiets is hier verantwoord. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Verduurzaming Logistiek (€ 9,5 miljoen).* Dit zijn middelen uit het Klimaatakkoord 2019. Het betreft onderzoeksuitgaven voor stadslogistiek, zero emissie voertuigen, logistieke laadinfrastructuur en in het kader van verbeteren CO2-prestaties. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *NGF: Dutch Metropolitan innovations (DMI) (€ 12,4 miljoen).* Het project Dutch Metropolitan innovations draagt bij aan een digitale koppeling tussen mobiliteit, ruimte en verduurzaming met als doel om een stevige basis leggen voor slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteit in Nederland. Hiervoor zijn opdrachten verstrekt met als doel bij te dragen aan het realiseren van een digitale infrastructuur voor het delen en gebruiken van data. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Laadinfra wegverkeer (€ 0,3 miljoen).* Vanuit het Klimaatfonds is voor laadinfrastructuur voor wegvervoer vanaf 2024 budget beschikbaar gesteld. Het gaat om investeringen in (slimme) laadinfrastructuur. Er zijn

drie belangrijke pijlers: (opschaling) slim laden (mede ter ontlasting van het energienet), laden voor logistiek (inclusief voortzetting Vliegende Brigade) en laden voor bussen, doelgroepen en taxi's. De middelen zijn bij Voorjaarsnota 2025 verder verdeeld en naar het juiste financiële instrument overgeboekt. Daarnaast is er een beleidsmatige opdracht aangegaan. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige opdrachten (€ 13,2 miljoen).* De overige uitgaven hebben o.a. betrekking op campagnes actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en (onderzoeks)opdrachten in het kader van slimme en duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Subsidies (€ 217,9 miljoen).
– *Duurzame mobiliteit (€ 8,0 miljoen).* Hier worden diverse subsidies verantwoord:
  • vergroenen touringcarbussen
  • de SWiM Regeling (rolstoelbusjes, H2 Openbaar Vervoer)
  • subsidies aan NKL, VER, ELaad, CoalitieAndersReizen
  • Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI-Transport).

  Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Elektrisch vervoer (€ 66,0 miljoen).* Dit betreffen de bijdragen voor de stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) en de stimuleringsregeling Emissieloze bedrijfsauto's (SEBA). De SEPP heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrische personenauto's in de kleinere en compacte middenklasse door particulieren, om de emissie van CO2 te verminderen. De SEBA heeft tot doel de groei van elektrische bestel- en vrachtauto's te stimuleren. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Laad en AanZET (€ 52,5 miljoen).* Dit betreffen de subsidies AanZET voor emissieloze vrachtauto's, publieke laadinfra voor zwaar vervoer, een gedeelte van de waterstof in mobiliteit regeling (SWiM) en uitvoeringskosten.
– *Bronmaatregelen stikstof (€ 22,8 miljoen).* Dit betreft de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB. Met deze subsidieregeling wordt de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel dat nu nog hogere kosten kent, maar wel reeds beschikbaar is, of om te bouwen naar emissiearm materieel in geval van lange afschrijvingstermijnen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Laadinfra wegvervoer (€ 41,6 miljoen).* Dit betreft een subsidie gefinancierd uit het Klimaatfonds en is bestemd voor wegvervoer. Een groot deel van de middelen is bestemd voor de subsidieregelingen publieke logistieke laadinfrastructuur (SPuLa) en private laadinfrastructuur (SPriLa) die in 2024 is opengesteld en heeft betrekking op vrachtvervoer, logistiek laden, taxi's en OV bussen. Deze subsidies zijndoor de RVO uitgevoerd. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *KF: Laadinfra bouw (7,2 miljoen).* Dit betreft middelen uit het Klimaatfonds en is bestemd voor de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur ten behoeve van de bouw. Deze middelen zijn ingezet via de nieuwe regeling voor private laadinfrastructuur, publieke laadinfrastructuur en via de bestaande Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Vergroenen reisgedrag (€ 1,6 miljoen*). De subsidies vergroenen reisgedrag hebben betrekking op MKB-collectieven, verduurzamen bedrijventerreinen en de Coalitie Anders Reizen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

– *KF: SWiM (€ 14,7 miljoen).* Deze middelen zijn afkomstig uit het Klimaatfonds. Deze subsidie heeft als doel om ondernemers te stimuleren over te stappen op waterstof. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige subsidies (€ 3,4 miljoen).* De overige subsidies hebben met name betrekking op een subsidie aan de Vereniging Fietsersbond voor de belangenbehartiging voor fietsen , Wandel en fiets , en subsidie voor een stimuleringsprogramma deelauto's/deelmobiliteit voor minima. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan agentschappen (€ 30,3 miljoen).
De bijdragen aan agentschappen betreffen:
– *Rijkswaterstaat (RWS) (€ 4,3 miljoen).* Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage is capaciteit bij RWS hiervoor ingezet. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) (€ 5,8 miljoen).* Jaarlijks verstrekt het Ministerie van IenW voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer (hernieuwbare energievervoer en brandstoffen luchtverontreiniging) een opdracht aan de NEa. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) (€ 19,3 miljoen).* Aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zijn diverse subsidieregelingen uitbesteed. Te denken valt aan onder andere subsidies elektrisch vervoer en subsidies bronmaatregelen.
– *Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (€ 0,6 miljoen).* Aan het RIVM wordt jaarlijks een bijdrage overgemaakt. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 44,2 miljoen).
– *Duurzame mobiliteit (€ 27,8 miljoen):* Voor zero emissie bussen (€ 8,8 miljoen). De uitkeringen zijn bedoeld voor de 13 OV autoriteiten. Voor de elektrificatie van brom- en snorfietsen (€ 1,5 miljoen). Het gaat om uitkeringen aan gemeenten. Voor de SPUK schoon en emissieloos bouwmaterieel (€ 17,4 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Mobiliteit en Gebieden (€ 0,9 miljoen):* Dit betreft een specifieke uitkering aan provincie Noord Brabant. Het Rijk heeft een bestuursakkoord gesloten met de provincie Zeeland en gemeente Vlissingen. In het Compensatiepakket Zeeland is ten aanzien van het onderdeel bereikbaarheid onder meer afgesproken dat voor de jaren 2021 – 2025 in totaal 5 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld in gelijke jaartranches voor een Living Lab met slimme mobiliteit activiteiten.
– *Overige bijdragen aan medeoverheden (€ 15,5 miljoen):* Specifieke uitkering voor regionale aanpak laadinfra aan provincies. Dit betreft Klimaatfondsmiddelen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,6 miljoen)
– Dit betreft bijdragen aan verschillende internationale organisaties met betrekking tot duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 5,8 miljoen)
– Dit betreft bijdragen aan de RDW voor uitvoeringstoetsen met betrekking tot zero emissiezones, EURO7 en een fietsdiefstalregister. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

Ontvangsten (€ 16,4 miljoen)
Hierop worden de ontvangsten verantwoord die IenW ontvangt van de Stichting Buisleidingstraat en de bestuurlijke boetes van de ILT. De Buisleidingstraat (LSNed) staat met een ontvangstreeks van € 1 miljoen (per jaar) op de beleidsbegroting en heeft betrekking op entreegelden van nieuwe toetreders. De bestuurlijke boetes die door de ILT zijn geïnd betreft het wegtransport en bedraagt structureel € 4,7 miljoen. Het gaat dan om overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Daarnaast zijn verschillende terugontvangsten van subsidieregelingen verantwoord.

G. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 30 Extracomptabele verwijzing naar artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 12 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds	3.886.776
	Andere ontvangsten van artikel 12 Hoofdwegennet	151.496
	Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	**4.038.272**
Waarvan		
12.01	Exploitatie	9.939
12.02	Onderhoud en vernieuwing	1.419.841
12.03	Ontwikkeling	787.642
12.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	959.213
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	861.637

Tabel 31 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.08 ZuidasDok van het Mobiliteitsfonds	232.632
	Andere ontvangsten van artikelonderdeel 17.08 ZuidasDok	
	Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok	**232.632**
Waarvan		
17.08.01	Zuidasdok	232.632

4.3 Artikel 15 Vrachtwagenheffing

A. Algemene doelstelling

Met de vrachtwagenheffing bijdragen aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid
In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de totale verplichtingen, uitgaven en ontvangsten van dit artikel. De onderverdeling naar de financiële instrumenten die de minister tot zijn beschikking heeft, is opgenomen in de totaal tabel van de budgettaire gevolgen van beleid, zoals verderop in het artikel is gepresenteerd.

Tabel 32 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 15 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Exploitatiekosten	0	0	0	0	0	0	0
3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds	0	0	0	0	0	0	0
4 Terugsluis	0	0	0	0	0	0	0
5 Personeelskosten	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 33 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	De minister stimuleert met de vrachtwagenheffing de verduurzaming en innovatie van het Nederlandse wegvervoer.
(doen) uitvoeren	De Minister is als tolheffer systeemverantwoordelijk voor zowel het systeem van de heffing als de besteding van de opbrengsten daarvan.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel vrachtwagenheffing is één specifieke doelstelling geformuleerd. Deze specifieke doelstelling levert een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. In deze begroting zijn ook subdoelstellingen geformuleerd. Daarnaast zijn meetbare gegevens opgenomen. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie. De samenhang tussen de doelstellingen

en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven. Aangezien de Vrachtwagenheffing pas in 2026 ingevoerd wordt, worden vanaf dat moment pas de meetbare gegevens geactualiseerd voor dit artikel.

Tabel 34 Doelenboom artikel 15
Algemene doelstelling
Met de vrachtwagenheffing bijdragen aan een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem .
Specifieke doelstelling
Het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker respectievelijk de vervuiler betaalt' en het geven van een stevige impuls aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.
Subdoelstellingen
1. Bijdragen aan een gelijk internationaal speelveld voor het wegvervoer, doordat vanaf de start van de heffing binnen- en buitenlands wegvervoer hetzelfde betaalt voor het gebruik van de Nederlandse weg.
2. Continu bijdragen aan een schoner vrachtwagenpark.
3. Continu bijdragen aan de doelstelling van een emissievrije wegvervoerssector in 2050.
4. Continu bijdragen aan efficiënter gebruik van de weg door wegvervoer.
Meetbare gegevens
Het aantal gereden kilometers op het heffingsnetwerk (subdoelstelling 1)
Samenstelling vrachtwagenpark (opgesplitst in CO2- en Euro-emissieklassen en nieuwverkoop) (subdoelstellingen 2 en 3)
Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing (subdoelstellingen 2 en 3)
Emissies en Energieverbruik mobiliteit in Klimaatmonitor (subdoelstellingen 2 en 3)

Toelichting:
Artikel 15 vrachtwagenheffing is voor het eerst opgenomen in de begroting 2025, maar heeft pas budget beschikbaar vanaf 2026. In 2025 worden alle zaken omtrent vrachtwagenheffing nog verantwoord onder de andere artikelen van IenW. Om deze reden wordt er geen extra toelichting opgenomen voor dit artikel.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 35 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 15 Vrachtwagenheffing (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
2 Exploitatiekosten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Opdrachten	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Opdrachten aan ILT	0	0	0	0	0	0	0
Programmakosten	0	0	0	0	0	0	0
Bijdragen aan agentschappen	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
RVO	0	0	0	0	0	0	0
RWS	0	0	0	0	0	0	0
Bijdr ZBO's/RWT's	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
RDW	0	0	0	0	0	0	0
CJIB	0	0	0	0	0	0	0
3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken	0	0	0	0	0	0	0
Terugbetaling realisatiekosten aan MF	0	0	0	0	0	0	0
Terugbetaling stimuleringspakket aan MF	0	0	0	0	0	0	0
4 Terugsluis	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Subsidies	0	0	0	0	0	0	0
5 Personeelskosten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Eigen personeel	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting:
Artikel 15 vrachtwagenheffing is voor het eerst opgenomen in de begroting 2025, maar heeft pas budget beschikbaar vanaf 2026. In 2025 worden alle zaken omtrent vrachtwagenheffing nog verantwoord onder de andere artikelen van IenW. Om deze reden wordt er geen extra toelichting opgenomen voor dit artikel.

4.4 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

A. Algemene doelstelling

Streven naar een veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk spoor- en ov-systeem voor reizigers en goederenvervoerders/verladers.

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

Tabel 36 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**1.476.750**	**825.715**	**200.147**	**351.392**	**236.903**	**64.132**	**172.771**
Uitgaven	**1.226.262**	**1.101.614**	**277.447**	**476.714**	**99.489**	**81.265**	**18.224**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	107.423	70.609	66.357	459.028	94.485	64.707	29.778
2 Maatregelenpakket OVS	1.118.839	1.031.005	211.090	17.686	5.004	16.558	– 11.554
Ontvangsten	**885**	**2.588**	**3.202**	**23.751**	**42.594**	**0**	**42.594**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 37 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Regisseren	De Minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van het beleid inzake openbaar vervoer (per trein, bus, tram, metro, taxi en waddenveren), waaronder het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving. Uitvoering vindt plaats door middel van samenwerking in de gehele ov-keten en de gehele goederenketen. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking. Deze regierol wordt ingevuld door: – Regelgeving en afspraken over de benutting van de ov-infrastructuur, de ordening van de ov-markt en voorzieningen- en kwaliteitsniveaus bij infrastructuur in het kader van veiligheid, betrouwbaarheid, doorstroming en duurzaamheid;–Regelgeving en afspraken over concessieoverstijgende onderwerpen, zoals sociale veiligheid, toegankelijkheid, ov-chipkaart, taxivervoer en ov-data; – Het stimuleren van de samenwerking in de gehele ov-keten en de spoorgoederenvervoerketen, door het organiseren van platforms en tafels; – De inzet van de Beleidsimpuls railveiligheid waarin de prioriteiten in de veiligheidsaanpak voor de komende jaren zijn benoemd, zoals het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen, het programma niet-actief beveiligde overwegen, het STS-verbeterprogramma (reductie stop tonend sein passages), suïcidepreventie en externe veiligheid langs het spoor en bij emplacementen. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Handhaving en Toezicht).
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid (zie ook artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid). Voor het Openbaar Vervoer en Spoor betekent dit dat de Minister zorgt voor o.a.: – Een concessie voor het reizigersvervoer over het hoofdrailnet, waarin het aanbod van het reizigersvervoer op het hoofdrailnet is vastgelegd, en een concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel); – De uitvoering van exploitatie, onderhoud en vernieuwing van railinfrastructuur, verkeersleiding, capaciteitsmanagement en het oplossen van veiligheidsknelpunten door ProRail onder aansturing van IenW via de beheerconcessie, zie Mobiliteitsfonds (artikel 13); – De besluitvorming over en uitvoering van investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur (incl. stations) in relatie tot gebiedsontwikkeling, alsmede het vormgeven en uitvoeren van aanpak hoge geluidsbelastingen; – Een bijdrage aan de financiering van het gedecentraliseerde Openbaar Vervoer en het programma Beter Benutten Decentraal Spoor; – Invoering European Railway Traffic Management System (ERTMS) om onder meer de veiligheid verder te verhogen.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Openbaar Vervoer en Spoor zijn twee specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en

kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 38 Doelenboom artikel 16

Algemene doelstelling	
Streven naar een veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk spoor- en ov-systeem voor reizigers en goederenvervoerders/verladers.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Zorgdragen voor een veilig, betrouwbaar, bereikbaar, toegankelijk en betaalbaar personenvervoer per spoor, bus, tram, metro, taxi	Zorgdragen voor veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar vervoer van goederen per spoor
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem dat voorziet in de vervoersvraag en voldoende punctualiteit.	1. Het doel van vervoer van goederen over het spoor is om het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven.
2. Het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV blijft behouden en wordt verbeterd, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV, met als doel een volledig toegankelijk OV in 2040.	2. Het ministerie van IenW zet zich in dat het intermodale vervoer per spoor in 2030 op gelijke voet kan concurreren met het wegvervoer (in de EU).
3. Teneinde een maximale veiligheid op het spoor te borgen wordt ingezet op het minimaliseren van het aantal STS- passages en aanrijdingen op het spoor.	3. We streven naar een dusdanig kwaliteitsniveau van het goederenvervoer per spoor dat het een bijdrage kan leveren aan een modal shift van het vervoer van goederen van de weg naar goederen per spoor, met minimale druk op de leefomgeving
4. Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving voor zowel de reiziger als het personeel.	
5. Het aantal impactvolle verstoringen veroorzaakt door ProRail bedraagt ten hoogste 520 verstoringen per jaar en veroorzaakt door NS ten hoogste 240 per jaar	
6. In 2050 is het huidige trein- en beveiligingssysteem ATB in het hele land vervangen door ERTMS.	
7. De gehele openbaarvervoersector is Zero Emissie en circulair in 2050 en veroorzaakt minimale druk op de Leefomgeving.	
Belangrijkste meetbare gegevens	**Belangrijkste meetbare gegevens**
Aantal gereden treinkilometers	
Spoorveiligheid: STS-passages, aanrijdingen op overwegen en suïcides	
Impactvolle verstoringen op de infrastructuur	
Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren	Punctualiteit goederenvervoer
Punctualiteit reizigersverkeer	Vervoerd ladinggewicht per spoor
Klanttevredenheid in het OV en op de Waddenveren	
Aantal transacties en instappers spoorvervoer	

Specifieke doelstelling 1: Zorgdragen voor een veilig, betrouwbaar, bereikbaar, toegankelijk en betaalbaar personenvervoer per spoor, bus, tram, metro en taxi

We willen een zo aantrekkelijk mogelijk spoor- en ov-systeem waar hoogwaardigheid en toegankelijkheid van belang zijn. Dit doen we door het spoor- en ov-systeem te ordenen met bijvoorbeeld de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000), een gemoderniseerde Spoorwegwet en het verlenen van concessies. Daarbij hebben we ook aandacht voor betaalbaarheid en toegankelijkheid van het spoor- en ov-systeem.

We sturen/stimuleren de sector daarnaast om de veiligheid te verbeteren. Daartoe stellen we onder andere wet- en regelgeving op. Sociale veiligheid en toegankelijkheid zijn twee van de belangrijkste voorwaarden voor

een goed en aantrekkelijk OV. Naast concrete maatregelen wordt ingezet op nauwere samenwerking en kennisdeling tussen de verschillende betrokken partijen.

Om dit te bereiken is ingezet op:

1. *Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem dat voorziet in de vervoersvraag en voldoende punctualiteit.* We hebben in Nederland een goed en betrouwbaar OV netwerk. Om dit doel te bereiken en te behouden zetten we in op het behoud van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing.
2. *Het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV blijft behouden en wordt verbeterd, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV, met als doel een volledig toegankelijk OV in 2040.* Met het Bestuursakkoord Toegankelijk OV zet IenW zich samen met verschillende partijen, zoals provincies, vervoerregio's, vervoerders in om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor iedereen. De afspraken in het akkoord strekken zich uit over de periode 2022-2032 en zijn met name gericht op het verbeteren van de toegankelijkheid voor mensen met een beperking in het regionaal openbaar vervoer.
3. *Teneinde een maximale veiligheid op het spoor te borgen wordt ingezet op het minimaliseren van het aantal STS- passages en aanrijdingen op het spoor.* Dit doen we door de sector aan te sturen en te stimuleren om de veiligheid te verbeteren. Daartoe stellen we onder andere wet- en regelgeving op. We moedigen de sector aan om initiatief te nemen om nog veiliger te presteren.
4. *Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving voor zowel de reiziger als het personeel.* Sociale veiligheid is een van de belangrijkste voorwaarden voor een goed en aantrekkelijk OV. Iedereen moet veilig kunnen reizen en werken in het openbaar vervoer. IenW werkt binnen het 'Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020 – 2025' (Kamerstuk 28 642, nr. 108. Vergaderjaar 2019–2020) samen met vervoerders, decentrale concessieverleners, ProRail, politie, vakbonden en het ministerie van JenV om de veiligheid in het OV te verbeteren.
5. *Het aantal impactvolle storingen veroorzaakt door ProRail bedraagt ten hoogste 520 storingen per jaar en veroorzaakt door NS ten hoogste 240 per jaar.* Om impactvolle storingen op het spoor te voorkomen, werkt het ministerie van IenW samen met ProRail en NS aan diverse maatregelen waaronder preventief onderhoud, verbeterde beveiligingssystemen, snelle respons bij storingen en in sommige gevallen het aanpassen van de dienstregeling.
6. *In 2050 is het huidige trein- en beveiligingssysteem ATB in het hele land vervangen door ERTMS.* Om het huidige het spoor veiliger, sneller en efficiënter te maken, en om internationale treinreizen te vereenvoudigen wordt het trein- en beveiligingssysteem vervangen door ERTMS om.
7. *De gehele openbaarvervoersector is Zero Emissie en circulair in 2050 en veroorzaakt minimale druk op deLeefomgeving.* De transitie naar een volledig zero-emissie en circulaire openbaar vervoersector in 2050 zal een combinatie zijn van verschillende factoren. Allereerst zal er een sterke focus zijn op elektrificatie en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen voor voertuigen. Daarnaast zal de circulaire economie een cruciale rol spelen, waarbij materialen en grondstoffen langer in de keten blijven en hergebruikt worden, waardoor afval geminimaliseerd wordt.

Beleidsconclusies
Zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig ov- en spoorsysteem dat voorziet in de vervoersvraag en voldoende punctualiteit.
In 2025 is ingezet op het borgen van een kwalitatief hoogwaardig, betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer- en spoorsysteem. Door voortzetting van exploitatie, onderhoud en vernieuwing is de basisfunctionaliteit van het netwerk behouden gebleven.

De prestaties op het gebied van betrouwbaarheid en punctualiteit stonden in eerdere jaren onder druk, maar zijn in 2025 verbeterd. Deze positieve ontwikkeling hangt samen met de gerichte maatregelen uit het verbeterprogramma *Betrouwbaar Beter*, zoals toegelicht in de Kamerbrief over de halfjaarverantwoordingen van ProRail en NS (Kamerstuk 2025-2026, 29 984, nr. 1267).

Het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV blijft behouden en wordt verbeterd, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV, met als doel een volledig toegankelijk OV in 2040.
In 2025 zijn met het gevoerde beleid en de bijbehorende uitgaven verdere resultaten geboekt in het behouden en verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, met als horizon een volledig toegankelijk OV in 2040. Eind 2025 is 94% van alle treinstations toegankelijk voor mensen met een beperking. Daarnaast is het aantal langdurig defecte stationsliften (een week of langer) substantieel afgenomen: van circa 15 à 20 per maand vóór de zomer van 2022 naar gemiddeld 5 à 7 per maand in 2025 (exclusief liften die tijdelijk buiten gebruik zijn door gepland onderhoud of vervanging). ProRail stelt sinds begin 2025 real time informatie beschikbaar over de werking van stationsliften door middel van sensoren die storingen melden. Deze informatie wordt wekelijks geactualiseerd en ontsloten via de NS-reisplanner en via DOVA gedeeld via de halteviewer, waardoor reizigers hun reis beter kunnen plannen.

Teneinde een maximale veiligheid op het spoor te borgen wordt ingezet op het minimaliseren van het aantal STS- passages en aanrijdingen op het spoor.
In 2025 is in lijn met de doelstelling ingezet op het borgen van maximale veiligheid op het spoor, onder meer door aandacht voor het minimaliseren van het aantal STS-passages en aanrijdingen op overwegen. De meest recente beschikbare cijfers laten zien dat het aantal STS-passages in 2024 is toegenomen, terwijl het aantal keren dat het gevaarpunt is bereikt gelijk is gebleven ten opzichte van 2023. Ook het aantal aanrijdingen op overwegen is in 2024 toegenomen ten opzichte van 2023. Tegelijkertijd blijkt in de praktijk dat deze cijfers per jaar kunnen schommelen en dat het voor een robuust oordeel wenselijk is om langjarige trends te betrekken. Vanuit dat perspectief blijven de uitkomsten binnen de bandbreedtes van de afgelopen jaren. In 2026 wordt de opvolger van de huidige beleidsagenda spoorveiligheid vastgesteld. Daarin wordt nader beleid uitgewerkt om deze aantallen op een laag niveau te houden en verdere verbetering waar mogelijk te stimuleren.

Samen met partners werken we aan een sociaal veilige reisomgeving voor zowel de reiziger als het personeel.
In 2025 zijn concrete stappen gezet om de sociale veiligheid in het OV te vergroten. Hiervoor is in totaal € 34,4 miljoen extra geïnvesteerd in veiligheid op en rond stations. Van dit bedrag is € 20 miljoen ingezet voor het programma *'Een veilig station; altijd voor iedereen'*, gericht op stations waar het veiligheidsgevoel laag scoort, met maatwerkafspraken via

stationsdeals met ProRail, NS en andere vervoerders. Daarnaast ontving NS € 12 miljoen subsidie voor bodycams voor hoofdconducteurs en is € 2,3 miljoen beschikbaar gesteld voor extra beveiligingskosten rond station Maarheeze. Ook is vanuit de Stationsagenda subsidie verstrekt aan ProRail voor maatregelen op kleinere stations, waaronder cameratoezicht. In samenwerking met JenV is de boete voor reizen zonder geldig vervoerbewijs verhoogd (per 1 oktober 2025). Verder is een kamerbrief (Kamerstuk 2025-2026, 23 645, nr. 865) verstuurd over de opvolging van het OV-NL rapport *'Handhaven in het openbaar vervoer'* en is gewerkt aan een nieuw convenant *Sociale Veiligheid in het OV* vanaf 2026. Een aandachtspunt blijft dat toegang voor ov-boa's tot relevante registers langer duurt dan beoogd door benodigde (wets-)wijzigingen.

Het aantal impactvolle storingen veroorzaakt door ProRail bedraagt ten hoogste 520 storingen per jaar en veroorzaakt door NS ten hoogste 240 per jaar.
Op het gebied van impactvolle storingen laten de beleidsresultaten een gemengd beeld zien. Voor de impactvolle storingen bij ProRail blijven ze achter, terwijl NS boven verwachting presteert. In 2025 heeft ProRail de bodemwaarde voor het aantal impactvolle storingen (520) overschreden, er deden zich in dit jaar 587 impactvolle storingen voor. De Kamer is hierover in december 2025 geïnformeerd via de beantwoording van Kamervragen. In de jaarverantwoording van ProRail over het jaar 2025, die medio 2026 met de Kamer wordt gedeeld, geeft ProRail meer context bij de ontwikkeling. In de bijbehorende Kamerbrief gaat IenW in op de consequenties gekoppeld aan het niet halen van de bodemwaarde. NS scoort in 2025 met 77 storingen ruim beter dan de bodemwaarde (140).

In 2050 is het huidige trein- en beveiligingssysteem ATB in het hele land vervangen door ERTMS.
In 2025 is door de sector gewerkt aan de voorbereiding van de verdere landelijke uitrol van ERTMS. Analyses laten zien dat veel onderdelen van het huidige treinbeveiligingssysteem ATB in de periode 2035–2040 het einde van de levensduur bereiken. Het systeem is technisch verouderd en de beschikbaarheid van kennis en onderdelen neemt af. Daarnaast is vervanging van het communicatiesysteem van het spoor (GSM-R) noodzakelijk, waarbij wordt toegewerkt naar FRMCS. Om vervoer over het spoor ook richting de toekomst te kunnen blijven faciliteren, is een aangepaste, landelijke aanpak voor de uitrol van ERTMS nodig, zodat op termijn sneller en efficiënter kan worden gewerkt. De voorbereidingen hiervoor zijn in 2025 voortgezet.

De gehele openbaarvervoersector is Zero Emissie en circulair in 2050 en veroorzaakt minimale druk op deLeefomgeving.
In 2025 zijn stappen gezet richting een klimaatneutrale en circulaire OV-sector in 2050. Naar aanleiding van de motie Pierik/De Hoop is ProRail, samen met provincies en vervoerders, gestart met het opstellen van een plan voor emissievrij personenvervoer. Dit plan is gedeeld met de Tweede Kamer en wordt in 2026 vervolgd met onderzoek richting een systeemkeuze. Daarnaast is in 2025 het Convenant Circulair OV (CCOV) opgericht en ondertekend door het Rijk, ProRail, decentrale OV-autoriteiten en vervoerders. Partijen werken gezamenlijk aan circulariteit langs zes thema's, waaronder materieel en infrastructuur, en zijn gestart met eerste onderzoeken ten behoeve van monitoring. Ook is de Strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI) tussentijds geëvalueerd en aan de

Kamer gestuurd. Hieruit blijkt dat klimaatneutraliteit in 2030 ambitieus is en dat IenW in de uitvoering naar verwachting maximaal circa 40% CO2-uitstoot kan vermijden in 2030.

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

1. Totaal aantal gereden treinkilometers
2. Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren
3. Punctualiteit van het spoorvervoer
4. Aantal OV-chipkaart inchecks, Instappers regionale treinen en Instappers NS
5. Spoorveiligheid
6. Klanttevredenheid OV
7. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling. Hieronder zijn verwijzingen opgenomen naar enkele rapportages die dergelijke informatie bevatten. De data uit deze rapportages kan aanleiding zijn om het beleid bij te sturen.

1. Totaal aantal gereden treinkilometers

Tabel 39 Aantal gereden treinkilometers

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal aantal treinkm's	160 miljoen	157 miljoen	152 miljoen	158 miljoen	n.n.b.

Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid 2024)

Toelichting
Hierboven staan indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de beleidsagenda spoorveiligheid 2021-2025. Deze indicatoren zijn gerapporteerd in het jaarverslag spoorveiligheid 2024 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), waarin ze mede in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader worden toegelicht.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de jaarverslag 2026.

2. Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren

Tabel 40 Veiligheid en beleving (klantenbarometer)

Indicator	2022	2023	2024	2025
Veiligheid	8	8	8	n.n.b.
Beleving	7,4	7,4	7,3	n.n.b.

Bron: OV-Klantenbarometer 2024

Toelichting
De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddenveren. De onderwerpen op het gebied van klanttevredenheid betreffen clusters, waarin onder andere de volgende zaken zijn meegenomen:
1. Veiligheid: veiligheid rit, algemeen, halte/station
2. Beleving: inrichting, netheid, klantvriendelijkheid, geluid

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

3. Punctualiteit reizigersverkeer

Tabel 41 Punctualiteit van het spoorvervoer reizigersverkeer

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Treinpunctualiteit reizigersverkeer	93,5%	91,1%	87,7%	87,3%	n.n.b.

Bron: ProRail (Jaarverslag 2024)

Toelichting
De treinpunctualiteit reizigersverkeer betreft het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft de website van ProRail de laatste inzichten, Home | ProRail Reports.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

4. Aantal OV-chipkaart inchecks, instappers regionale treinen en instappers NS.

Tabel 42 Aantal OV-chipkaart inchecks, instappers regionale treinen en instappers NS

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal ov-chipkaart transacties	1,56 miljard	1,92 miljard	2,227 miljard	2,396 miljard	n.n.b.
Aantal instappers regionale treinen[1]	29,5 miljoen	40,2 miljoen	864,2 miljoen	922,1 miljoen	n.n.b.
Aantal instappers NS	0,62 miljoen	0,96 miljoen	1,10 miljoen	1,09 miljoen	n.n.b.

1 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.

Bron: Ov-transacties: Translink (Jaarverslag 2024), Instappers: ProRail (Jaarverslag 2024)

Toelichting
Het aantal instappers en het aantal OV-chipkaart transacties geeft inzicht in de betaalbaarheid en de benutting van het OV en spoor.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

5. Spoorveiligheid

Tabel 43 Spoorveiligheid					
Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal STS-passages	105	114	98	112	n.n.b.
Waarvan gevaarpunt bereikt	21	29	29	29	n.n.b.
Aanrijding op overwegen	34	28	29	34	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	9	2	6	11	n.n.b.
Aantal spoorsuicides	186	210	190	186	n.n.b.

Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid 2024)

Toelichting
Hierboven staat een aantal indicatoren voor spoorveiligheid zoals deze worden gehanteerd in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025. Over de indicatoren wordt jaarlijks gerapporteerd op basis van het Jaarverslag Spoorveiligheid, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in functie als National Railway Safety Authority. Hierin worden de indicatoren in samenhang met de achterliggende veiligheidsrisico's nader toegelicht.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de jaarverslag 2026.

6. Klanttevredenheid OV

Tabel 44 Klanttevredenheid OV				
Indicator	2022	2023	2024	2025
Totaaloordeel	*7,9*	*7,8*	*7,8*	n.n.b.
Snelheid	7,6	7,5	7,6	n.n.b.
Gemak	7,6	7,6	7,6	n.n.b.
Comfort	8,1	8	8	n.n.b.
Personeelsmonitor[1]	6,1	n.b.	n.n.b.	n.b.

1 De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.

Bron: OV-Klantenbarometer 2024

Toelichting
De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddenveren. De onderwerpen op het gebied van klanttevredenheid betreffen clusters, waarin de volgende zaken zijn meegenomen:
1. Snelheid: frequentie, overstaptijd, reissnelheid, punctualiteit;
2. Gemak: gebruiksgemak ov-kaart, vervoersbewijs kopen, info halte, informatie rit, info vertragingen;
3. Comfort: klimaat, instappen, zitplaats, overlast, rijstijl;
4. Personeelsmonitor: sociale veiligheid medewerkers.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Tabel 45 Impactvolle storingen op de infrastructuur

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Impactvolle storingen op de infrastructuur	406	455	475	507	n.n.b.

Bron: ProRail (Jaarverslag 2024)

Toelichting
De impactvolle storingen op de infrastructuur is het aantal storingen aan de infrastructuur dat leidt tot (zeer) veel hinder voor reizigers. Vertragingen door defecte treinen of logistieke problemen in de personeels- en/of materieelinzet bij vervoerders tellen hierbij niet mee. Ten opzichte van 2023 is in 2024 het aantal storingen als gevolg van derden (o.a. suïcides) afgenomen, terwijl het aantal technische storingen en het aantal storingen voortkomend uit onderhoud zijn toegenomen. Storingen als gevolg van onderhoud betreffen onder andere een aantal uitgelopen werkzaamheden en storingen als gevolg van uitgevoerde werkzaamheden. Inmiddels is er een verbeteraanpak ingericht waardoor in de tweede helft van 2024 het aantal storingen is gedaald. In de jaarrapportage ProRail 2024, pagina 47, wordt een nadere toelichting gegeven op deze cijfers. De cijfers over 2025 zijn nog niet officieel geverifieerd, maar laten een stijging zien ten opzichte van 2024. De Kamer wordt hierover geïnformeerd in de Kamerbrief bij de jaarverantwoording van ProRail.

De definitieve gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Specifieke doelstelling 2: Zorgdragen voor veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar vervoer van goederen per spoor
De invoering van het digitale treinbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) is één van de sleutels om barrières voor grensoverschrijdend goederenverkeer per spoor weg te nemen. Daarnaast financieren we maatregelen om overwegen veiliger te maken, Stop-tonend-sein (STS) passages te reduceren en andere incidenten tegen te gaan. We dragen daarmee ook bij aan een nog veiliger vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Inzet van het beleid is om aan de spoorse kant bij te dragen aan de modal shift van goederenvervoer van de weg naar goederenvervoer per spoor.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het doel van vervoer van goederen over het spoor is om het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven.* Dit wordt bereikt door een combinatie van maatregelen, waaronder investeringen in geavanceerde beveiligingssystemen zoals ERTMS, strenge veiligheidscontroles voor en tijdens de rit, en een cultuur van voortdurende verbetering en bewustwording bij alle betrokken partijen.
2. *Het ministerie van IenW zet zich in dat het intermodale vervoer per spoor in 2030 op gelijke voet kan concurreren met het wegvervoer (in de EU).* Het ministerie van IenW verbetert de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor door te werken aan betrouwbaarheid, capaciteitsverdeling en het stimuleren van duurzaamheid.
3. *We streven naar een dusdanig kwaliteitsniveau van het goederenvervoer per spoor dat het een bijdrage kan leveren voor een modal shift van het vervoer van goederen van de weg naar goederen per spoor,*

met minimale druk op de leefomgeving. Het ministerie van IenW streeft naar een kwalitatief hoogwaardig goederenvervoer per spoor, zodat dit een aantrekkelijk alternatief wordt voor wegtransport.

Beleidsconclusies
In 2025 is gewerkt aan het realiseren van een veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar spoorgoederenvervoer, met focus op het versterken van de concurrentiepositie en het beperken van de impact op de leefomgeving. In dat kader is het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050afgerond. Dit Toekomstbeeld zet in op het versterken van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer via concrete beleidsmaatregelen, en op het beperken van de impact op de leefomgeving langs het spoor. Hiermee draagt het spoorgoederenvervoer optimaal bij aan de doelstelling om multimodaal goederenvervoer op de lange afstand tot norm te maken. Het Toekomstbeeld is opgesteld in samenhang met de mobiliteitsvisie *Bereikbaarheid op Peil* en de Beleidsagenda Goederenvervoer. De lange termijn doelen richten zich op een betrouwbaar spoorgoederennetwerk, een soepele doorstroming op internationale spoorgoederencorridors, efficiënte afwikkeling op de first en last mile, optimaal gebruik van de Betuweroute en een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving.

Met het Toekomstbeeld en de reeds ingezette beleidsmaatregelen wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de beleidsdoelstellingen voor spoorgoederenvervoer. Aansluitend is gestart met het opstellen van een Uitvoeringsagenda Spoorgoederenvervoer 2026–2030, waarin het Toekomstbeeld verder wordt vertaald naar acties en maatregelen voor de komende jaren.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Spoorveiligheid (zie tabel 43)
2. Vervoerd ladinggewicht per spoor
3. Treinpunctualiteit goederenvervoer
4. Aantal treinkilometers goederenvervoer (zie tabel 39)
5. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur ProRail (zie tabel 45)

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het beleid ten aanzien van goederenvervoer over het spoor. In aanvulling op de meetbare gegevens zijn er verschillende monitoringsinstrumenten beschikbaar die nadere informatie verschaffen over bovenstaande subdoelstelling.

2. Vervoerd ladinggewicht per spoor

Tabel 46 Vervoerd ladinggewicht per spoor

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)	42,621	44,47	39,34	37,81	n.n.b.

Bron: CBS

Toelichting
Het vervoerd ladinggewicht betreft het totale gewicht van de vervoerde goederen plus het gewicht van de verpakking en (in geval van roro- of containervervoer) het leeg gewicht van de transporteenheid. Het CBS rapporteert per kwartaal over het vervoerd ladinggewicht per spoor.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

3. Treinpunctualiteit goederenvervoer

Tabel 47 Treinpunctualiteit goederenvervoer

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Treinpunctualiteit goederenvervoer	66,3%	65,5%	60,5%	61,6%	n.n.b.

Bron: ProRail (Jaarverslag 2024)

De treinpunctualiteit goederenvervoer betreft het percentage goederentreinen waarbij de vertraging op het eindpunt minus de vertraging op het vertrekpunt kleiner is dan 3 minuten. Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft de website van ProRail de laatste inzichten, Home | ProRail Reports.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 48 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**1.476.750**	**825.715**	**200.147**	**351.392**	**236.903**	**64.132**	**172.771**	**1**
Uitgaven	**1.226.262**	**1.101.614**	**277.447**	**476.714**	**99.489**	**81.265**	**18.224**	
1 OV en Spoor	**107.423**	**70.609**	**66.357**	**459.028**	**94.485**	**64.707**	**29.778**	
Opdrachten	*5.295*	*4.844*	*7.647*	*4.954*	*5.490*	*4.401*	*1.089*	
OV & Stations	1.632	1.371	1.835	1.250	1.676	1.005	671	
Aansturing NS en Prorail	0	1.842	3.359	0	0	0	0	
ACM	0	0	0	0	0	1.831	– 1.831	
Opdrachten SU	0	468	141	0	0	0	0	
Overige Opdrachten	3.663	1.163	2.312	3.704	3.814	1.565	2.249	
Subsidies	*23.881*	*33.710*	*19.126*	*234.897*	*84.678*	*56.305*	*28.373*	*2*
Maatregelen Spoorgoederenvervoer	18.469	17.855	9.363	0	0	0	0	
NS IC Dordrecht-Brabant	1.460	0	0	0	0	0	0	
NS IC Dordrecht - Breda	0	1.490	0	0	0	0	0	
Consumentenorganisaties OV	0	1.099	1.015	0	0	0	0	
NS Sociale veiligheid	0	6.000	2.000	3.150	2.300	0	2.300	
NS-concessie	0	0	0	0	17.466	0	17.466	
Overige Subsidies	3.952	7.266	6.748	231.747	64.912	56.305	8.607	
Bijdragen aan agentschappen	*899*	*887*	*1.209*	*1.221*	*1.079*	*895*	*184*	
Waarvan bijdrage aan KNMI	47	14	14	15	16	15	1	
Waarvan bijdrage aan RWS	823	826	1.057	880	768	880	– 112	
Waarvan bijdrage RVO OVS ERTMS	29	47	0	326	295	0	295	
Bijdrage aan overige agentschappen	0	0	138	0	0	0	0	
Bijdragen aan medeoverheden	*77.275*	*31.069*	*38.263*	*217.864*	*3.143*	*3.004*	*139*	
Bijdrage medeoverheden OVS	74.735	28.446	35.489	214.946	91	565	– 474	
CLU Betuweroute en HSL	2.450	2.623	2.774	2.918	3.052	2.439	613	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*73*	*99*	*112*	*92*	*95*	*102*	*– 7*	

					Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil	
2 Maatregelenpakket OVS	**1.118.839**	**1.031.005**	**211.090**	**17.686**	**5.004**	**16.558**	**– 11.554**	
- Subsidies	*1.118.839*	*1.031.005*	*211.090*	*17.686*	*5.004*	*16.558*	*– 11.554*	*3*
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	1.118.839	1.031.005	105.994	4.511	0	0	0	
Transitievangnet OV	0	0	105.096	13.175	5.004	16.558	– 11.554	
Ontvangsten	**885**	**2.588**	**3.202**	**23.751**	**42.594**	**0**	**42.594**	**4**

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. Op dit artikel is voor € 172,7 miljoen meer verplicht dan oorspronkelijk geraamd. Het betreft een saldo van diverse mutaties en verplichtingenschuiven, waarvan de belangrijkste zijn:
   - Voor het vastleggen van de HRN concessie (2025 - 2033) aan NS is € 140,5 miljoen aan verplichtingen geboekt.
   - Een overboeking uit het MF van € 14,7 miljoen om een subsidie aan de NS te verstrekken voor de kosten die tussen 2015-2024 zijn gemaakt voor de invoering van OV-betalen.
   - Een overboeking uit het MF van € 6,7 miljoen voor de subsidieregeling maatregelen spoorgoederenvervoer.
   - Een overboeking uit het MF van € 4,5 miljoen voor een subsidie aan de NS voor extra treindiensten in Zeeland (zie ook de kasuitgaven).
   - Overige verplichtingen (€ 6,3 miljoen): Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties.
2. De hogere realisatie op het instrument subsidies (€ 28,4 miljoen) wordt met name veroorzaakt door;
   - Een bedrag van € 14,7 miljoen ten behoeve van de subsidie aan de NS voor OV-betalen. Op een later moment in 2025 is dit bedrag vanuit het Mobiliteitsfonds overgeboekt naar beleidsbegroting HXII. Deze subsidie heeft als doel om betalen en reizen in het openbaar vervoer gemakkelijker te maken. De NS ontvangt hiervoor in 2025 een eenmalige compensatie.
   - Een subsidie aan de NS omdat de NS gedurende de concessieperiode 2025-2033 extra treindiensten uitvoert in de provincie Zeeland in het kader van Wind in de Zeilen. Hiervoor is € 4,5 miljoen in 2025 aan het MF onttrokken.
   - Diverse kleinere verlagingen van het uitgavenbudget of verlagingen die onder de verplichtingen zijn toegelicht met een saldo van € 9,2 miljoen.
3. De lagere realisatie op het instrument subsidies op (€ 11,6 miljoen) is veroorzaakt door lagere uitgaven door vertraging in de afwikkeling van het Transitievangnet OV.
4. De hogere realisatie op de ontvangsten (€ 42,6 miljoen) is veroorzaakt door bijstellingen van de ramingen van definitieve vaststellingen Beschikbaarheidsvergoedingen OV.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. OV en Spoor (€ 94,5 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 5,5 miljoen).
– *OV en stations (€ 1,7 miljoen).* Dit betreffen opdrachten voor de taxi, fiets in de keten, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Deze opdrachten worden door verschillende organisaties uitgevoerd. Deze opdrachten dragen bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Overige opdrachten (€ 3,8 miljoen)*. Dit betreffen voornamelijk opdrachten voor veiligheid en internationaal (Veiligheid en Goederen), algemene opdrachten en opdrachten RWS (Beleid en Omgeving) en diverse losse opdrachten (Rijksinfrastructuur). Deze opdrachten worden door verschillende organisaties uitgevoerd. Deze opdrachten dragen bij aan de realisatie de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Subsidies (€ 84,7 miljoen).
– NS Sociale Veiligheid (€ 2,3 miljoen): Er is budget overgeboekt uit het MF voor een subsidie aan de NS ter verbetering van de sociale veiligheid op stations. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– NS-concessie (€ 17,5 miljoen)
  • *Subsidie NS HRN concessie (€ 12,5 miljoen).* Deze subsidie is onderdeel van de concessie die de NS tot 2033 heeft voor het vervoer op het hoofdrailnet in Nederland. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
  • *Subsidie Wind in de Zeilen Zeeland (€ 4,5 miljoen).* Betreft een subsidie aan de NS gedurende de concessie periode tot 2033 om de gemiste marinierskazerne in Zeeland te compenseren. De subsidie moet zorgen voor investeringen op zowel sociaal als economisch gebied. Deze subsidie draagt daarmee bij aan de realisatie de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
  • Subsidie NS bonus malus (€ 0,5 miljoen). Betreft een subsidie aan de NS van een bonus malus rekening voor het behalen van streefwaarden. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– Overige subsidies (€ 64,9 miljoen):
  • *NS-tarieven (€ 42 miljoen)*: In 2023 heeft de Kamer met het amendement-Bikker (Kamerstuk, 36 410, A, nr. 10) de tariefsverhoging van de NS tarieven over 2024 (8,7%) eenmalig afgewend. Om te voorkomen dat de tarieven in 2025, naast de reguliere prijsontwikkeling van 2025, alsnog stijgen met deze 8,7% extra, heeft het kabinet besloten de kosten voor 2025 evenredig over de reiziger, NS en IenW te verdelen. De middelen voor deze demping voor 2025 komen uit de generieke investeringsruimte op het Mobiliteitsfonds.
  • *Subsidie NS OV Betalen (€ 14,3 miljoen)*. Deze subsidie heeft als doel om betalen en reizen in het openbaar vervoer gemakkelijker te maken. De NS ontvangt heeft hiervoor in 2025 een eenmalige compensatie ontvangen.
  • Overige subsidies (€ 8,6 miljoen). Dit betreft diverse kleine subsidies in het kader van OV en Spoor.
  • Deze subsidies dragen bij aan aan specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan agentschappen (€ 1,1 miljoen).
Met Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering (€ 0,77 miljoen). Dit zijn taken die Rijkswaterstaat uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd. Met het KNMI (€ 0,02 miljoen) zijn afspraken gemaakt over informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor. Voor de RVO worden uitgaven gedaan voor de uitvoeringskosten van de subsidieregeling ERTMS (€ 0,3 miljoen). Dit draagt bij aan beide specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,1 miljoen).
- *CLU (€ 3,1 miljoen).* Dit betreft de jaarlijkse bijdrage voor de Complete Lijn Uitschakeling (waarbij bijvoorbeeld bij een incident een tracé als geheel wordt uitgeschakeld) en de inzet van de 25kV Spanningstester (CLU+) op de Betuweroute en HSL in het kader van de daartoe gesloten overeenkomst met de betrokken Veiligheidsregio's.
- *Overige bijdragen aan medeoverheden (€ 0,09 miljoen).* Dit bedrag betreft met name de betalingen van het Schadeschap HSL-Zuid/A16/A4 (Wet gemeenschappelijke regelingen).
- Dit draagt bij aan beide specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,1 miljoen).
Dit betreft een bijdrage aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF). Deze internationale organisatie richt zich vooral op het creëren van een uniform rechtssysteem voor het vervoer van passagiers en vracht per rails. Dit draagt bij aan beide specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

2. Maatregelenpakket OVS (€ 5,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Subsidies (€ 5,0 miljoen).
- *Transitievangnet OV (€ 5,0 miljoen).* Er is in 2023 eenmalig € 150 miljoen beschikbaar gesteld aan de NS en regionale vervoerders om de gevolgen van de coronacrisis op te vangen. Voor de afwikkeling van de laatste regelingen is in 2025 nog € 5 miljoen uitgegeven. Dit draagt bij aan beide specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Ontvangsten (€ 42,6 miljoen)
Er zijn ontvangsten(€ 42,6 miljoen) gerealiseerd door terugbetalingen bij definitieve vaststellingen van de Beschikbaarheidsvergoeding OV.

G. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 49 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds	3.001.017
	Andere ontvangsten van artikel 13 Spoorwegen	210.898
	Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	3.211.915
Waarvan		
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.561.514
13.03	Ontwikkeling	422.169
13.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	228.232
13.07	Rente en aflossing	0

Tabel 50 Extracomptabele verwijzing naar artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur van het Mobiliteitsfonds	486.829
	Andere ontvangsten van artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	0
	Totale uitgaven op artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur	**486.829**
Waarvan		
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	
14.02	Regionale Mob. Fondsen	0
14.03	Bereikbaarheidsprogramma's	486.829

Tabel 51 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17 Hoofdwegennet van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Mobiliteitsfonds aan artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	536.214
	Andere ontvangsten van artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	
	Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	**536.214**
Waarvan		
17.07	ERTMS	266.825
17.10	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	269.389

4.5 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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

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

Tabel 52 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**188.754**	**60.046**	**209.745**	**116.074**	**177.613**	**204.125**	**– 26.512**
Uitgaven	**26.662**	**22.536**	**81.118**	**70.157**	**54.847**	**118.833**	**– 63.986**
1 Luchtvaart	26.662	22.533	81.118	70.157	54.847	118.833	– 63.986
Ontvangsten	**2.104**	**3.256**	**7.631**	**1.399**	**16.109**	**13.311**	**2.798**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 53 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De rol stimuleren heeft betrekking op de volgende taken: - Het behouden van concurrentievermogen voor het Nederlandse verbindingennetwerk en het borgen van de concurrentiekracht en strategische autonomie van de Nederlandse luchtvaartsector en maakindustrie. - Het voortzetten van de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Daar volgt uitvoering van het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019) en de Luchtvaartnota 2020-2050. - Het uitvoeren van het programma Luchtvaart in Transitie dat innovaties voor het vliegen op waterstof en vernieuwende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen stimuleert. - Het investeren in de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-fuels en alcohol-to-jet-brandstoffen) met de beschikbare middelen uit het Klimaatfonds. - Het uitvoeren van de innovatiestrategie luchtvaart, samen met de luchtvaartsector, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties - Het bijdragen aan de Europese strategie voor kennis en innovatie, met doorlopende inzet op optimale vormgeving en benutting van EU-subsidies. - Het stimuleren en faciliteren van innovatieve ontwikkelingen van drones en onbemande luchtvaartuigen door experimenteren met nieuwe vervoersvormen mogelijk te maken en door de digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. - Het stimuleren dat de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport zich ontwikkelen voor de regio's waarin ze liggen en stimuleren dat zij ten behoeve van de luchthavenbesluiten samen met onder meer omwonenden, belangengroepen en regionale overheden de gewenste ontwikkelrichting van de luchthaven vormgeven.
Regisseren	De rol regisseren heeft betrekking op de volgende taken: - Regie voeren om het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem verder te versterken. - Een actieve bijdrage leveren aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via regels die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. Nederland zet in op een hoge compliance met deze kaders. - Regie voeren door eisen te stellen aan de (digitale) beveiliging van vitale infrastructuur en luchtvaartsystemen. Dit moet technisch falen en bewuste verstoring van buitenaf voorkomen. - Regie voeren op de internationale verbondenheid voor Schiphol en de regionale luchthavens van nationale betekenis door de verbondenheid periodiek te beoordelen aan de hand van het beleidskader netwerkkwaliteit en daar waar mogelijk te verbeteren. - Regie voeren om te komen tot een hernieuwde balans in de omgeving van Schiphol. In de afweging van de publieke belangen rondom Schiphol heeft het voorrang de geluidsoverlast aan te pakken en tegelijk de economische functie van Schiphol te behouden. - Het vaststellen van de (gewijzigde) luchthavenbesluiten voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. - Het nationaal en internationaal richten op het veiligstellen en verbeteren van de inrichting, het beheer en het gebruik van het luchtruim en op de verbetering van de prestaties van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC),een intensievere samenwerking tussen civiele en militaire luchtverkeersleidingsorganisaties (integratie) en een betere samenwerking van internationale luchtverkeersleidingsorganisaties binnen het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). - Het inzetten op een intensivering en stroomlijning van de inspanningen van alle overheden, belangenorganisaties en sectorpartijen betrokken bij bovenstaande beleidsopgaven.
(doen) uitvoeren	De rol uitvoeren heeft betrekking op de volgende taken: - Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV) voor de jaren 2023–2026. - Het uitvoeren van de Actieagenda trein en luchtvaart in samenwerking met partners. - Het uitvoeren van het Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. - Invulling geven aan het Schipholbeleid. Het doel van het beleid is om de rechtspositie van omwonenden te herstellen en de geluidsoverlast rondom de luchthaven aan te pakken. Dit is geconcretiseerd in een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol, maar met behoud van de verbondenheid. Dit doet IenW door te werken aan het beëindigen van anticiperend handhaven (herstel rechtspositie), het vaststellen van een gewijzigd Luchthavenverkeerbesluit en door te werken aan de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel voor de milieuruimte. - De beschikbare luchthavencapaciteit (slots) zo zorgvuldig, kwalitatief en efficiënt mogelijk blijven inzetten. - De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen laten uitvoeren die inzicht geeft in de hub-positie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens. - Het ontwikkelen van het nieuwe stelsel voor geluidsnormen en werken aan de reductie van andere emissies. - Verdere invulling geven aan de Programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda. - Verdere implementatie van de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen. - In internationaal verband bijdragen aan de verdere implementatie van het mondiale doel van netto-nul CO2-emissies in 2050, zoals vastgesteld door ICAO voor de internationale burgerluchtvaart. - Inzet plegen in Brussel op voor Nederland relevante beleidsontwikkelingen, o.a. slots, luchthaventarieven, concurrentiepositie, grondafhandeling en passagiersrechten. - Het uitvoeren van een aantal projecten in Caribisch Nederland voor de borging van de luchtvaartveiligheid. - Het uitvoeren van het programma Luchtruimherziening.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Luchtvaart zijn drie specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling.

De doelstellingen zijn te herleiden uit de Luchtvaartnota 2020-2050 waarin een nieuwe koers is uitgezet naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld. 'Slim en duurzaam' is het uitgangspunt van de Luchtvaartnota. De luchtvaartsector moet zorgen voor minder hinder en minder uitstoot van vervuilende stoffen. De negatieve effecten op mens, natuur en milieu moeten verminderen. Dit is een omslag in het luchtvaartbeleid. Kwaliteit komt centraal te staan. Er is een nieuwe balans nodig tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen.

Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 54 Doelenboom artikel 17

Algemene doelstelling		
Werken aan een veilige en duurzame luchtvaart die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld en waarbij de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens wordt gewaarborgd.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid	Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen.	Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het luchtvaartveiligheidssysteem verder versterken en continu verbeteren	1. Het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld in stand houden.	1. De rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en uiterlijk 2029 20% minder ernstig geluidgehinderden. 2. Het verminderen van de CO_2-uitstoot van de luchtvaart: in 2030 CO_2-uitstoot op het niveau van 2005, in 2050 50% minder CO_2-uitstoot dan 2005 en in 2070 nul CO_2-uitstoot. 3. Het verminderen van de uitstoot schadelijke stoffen door de luchtvaart
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid	1. Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitsscore (netwerkdiepte x netwerkbreedte), afgezet tegen andere Europese luchthavens	1.Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure 2. CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland 3. Emissies Luchtvaart

Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.
Vliegen is een van de veiligste vormen van transport. De overheid en de luchtvaartsector werken nauw samen om die veiligheid continu te verbeteren. De luchtvaart moet veilig zijn voor vliegtuigpassagiers, bemanning en de mensen die onder vliegroutes en bij vliegvelden wonen en werken.

Om dit te bereiken is ingezet op:

1. *Het luchtvaartveiligheidssysteem verder versterken en continu verbeteren.*
   Zoals vastgelegd in het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) streeft Nederland naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid. Nederland zet in op een volledige compliance met de internationale verplichtingen en heeft de ambitie om voortdurend tot de best presterende landen te behoren.

Beleidsconclusies Luchtvaartveiligheid
Luchtvaartveiligheid
In oktober 2025 is wederom de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid gepubliceerd die inzicht geeft in het Nederlandse luchtvaartveiligheidssysteem[27]. De systeemmonitor laat onder andere zien dat met de uitvoering van de veiligheidsinitiatieven in het Nederlands Actieplan Luchtvaartveiligheid nog steeds aan de verbetering van de luchtvaartveiligheid wordt gewerkt. Ook wordt er inzicht gegeven in hoe het Nederlands Luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) nog verder kan worden versterkt. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor het bepalen van het aantal benodigde inspecteurs op basis van de omvang en complexiteit van de Nederlandse luchtvaartsector.

Onbemande Luchtvaart
In 2025 stond de onbemande luchtvaart in brede zin in het teken van consolideren en professionaliseren. Naast specifieke pilots en beleidsbrieven is gewerkt aan het afronden van lopende actieprogramma's, het verbeteren van uitvoerbaarheid van Europese regelgeving, het versterken van toezicht en handhaving, en het verder inbedden van drones in bestaande veiligheids- en luchtruimprocessen voor onder andere U-space. Daarbij lag de nadruk op het verbeteren van de kaders voor vergunningverlening, opleiding en examinering van drone-operators en het actualiseren van de geo-zonering. 2025 fungeerde daarmee vooral als schakeljaar: minder gericht op nieuwe beleidsambities, en meer op het gereedmaken van het stelsel voor structurele, veilige en verantwoord opgeschaalde inzet van onbemande luchtvaart in de komende jaren.

In februari 2025 heeft de voormalige minister het rapport DroneBoost aan de Tweede Kamer gestuurd. In dat rapport staan concrete voorstellen en de maatschappelijke analyse over hoe Nederland zijn dronesector kan versterken en versnellen, met maatschappelijke use cases zoals medische logistiek, landbouw, inspecties en veiligheid (Kamerstukken II 2024-2025, 30 806, nr. 58).

Op 22 september is een tijdelijke, exclusief luchtruim ingesteld (z.g. drone corridor) tussen Zwolle en Meppel voor een proef met medische drones, uitgevoerd door de ANWB, om bloed, medicijnen en monsters te vervoeren tussen de Isala-ziekenhuizen. Deze corridor maakt het mogelijk om veilig buiten zicht te vliegen (BVLOS) en data te verzamelen over technologie en regelgeving voor opschaling, met een looptijd van minimaal een jaar vanaf september 2025.

In oktober 2025 is een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen IenW, Ministerie van Defensie en de provincie Zuid-Holland om een permanente drone-testzone boven de Noordzee te realiseren. Dit gebied moet BVLOS

[27] https://open.overheid.nl/overheid/openbaarmakingen/api/v0/attachment/40a48387-5472-41c1-8c15-0510bb6a3b04

(Beyond visual line of sight)-experimenten op grote schaal mogelijk maken en is vooral gericht op innovatie en veilig luchtruimgebruik voor langeafstandsdrones.

IenW heeft in november 2025 een besluit gepubliceerd dat een aantal examen- en opleidingsinstellingen voor drone-piloten aanwijst (ter uitvoering van EU-regels)[28]. Hiermee versterkt IenW de infrastructuur voor training, examinering en certificering van drone-operators.

Meetbare gegevens
Luchtvaartveiligheid is niet in één overkoepelende indicator te meten. Het gaat om een veiligheidssysteem. Om inzicht te hebben in de ontwikkeling van dit veiligheidssysteem verschijnt jaarlijks een systeemmonitor luchtvaartveiligheid. Het nog beter kennen en beheersen van de risico's en het samenwerken aan veiligheidsmanagement draagt bij aan de continue verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. De systeemmonitor geeft inzicht in het functioneren van het veiligheidssysteem van de overheid (regelgeving en kaders, toelating en toezicht en reflectie) en het veiligheidssysteem van de sectorpartijen (inrichting (vlieg)operatie).

Specifieke doelstelling 2: Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen
Het ministerie van IenW zet zich in voor een goede verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld, via het onderhouden van een kwalitatief hoogwaardig (inter)continentaal netwerk van luchtvaartverbindingen en goede internationale betrekkingen. Nederland als handelsland kent een open economie en is sterk internationaal georiënteerd. Via de borging van het publieke belang van connectiviteit draagt IenW bij aan het behoud en, waar nodig, de versteviging van de (inter)nationale Nederlandse economische- en handelsbelangen, de werkgelegenheid, de versterking van het vestigingsklimaat en de Nederlandse welvaart.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld in stand houden.*
   Luchtvaart speelt een belangrijke rol in de levering en bevoorrading van (noodzakelijke) producten en diensten in Nederland. Via de luchthavens, met name Schiphol, heeft Nederland verbinding met honderden bestemmingen over de hele wereld. De hubfunctie speelt daarin een belangrijke rol. Het luchtvaartnetwerk van Nederland is van belang voor onze internationale bereikbaarheid. Het bestemmingennetwerk moet passen bij de Nederlandse consument en bedrijven. De netwerkkwaliteit is de beschikbaarheid van directe verbindingen naar preferente bestemmingen. Preferente bestemmingen zijn steden die een aanzienlijk economisch belang voor Nederland vertegenwoordigen of die een bijzondere staatkundige/historische relatie met Nederland hebben. Wanneer de netwerkkwaliteit vanaf Nederlandse luchthavens wordt aangetast, kan dit leiden tot een verslechtering van het vestigingsklimaat en kan dit gevolgen hebben voor het vrachtvervoer.

[28] Staatscourant 2025, nr. 37544 – Besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, nr. IENW/BSK-2025/259278 inzake tijdelijke aanwijzing van examen- en opleidingsentiteiten voor de onbemande luchtvaart (uitvoering EU-verordening 2019/947)

Beleidsconclusies

Nederland goed verbonden

In april 2025 is de Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen 2024 (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936 nr. 1225) uitgebracht. Uit de benchmark blijkt dat drie luchthavens, London Heathrow, Frankfurt en London Gatwick, in 2024 een hoger prijsniveau hebben dan Schiphol. Het nominale prijsniveau van Schiphol is met 13% gestegen ten opzichte van 2023.

Op basis van het bredere evaluatieonderzoek naar de werking van de tariefregulering van Schiphol (Kamerstukken II 2024-2025, 29 665, nr.530) is specifiek onderzoek gedaan naar de wettelijk gereguleerde gewogen gemiddelde kosten van kapitaal van Schiphol. Daarnaast is gekeken naar mogelijke invullingen van de verplichte bijdrage uit niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten (Kamerstukken II, 2025-2026, 31 936, nr. 1258). De onderzoeksresultaten worden betrokken bij mogelijke verbeterpunten van de tariefregulering.

De connectiviteit en de kwaliteit van het bestemmingennetwerk van Schiphol is in de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties in kaart gebracht en vergeleken met concurrerende luchthavens (Kamerstukken II, 2024-2025 31 936, nr. 1238). Uit de monitor blijkt dat het aantal bestemmingen vanaf Schiphol in 2024 licht is gedaald, maar het aantal directe vluchten licht is gestegen. De netwerkkwaliteit van Schiphol (beschikbaarheid van directe vluchten naar preferente bestemmingen) toont een geringe afname ten opzichte van 2023.

In september 2025 is de evaluatie van het aandeelhouderschap in Schiphol, Air France-KLM en KLM met de Kamer gedeeld (Kamerstukken II 2025-2026, 28 165, nr. 467). Deze evaluatie is in opdracht van het ministerie van Financiën uitgevoerd, waarbij de ministeries van IenW en Economische Zaken nauw betrokken waren. Geconcludeerd is dat via formele en informele wijzen van invloed het aandeelhouderschap in de luchtvaartdeelnemingen heeft bijgedragen aan het borgen van het publieke belang verbondenheid. Het aandeelhouderschap is daarmee nog steeds nodig om dit publieke belang nu en in de toekomst te borgen.

In het regeerprogramma van kabinet-Schoof is de invoering van de vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand per 1 januari 2027 opgenomen. Het doel is om een extra budgettaire opbrengst van € 257 miljoen per jaar te behalen en om vluchten over lange afstanden meer te belasten. Deze vluchten veroorzaken meer uitstoot. In 2025 is deze maatregel onderzocht en is het voorstel uitgewerkt, in samenwerking met het ministerie van Financiën en Economische Zaken. Het voorstel is gepresenteerd in het Belastingplan 2026 en in december 2025 door het parlement aangenomen.

In november 2025 is de Nederlandse reactie op de *fitness check* van de Europese Commissie ten aanzien van luchthavenwetgeving verstuurd (Kamerstukken II 2024-2025, 22 112 nr. 4197). Deze fitness check betreft een evaluatie van de EU Slotverordening, de EU Richtlijn inzake luchthaventarieven en de EU Richtlijn inzake grondafhandeling en had als doel om feedback te verzamelen over de doeltreffendheid, efficiëntie, relevantie, samenhang en toegevoegde waarde voor de EU van de drie wetgevingsstukken.

In 2025 zijn gesprekken gevoerd over het moderniseren of afsluiten van bilaterale luchtvaartverdragen tussen Nederland en onder meer Jamaica, Benin, El Salvador, Eswatini en de Seychellen. Met deze nieuwe of gemoderniseerde verdragen wordt in Nederland gevestigde EU luchtvaartmaatschappijen alsmede de luchtvaartmaatschappijen uit de verdragsluitende landen de mogelijkheid geboden om bij te dragen aan de internationale bereikbaarheid van ons land. In de verdragen zijn bepalingen opgenomen over onder meer eerlijke concurrentie, duurzaamheid, en sociale aspecten waaronder arbeidsomstandigheden. De luchtvaartverdragen gaan het komende jaar de ratificatieprocedure in.

Per november 2025 zijn de maatregelen uit de *Balanced approach* procedure voor Schiphol geïmplementeerd. Onderdeel van het maatregelenpakket is een reductie van de capaciteit naar maximaal 478.000 vliegbewegingen per jaar. ACNL heeft een speciale werkwijze uitgewerkt om de impact van deze reductie op de uitgifte van historische slots te beperken. Diverse luchtvaartmaatschappijen vroegen niet al hun historische slots opnieuw aan. Alle luchtvaartmaatschappijen die wel al hun slots opnieuw wensten, kregen die slots toegewezen. Daarnaast was er enige ruimte voor nieuwe toetreders.

Om uiteenlopende redenen, zoals de krimp op Schiphol, bedrijfseconomische keuzes van luchtvaartmaatschappijen en de eigen dynamiek van de vrachtoperatie, is het voor de luchtvrachtsector lastiger geworden om aan slots te komen. In februari 2025 heeft de Kamer een motie (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1210) aangenomen om, in samenwerking met de slotcoördinator en de luchtvrachtsector, meer regieruimte te pakken om de vrachtsector te beschermen. Hierop is onder andere aangegeven dat de slotcoördinator zijn discretionaire bevoegdheid inzet om vrachtvluchten voorrang te geven bij de slotverdeling van ad-hoc slots (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238). De luchtvaartsector verkent in de tussentijd nadere oplossingen voor behoud van vrachtoperaties op Schiphol. IenW ondersteunt hierin en heeft op 19 mei 2025 een vrachttafel voor alle stakeholders georganiseerd.

Regionale luchthavens
De regionale luchthavens van nationale betekenis Groningen Airport Eelde (GAE), Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Maastricht Achen Airport (MAA) hebben in 2025 stappen gezet die nodig zijn om tot een Luchthavenbesluit te komen. Zo is het Luchthavenbesluit voor GAE vastgesteld en per 1 november 2025 in werking getreden. Op 1 oktober 2025 heeft het ministerie van IenW de aanvraag voor een luchthavenbesluit van RTHA ontvangen, zodat ook voor RTHA een ontwerpbesluit kan worden opgesteld.

Lelystad Airport
In 2025 is gewerkt aan de actualisatie van het Wijzigingsbesluit Luchthavenbesluit en het in kaart brengen van verschillende scenario's voor mogelijke openstelling van de luchthaven. Het kabinet gaf aan eind 2025 besluitvorming te voorzien over groothandelsverkeer (commerciële vluchten) op Lelystad. Op 10 december 2025 werd een motie ingediend (Kröger, c.s.) om de regering te verzoeken geen besluiten te nemen over opening van de luchthaven voor commercieel verkeer. Deze motie werd met een meerderheid aangenomen. In de minsterraad van 19 december 2025 is besloten om Lelystad Airport definitief aan te wijzen als locatie voor de ruimtelijke inpassing van de behoefte 'toename gebruik jachtvliegtuigen'

uit het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. In 2026 volgt nadere besluitvorming over en uitwerking van gecombineerde benutting van Lelystad Airport door jachtvliegtuigen en groothandelsverkeer.

Luchtruim
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando Lucht- en Ruimtevaart Strijdkrachten (CLRS) hebben in 2025 verder gewerkt aan de integratie van de militaire luchtverkeersleiding in LVNL. Vanwege de complexiteit en eisen die daaraan worden gesteld, is in 2025 in gezamenlijk overleg met de ministeries van IenW en Defensie besloten tot een gefaseerde integratie. De verwachting is dat in 2026 de eerste fase wordt afgerond. De radar- en naderingsverkeersleiding zal vanaf dat moment via LVNL worden uitgevoerd. Het betrokken Defensiepersoneel treedt dan in dienst bij LVNL. De militaire luchthavens en militaire luchthavens met burgermedegebruik volgen in een latere fase.

Begin 2025 is het door Nederland ingediende prestatieplan (RP4) voor de periode 2025-2029 niet goedgekeurd door de Europese Commissie. In augustus is een herzien plan ter beoordeling bij de Europese Commissie ingediend. De definitieve besluitvorming hierover zal in februari 2026 plaatsvinden.

Luchtruimherziening
Het kabinet werkt aan een slimmere en betere indeling van het luchtruim. Dit past bij het bredere beleid om meer ruimte voor Defensie te creëren en de hinder en uitstoot rondom civiele luchthavens terug te dringen. Het programma Luchtruimherziening bestaat uit twee grote onderdelen: *de nieuwe indeling van het luchtruim* en *Hoger Naderen Luchthavens*. Deze onderdelen hebben ieder een eigen participatie en besluitvormingstraject.

Nieuwe indeling
De nieuwe indeling creëert ruimte voor Defensie door het militair oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim uit te breiden. Gelijktijdig met de uitbreiding van het oefengebied wordt de inrichting van het civiele luchtruim gemoderniseerd. Het uitgangspunt blijft daarbij om zo kort mogelijk te vliegen. Dat leidt tot zo min mogelijk uitstoot van CO2, stikstof en overige schadelijke stoffen in lijn met de Single European Sky doelstellingen. Het betreft een meerjarig proces met meerdere programmapartners, waar onder andere participatie, afstemming met de buurlanden en het uitvoeren van simulaties en veiligheidstoetsen onderdeel van uitmaken. De nieuwe indeling legt bovendien de basis voor Hoger Naderen projecten per luchthaven, gericht op het verminderen van geluidsimpact en is hiermee een tussenstap richting het eindbeeld van het programma Luchtruimherziening.

Op 21 februari 2025 heeft het Programma Luchtruimherziening (LRH) het eerste ontwerp van de nieuwe inrichting van het luchtruim op hoofdlijnen (Schetsontwerp) inclusief effectanalyses en de Startnotitie Hoger Naderen gepubliceerd (Kamerstukken II 2024-2025, 31 913 nr. 1218). Het programma heeft vervolgens diverse informatiemarkten georganiseerd om de omgeving hierover te informeren. Tevens zijn er diverse bestuurlijke gesprekken met provincies, gemeenten en andere stakeholders gevoerd. Hierop volgend hebben de provincies in het kader van de interbestuurlijke samenwerking gebiedsadviezen opgesteld over de ruimtelijke ontwikkelingen op de grond en aandachtspunten daaromtrent welke zij voor de nieuwe indeling zien. Dit in afstemming met betrokken gemeenten.

Op 22 april 2025 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het instellen van de adviescommissie «Uitvoering programma Luchtruimherziening». Deze commissie is ingesteld op verzoek van de Tweede Kamer. De commissie is gevraagd om de nieuwe indeling van het luchtruim integraal te beoordelen en de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de staatssecretaris van Defensie hierover te adviseren. De bevindingen van de commissie over het programma Luchtruimherziening zijn op 18 november 2025 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie aangeboden en vervolgens ook aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr. 1251). De resultaten van genoemde activiteiten worden waar mogelijk verwerkt en dat resulteert in het Voorlopig Ontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim.

Leertraject Hoger Naderen
In 2025 is gestart met de participatie rondom het leertraject Hoger Naderen op één landingsbaan van luchthaven Schiphol, de Zwanenburgbaan. Realisatie van dit project vindt plaats in het huidige luchtruim vóór implementatie van de nieuwe indeling van het luchtruim. Tijdens het leertraject kunnen de luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen en de omgeving ervaring op doen met het participatie- en operationele proces van Hoger Naderen, in aanloop naar de vervolgprojecten welke na de implementatie van de nieuwe indeling worden gerealiseerd. Hiertoe is in het najaar van 2025 een klankbordgroep ingericht waarin omwonenden, luchtruimgebruikers, de provincie Noord-Holland en diverse gemeenten aan deelnemen. In nauwe samenspraak met deze klankbordgroep zal het programma evaluatiecriteria vaststellen, routeontwerpen ontwikkelen, een effectanalyse uitvoeren.

Caribisch Nederland
In 2025 is verder gewerkt aan de verschillende dossiers die in Caribisch Nederland spelen. In het kader van de openbare dienstverplichting (PSO) is de benodigde wetswijziging van de luchtvaartwet BES naar de Tweede Kamer gestuurd, na een positief advies van de Raad van State en een positieve uitkomst van de HUF-toets door de ILT. Implementatie van de wetswijziging is voorzien voor eind 2026.

Daarnaast spelen er verschillende projecten op de luchthavens van de eilanden. Door RWS is in 2025 gewerkt aan de uitwerking van de planfase van de platformen op Bonaire en is er een besluit genomen over de invulling hiervan. Op Saba en St. Eustatius werd door de eilanden zelf binnen hun eigen verantwoordelijkheid, volgens het IenW-beleid, invullingen gegeven aan onderhoud -en beheer van de luchthavens. Voor DC-ANSP is in 2025 verder ingezet op het behouden en versterken van een gezonde financiële basis. Daarnaast is door middel van een subsidie op de ATC-tarieven voor Bonaire ingezet op het vergroten van de connectiviteit in de regio.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitsscore (netwerkdiepte x netwerkbreedte), afgezet tegen andere Europese luchthavens

Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitsscore (netwerkdiepte x netwerkbreedte), afgezet tegen andere Europese luchthavens
Onderstaande tabel geeft de netwerkkwaliteit per luchthaven weer. De netwerkkwaliteit wordt berekend door het aandeel preferente bestemmingen dat direct wordt bediend door de luchthaven, gewogen naar economisch belang (netwerkbreedte), te vermenigvuldigen met de capaciteit naar deze bestemmingen (netwerkdiepte). Het economische belang wordt gemeten aan de hand van de GaWC lijst voor elk land. De netwerkdiepte houdt er rekening mee dat het toevoegen van extra vluchten naar dezelfde bestemming minder toevoegt dan de eerste vlucht naar een nieuwe bestemming.

Het kengetal netwerkkwaliteit wordt omschreven in het Beleidskader Netwerkkwaliteit (Kamerstukken II 2022-2023, 31 936, nr. 1021) en bestaat uit meerdere factoren. De jaarlijkse monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties rapporteert vanaf 2022 ook over de netwerkbreedte, netwerkdiepte en netwerkkwaliteit.

Tabel 55 Kengetal: Netwerkkwaliteit: De preferente bestemmingen waarmee de luchthaven direct is verbonden (op basis van de GaWC lijst) en de ingezette capaciteit naar deze bestemmingen

X1.000	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Schiphol	2031	2152	2247	2297	1367	1429	1844	1991	1985	n.n.b.
Frankfurt	2233	2239	2250	2271	1177	1185	1660	1823	2055	n.n.b.
London Heathrow	2737	2770	2659	2696	1492	1014	1862	2318	2335	n.n.b.
Parijs Charles de Gaulle	2231	2241	2282	2351	1340	1247	1792	2013	2162	n.n.b.
Brussel	693	692	768	746	329	319	467	518	583	n.n.b.
Istanbul	1791	1738	1850	1975	1097	1244	1711	2000	2124	n.n.b.

Bron: Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2024

Toelichting
In 2024 is de kwaliteit van het netwerk van alle luchthavens ten opzichte van 2023 toegenomen, behalve voor Schiphol. De netwerkkwaliteit voor London Heathrow is het hoogst in 2024, gevolgd door Parijs Charles de Gaulle en Istanbul. Voor deze drie luchthavens is het aandeel directe bestemmingen dat wordt bediend, gewogen naar economisch belang, relatief hoog. De geringe afname van de netwerkkwaliteit van Schiphol in 2024 wordt veroorzaakt door de daling in het aandeel van de - naar (economisch) belang gewogen - preferente bestemmingen dat wordt bediend door Schiphol (netwerkbreedte). Dit is in 2024 met 3% gedaald. De ingezette capaciteit op de bestemmingen (netwerkdiepte) is op Schiphol gestegen in 2024.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen
In de omgeving van luchthavens is het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving belangrijk voor de gezondheid van mensen, milieu en natuur. Het kabinet zet daarom in op vermindering van de schadelijke effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *De rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en uiterlijk 2029 20% minder ernstig geluidgehinderden.*
   Om de rechtspositie van omwonenden te verbeteren en de

geluidshinder te beperken is de balanced approach-procedure doorlopen. Deze is op 2 april 2025 afgerond. Het pakket met maatregelen, zoals voorgesteld in de balanced approach-procedure, is per 1 november 2025 geïmplementeerd. Hiermee is naar verwachting 15% van het geluidsdoel ingevuld. In 2026 wordt gemonitord of het geluidsdoel van 15% is behaald. Hierna zal het restpercentage worden ingevuld.

2. *Het verminderen van de CO_2-uitstoot van de luchtvaart: in 2030 CO_2-uitstoot op het niveau van 2005, in 2050 50% minder CO_2-uitstoot dan 2005 en in 2070 nul CO_2-uitstoot.*
   De luchtvaartsector en de overheid hebben in het Akkoord Duurzame Luchtvaart afspraken gemaakt om de CO_2-uitstoot van de luchtvaart te verminderen. De CO_2-doelen uit het Akkoord zijn geconcretiseerd en vastgelegd in de Luchtvaartnota 2020-2050.
3. *Het verminderen van de uitstoot schadelijke stoffen door de luchtvaart.*
   De kwaliteit van de woon-, werk en leefomgeving is belangrijk voor de gezondheid en leefkwaliteit van de mensen in de omgeving. Die kwaliteit bepaalt ook mede de keuze voor een vestigingsplaats van internationale ondernemingen en is daarmee belangrijk voor onze welvaart. Daarom is het belangrijk dat naast geluidshinder ook de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals ultrafijnstof, door vliegtuigmotoren vermindert en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert.

Beleidsconclusies
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol
In 2025 heeft IenW gewerkt aan de effectuering van het regeerprogramma, waarin het kabinet zich tot doel heeft gesteld om de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk te herstellen en de geluidbelasting met 20% terug te dringen met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol.

Om de regelgeving zo snel mogelijk op orde te krijgen en de geluidbelasting te verlagen heeft het kabinet doorgewerkt aan de Europese balanced approach-procedure. In maart 2025 is deze procedure afgerond. De maatregelen in het pakket worden vastgelegd in de regelgeving en via afspraken met KLM en Schiphol. Om te zorgen dat het nieuwe maximumaantal vliegtuigbewegingen kon worden geïmplementeerd per 1 november 2025, is een versneld Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in procedure gebracht en vastgesteld. Om het effect van de maatregelen te monitoren is een plan van aanpak monitoring opgesteld.

Om de rechtspositie van omwonenden te herstellen moet een LVB worden vastgelegd. In 2025 is hiervoor een milieueffectrapportage opgesteld en is het LVB gereed gemaakt voor de voorhangprocedure. Tevens is gestart met de actualisatie van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Voor de lange termijn is de doelstelling om te sturen op milieunormen. Hiertoe wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een stelsel om de negatieve geluidseffecten van de civiele luchtvaart steeds verder te kunnen laten afnemen. Voor de luchtvaart ontstaat dan op de langere termijn groeiruimte als vliegtuigen stiller en schoner worden. In 2025 is een beleidsontwerp hiertoe gepresenteerd en heeft men via participatie input kunnen leveren. Het juridische traject om het beleidsontwerp in wet- en regelgeving te verankeren is in 2025 gestart.

Duurzame luchtvaart
Voor de internationale burgerluchtvaart heeft ICAO een gecombineerde certificeringsstandaard vastgesteld voor geluid- en CO_2-emissies voor nieuwe vliegtuigen. Ook is er gewerkt aan de versnelling van het certificeren van productiepaden voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Nederland heeft aan beide dossiers actief bijgedragen. De tweede periodieke evaluatie van CORSIA bevestigde het functioneren van het systeem en in 2025 is er voor het eerst sprake van een geringe mate van compensatie (offsetting) van emissies.

Op Europees niveau is sinds 2025 de verordening ReFuelEU Aviation van kracht. Hierdoor geldt een bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. De aanwijzing van de bevoegde autoriteiten, en de grondslag voor boetes voor het niet naleven van de bijmengverplichting, zijn vastgelegd in een nationale Uitvoeringswet.

De Europese Commissie heeft een Sustainable Transport Investment Plan (STIP) gepubliceerd. Dit is een niet-wetgevend initiatief met instrumenten en plannen om investeringen in hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de lucht- en zeevaart te stimuleren. Het kabinet heeft dit plan positief beoordeeld. Ook heeft het kabinet in 2025 de SAF roadmap gepresenteerd, samen met de luchtvaartsector (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238). In de SAF roadmap staan acties om de productie en afname van duurzame luchtvaartbrandstoffen te vergroten. Met de toegekende middelen uit het Klimaatfonds worden subsidieregelingen voorbereid voor de opschaling van de productie van duurzame brandstoffen voor de luchtvaart (e-fuels en alcohol-to-jet).

Voor waterstof en elektrisch vliegen is een overzicht van belemmeringen en randvoorwaarden opgeleverd (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1228) en zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, zoals een onderzoek naar mogelijke knelpunten in wet- en regelgeving (Kamerstukken II 2023-2024, 31 936, nr. 1168). Voor de benodigde infrastructuur op de luchthavens is gewerkt aan de implementatie van de Europese Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) en wordt vanuit het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) een project uitgevoerd om de (potentiële) toekomstige energievraag voor luchthavens en benodigde energie-infrastructuur in beeld te brengen (Kamerstukken II 2025-2026, 29 023, nr. 601). Om belemmeringen voor opschaling van waterstof en elektrisch vliegen verder in beeld te brengen en weg te nemen is met de toegekende 20 miljoen euro uit het Klimaatfonds gewerkt aan een subsidieregeling voor praktijkproeftuinen op luchthavens.

Voor het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie is in 2025 voor twee projecten de voorwaardelijke toekenning omgezet in een onvoorwaardelijke toekenning. Het programma bevindt zich in de realisatiefase en de eerste resultaten zijn geboekt. Zo is er instrumentarium beschikbaar gekomen om het ecosysteem in kaart te brengen. Dit helpt om de samenwerking te bevorderen en om certificering te vergemakkelijken, ten behoeve van het vergroten van het verdienvermogen.

Ook is in 2025 verder gewerkt aan de uitvoering van de Innovatiestrategie luchtvaart en is de Kennisagenda luchtvaart opgeleverd (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1225). In deze kennisagenda zijn vragen opgenomen die relevant zijn voor beleid en toezichthouder. Tot slot is op nationaal

niveau de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaarttafel voortgezet, om uitvoering te geven aan het Akkoord Duurzame Luchtvaart (2019).

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
In de omgeving van luchthavens is de leefomgevingskwaliteit belangrijk voor de omwonenden. Het luchthavenluchtverkeer heeft negatieve effecten op die leefomgevingskwaliteit. Tegelijkertijd is het luchtverkeer belangrijk voor onze welvaart en verbondenheid. Het kabinet kiest voor een aanpak waarmee de negatieve effecten afnemen en tegelijkertijd de economische en maatschappelijke functie van Schiphol en de andere luchthavens behouden blijft.

In 2025 is verder gewerkt aan de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor regulering van luchtvaartgeluid (vanwege luchthavenluchtverkeer). Dit stelsel moet het mogelijk maken om te sturen op een lagere geluidbelasting, en moet aansluiten bij de ervaren hinder van omwonenden. Een ambtelijk beleidsontwerp is opgesteld en op verschillende momenten is om een reactie gevraagd aan stakeholders, zoals: luchthavens, omwonendenvertegenwoordigers, GGD, medeoverheden, etc.. Uitvoeringsorganisaties die onder het nieuwe stelsel moeten werken (LVNL, ACNL, ILT) is verzocht om een voorlopige toets op uitvoerbaarheid uit te voeren. De komende periode wordt gestart met de juridische vormgeving en specifiekere participatie ter voorbereiding op het politieke besluitvormingsproces.

Het Luchthavenbesluit Eelde is op 1 november 2025 van kracht geworden. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens het voorschrift dat sinds 2024 van kracht is. Het rekenvoorschrift is een Europese methode waarmee de geluidbelasting als gevolg van vliegtuigen en helikopters rondom regionale luchthavens nauwkeuriger wordt bepaald. Hierdoor kan de impact op de omgeving beter worden beoordeeld, en kan er effectiever gestuurd worden met maatregelen om de hinder te verminderen.

De resultaten van de GGD Gezondheidsmonitor, die eind 2024 is afgenomen, laten zien dat de geluidhinder niet lijkt toe of af te nemen ten opzichte van 2019 (voorafgaand aan de coronapandemie en bijbehorende maatregelen). In deze vierjaarlijkse monitor van de gezondheid in Nederland is sinds 2020 extra aandacht voor de gevolgen van luchtvaartgeluid op de gezondheid van omwonenden. Maatregelen om de geluidbelasting bij Schiphol te verlagen zijn eind 2025 van kracht geworden.

Ten slotte is in 2025 verder onderzoek uitgevoerd naar de bijdrage van luchtvaart aan de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in de omgeving van luchthavens. De invloed van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit (buiten het luchthavengebied) lijkt klein te zijn. Aan onderzoekers is gevraagd om het totaalbeeld van stoffen in beeld te brengen en advies voor vervolgonderzoek en/of beleidsmaatregelen te geven. Vooruitlopend daarop, zijn in het Luchthavenbesluit Eelde maatregelen opgenomen om emissies op het platform (en daarmee ook voor de omgeving) te verminderen.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure
2. CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland

3. Emissies Nederlandse luchthavens
1. **Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure**

Het kabinet zal gedurende het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket op 1 november 2025 monitoren of de doelen uit het balanced approach-pakket worden behaald. Op 1 november 2026 zal uit de monitoring moeten blijken welk percentage van het geluidsdoel is behaald met het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure en daarmee welk percentage nog resteert van het totale geluidsdoel van – 20%.

2. CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland

Tabel 56 Indicator: CO_2-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland (op basis van gebunkerde brandstoffen)

	Bunkering – CO2-uitstoot (miljoen kg)	Bunkering – CO_2-uitstoot (Mton)	CO2-uitstoot, incl. SAF zero emission factor (miljoen kg)	CO_2-uitstoot, incl. SAF zero emission factor (Mton)
2005	11091,6	11,1	11091,6	11,1
2018	12352,44	12,4	12352,44	12,4
2019	12080,68	12,1	12080,68	12,1
2020	6737,12	6,7	6737,12	6,7
2021	7410,2	7,4	7410,2	7,4
2022	9694,88	9,7	9630,24	9,6
2023	10336,36	10,3	10149,63	10,1
2024	10867,24	10,9	10602,09	10,6
2025	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.	n.n.b.

Bron: Op basis van cbs-cijfers over gebunkerde kerosine voor internationale luchtvaart («afzet voor bunkers») en aan de hand van de in Nederland gebunkerde (gemengde) biokerosine voor internationale luchtvaart

Toelichting
De CO_2-uitstoot van vluchten (internationale luchtvaart) vertrekkend vanuit Nederland is berekend aan de hand van de CBS-cijfers over gebunkerde kerosine voor internationale luchtvaart («afzet voor bunkers») en aan de hand van de in Nederland gebunkerde (gemengde) biokerosine voor internationale luchtvaart. Op basis van een emissiefactor wordt kg brandstof omgerekend naar kg CO_2. De CO_2-uitstoot afkomstig van gebunkerde brandstoffen wordt berekend aan de hand van de hoeveelheid verbrande brandstof met een emissiefactor van 3,16 (kg CO_2/kg kerosine). Voor SAF wordt gerekend met een emissiefactor van 0 (kg CO_2/kg SAF). De CO_2-uitstoot in 2024 komt hiermee uit op 10,6 Mton.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

3. Emissies Nederlandse luchthavens

Tabel 57 Indicator: Emissies Luchtvaart

in kton per jaar [1) 2) 3)]	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SO2	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	n.n.b.
NOX	4,2	4,1	2,3	2,6	3,4	3,7	3,9	n.n.b.
PM2.5	0,04	0,04	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	n.n.b.
NMVOS	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	n.n.b.

Bron: CBS Emissies van luchtverontreinigende stoffen volgens NEC-richtlijn, 1990-2024.

Toelichting

1. Onder «Luchtvaart» wordt verstaan: Vervoer van personen en goederen via de lucht. Emissies door het verbranden en verdampen van vliegtuigbrandstoffen tijdens binnenlandse vluchten, en de emissies bij het taxiën, landen en stijgen tot 3000 voet vanaf Nederlands grondgebied van internationale vluchten.
2. Bij de verbranding van een fossiele brandstof, zoals kerosine in vliegtuigmotoren, komen veel verschillende stoffen vrij. De vier stoffen die in deze tabel zijn opgenomen, zijn de belangrijkste als het gaat om lokale luchtkwaliteit. Dat is de reden dat CO_2 niet in deze tabel is opgenomen, want die stof is met name van belang voor het klimaatbeleid (zie Indicator: CO_2-uitstoot van vluchten vanuit Nederland). NO_2 en PM2,5 leveren samen veruit het grootste risico op gezondheidseffecten. SO_2 is een belangrijke stof voor de vorming van ultrafijn stof. De categorie NMVOS bevat de zeer zorgwekkende stoffen (ZZS).
3. In het kengetal Emissies luchtverontreinigende stoffen van Artikel 20 staan de totale hoeveelheden van de vier genoemde stoffen die in Nederland door alle bronnen tezamen per jaar worden uitgestoten. Uit onderzoeksresultaten (Kamerstukken II 2023/24, 30175, nr. 1137 herdruk) blijkt dat de bijdrage van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit beperkt is. Zo wordt de vermindering van de luchtkwaliteit in woonkernen rondom de regionale luchthavens voor gemiddeld 99 procent bepaald door andere bronnen dan luchtvaart. Bij Schiphol zijn andere bronnen dan luchtvaart gemiddeld voor ruim 95 procent verantwoordelijk voor de vermindering van de lokale luchtkwaliteit in woonkernen. Desalniettemin worden de emissies van de Nederlandse luchthavens gemonitord in lijn met de doelstelling minder uitstoot schadelijke stoffen door de luchtvaart. Ook worden in de besluiten maatregelen getroffen om luchtvaartemissies te beperken.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 58 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**188.754**	**60.046**	**209.745**	**116.074**	**177.613**	**204.125**	**– 26.512**	1
Uitgaven	**26.662**	**22.536**	**81.118**	**70.157**	**54.847**	**118.833**	**– 63.986**	
1 Luchtvaart	**26.662**	**22.533**	**81.118**	**70.157**	**54.847**	**118.833**	**– 63.986**	
Opdrachten	*9.925*	*9.254*	*19.680*	*14.652*	*13.782*	*35.787*	*– 22.005*	*2*
Opdrachten GIS	965	918	2.647	0	0	0	0	
GIS-4 regeling	0	0	0	498	1.496	18.953	– 17.457	
Geluidsisolatie Schiphol	0	0	0	0	339	0	339	
Caribisch Nederland	940	287	223	176	169	231	– 62	
Klimaatbeleid	0	0	1.346	0	0	0	0	
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol	0	0	1.948	2.366	2.781	4.193	– 1.412	
Luchtruim Regio Luchthaven	0	0	1.350	1.357	1.672	2.076	– 404	
Luchtruimherziening	0	0	368	2.194	1.127	1.333	– 206	
KF: Luchtvaartverkeer energie	0	0	0	105	704	165	539	
KF: Alcohol-to-jet en Duurzame Luchtvaartbrandstoffen	0	0	0	0	0	100	– 100	
Onbemande luchtvaart	0	0	1.268	0	0	0	0	
NGF: Luchtvaart in transitie	0	0	266	322	117	180	– 63	
Overige Opdrachten	8.020	8.049	10.264	7.739	5.377	8.556	– 3.179	
Subsidies	*3.417*	*3.250*	*48.557*	*49.448*	*35.263*	*79.345*	*– 44.082*	*3*
Subsidies klimaatbeleid	0	0	2.875	0	0	0	0	
Leefbaarheidsfonds	400	0	0	0	0	0	0	
Subsidie tarieven Bonaire	425	420	286	1.269	600	474	126	
Subsidie omploegen graan	1.444	1.436	1.649	1.528	1.406	0	1.406	
NGF: Luchtvaart in transitie	0	0	41.825	44.197	31.321	75.773	– 44.452	
Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	0	0	0	1.205	1.153	1.153	0	
Overige Subsidies	1.148	1.394	1.922	1.249	783	1.945	– 1.162	
Bijdragen aan agentschappen	*6.443*	*6.568*	*7.027*	*2.464*	*2.831*	*1.667*	*1.164*	
Waarvan bijdrage aan RWS	518	285	2.750	484	334	523	– 189	
Waarvan bijdrage aan KNMI	14	14	14	13	30	29	1	
Waarvan bijdrage aan RVO	105	383	396	586	725	763	– 38	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	828	432	293	323	152	171	
Waarvan bijdrage aan RWS (Caribisch Nederland)	5.806	5.058	3.435	465	750	200	550	
Waarvan bijdrage aan RVO (NGF)	0	0	0	623	431	0	431	
Overige bijdragen	0	0	0	0	238	0	238	
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*500*	*1.646*	*512*	*937*	*0*	*937*	
Bijdrage Caribisch Nederland	0	0	1.546	512	937	0	937	
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	500	100	0	0	0	0	
Bijdragen aan internationale organisaties	*1.563*	*2.399*	*1.598*	*1.604*	*1.223*	*1.627*	*– 404*	
Waarvan bijdrage International Civil Aviation Organization (ICAO) (HGIS)	1.454	1.900	1.334	1.395	943	1.455	– 512	
Waarvan overige bijdrage aan (inter-) nationale organisaties	109	499	264	209	280	172	108	
Bijdragen aan ZBO's/RWT's	*1.540*	*565*	*2.610*	*1.477*	*811*	*407*	*404*	
Leningen	*3.774*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	

					Realisatie	Vastgestelde Begroting	Verschil	
Ontvangsten	**2.104**	**3.256**	**7.631**	**1.399**	**16.109**	**13.311**	**2.798**	4

Tabel 59 Uitsplitsing Verplichtingen art.17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**188.745**	**60.046**	**209.745**	**116.074**	**177.613**	**204.125**	**– 26.512**
Waarvan garantieverplichtingen	166.100	34.700	47.400	51.000	55.000	62.800	– 7.800
Waarvan overige verplichtingen	22.354	25.346	162.345	65.074	122.613	141.325	– 18.712

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De lagere realisatie van de verplichtingen van € 26,5 miljoen heeft onder andere te maken met lagere verplichtingen voor Luchtvaart in Transitie. Ondermeer doordat een subsidieontvanger nog niet aan alle voorwaarden voldaan had, kon de subsidie niet meer in 2025 verstrekt worden. Daarnaast is de garantieverplichting voor LVNL naar beneden bijgesteld op basis van het jaarplan van LVNL waarin de investeringsbehoefte is opgenomen.
2. De lagere gerealiseerde uitgaven van € 22 miljoen bij de opdrachten zijn met name het gevolg van vertraging in de uitvoering van de regeling geluidsisolatie (GIS-4)(€ 17 miljoen). Daarnaast voor € 1,4 miljoen bij Programma Omgeving Luchthaven Schiphol. Dit is veroorzaakt door vertragingen in inhoudelijke en politieke besluitvorming, juridische procedures en zeer complexe samenhang van verschillende programma-onderdelen. Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties (- € 3,6 miljoen).
3. De lagere uitgaven van € 44,1 miljoen bij subsidies worden met name veroorzaakt door een lagere uitgaven op de subsidieregeling Luchtvaart in Transitie (€ 44,5 miljoen). Het budget is naar latere jaren geschoven om de voorschotten beter te verspreiden over de looptijd van de subsidie. Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties.
4. De verhoging van het ontvangstenbudget met € 2,8 miljoen komt grotendeels door het NGF-project Luchtvaart in Transitie. De afrekening van de NGF subsidie HOT fase 1 leidt tot hogere ontvangsten van € 2,5 miljoen. De subsidie is lager uitgevallen dan begroot, waardoor deze ontvangsten voor het NGF deelproject HOT fase 2 ingezet kunnen worden. De overige ontvangsten van € 0,3 miljoen betreft met name enkele kleinere ontvangsten.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Luchtvaart (€54,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 13,8 miljoen)

- *GIS 4 regeling (€ 1,5 miljoen).* Met het project Geluidsisolatie Schiphol fase 4 (GIS-4) is de geluidshinder voor omwonenden van Schiphol verminderd door woningen van geluidsisolatie te voorzien. RWS heeft deze taken uitgevoerd. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
- *Geluidsisolatie Schiphol (€ 0,4 miljoen).* Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 4 (GIS-4) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door woningen van geluidsisolatie te voorzien. De uitgaven in 2025 hebben betrekking op de geluidsisolatie van woningen.
- *Caribisch Nederland (€ 0,2 miljoen)*. Het betreft de financiering van diverse onderzoeken, opleidingen, workshops en de ondersteuning van de luchtvaartautoriteit. Het budget is aan verschillende organisaties betaald. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
- *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (€ 2,8 miljoen)*. Opdrachten hebben betrekking op de afronding van de balanced approach-procedure, het opstellen van het LVB, de MER en de ontwikkeling van het nieuwe stelsel van geluidsnormen en andere emissies. Het budget is aan verschillende organisaties betaald. Dit draagt bij aan specifieke doestelling 3.
- *Opdrachten luchtruim regionale luchthavens (€ 1,7 miljoen).* Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor regionale verkenningen voor Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde om de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor te bereiden. Bij Groningen-Eelde is het luchthavenbesluit op 1 november 2025 van kracht geworden. In 2025 zijn dwangsommen betaald voor Maastricht Aachen Airport en Groningen Eelde, vanwege het ontbreken van luchthavenbesluiten. Het budget is aan verschillende organisaties betaald. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
- *Opdrachten luchtruimherziening (€ 1,1 miljoen).* Er is een effectenanalyse opgesteld en er is een adviescommissie uitvoering programma Luchtruimherziening ingesteld. Het budget is aan verschillende organsaties betaald. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
- *Klimaatfonds Luchtvaartverkeer energie* op zee *(€ 0,7 miljoen).* Diverse opdrachten voor Point in Space (Pins). Het betreft opdrachten voor de ontwikeling van vliegroutes voor helikopters op basis van GPS. Het budget is aan verschillende organisaties betaald. Dit draagt bij aan doelstelling 3.
- *NGF-project Luchtvaart in Transitie (€ 0,1 miljoen).* Het betreft onder andere kosten voor onderzoeken, evaluaties en toetsen. Het budget is aan verschillende organisaties betaald. Dit draagt bij aan doelstelling 3.
- *Overige opdrachten (€ 5,3 miljoen).* Deze budgetten zijn aan verschillende organsaties betaald en dragen bij aan alledrie de specifieke doelstellingen. Betreft onder andere:
  - *Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP)*. In 2025 zijn opdrachten uitgevoerd voor de beheersing van veiligheidsrisico's en heeft de ICAO audit plaatsgevonden.
  - *KDC*. Er heeft opdrachtverlening plaatsgevonden aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis levert om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol.
  - *Klimaatbeleid.* De overheid beoogt de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te versterken. Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor fundamenteel onderzoek, het verrichten van haalbaarheidsstudies, het opzetten van pilots/demo's en het creëren van de juiste randvoorwaarden voor zowel de productie van verschillende (nieuwe) typen

duurzame brandstoffen als het versnellen van duurzame innovaties (zoals hybride/elektrische aandrijving, nieuwe voertuigontwerpen en materialen). De middelen zijn ook ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO_2.
- *Onbemande luchtvaart*. Opdrachten hiervoor zijn ingezet voor de implementatie van Europese voorschriften bijvoorbeeld door de ontwikkeling van U-space conform nieuwe Europese regels, kennisontwikkeling en onderzoek bijvoorbeeld voor vertiports en urban air mobility. Daarnaast opdrachten voor veiligheid, verbinden en vernieuwen van onbemande luchtvaart.
- *Luchtvaartveiligheid*. Diverse opdrachten voor onder andere de luchtvaartautoriteit, cyber security en vitale infrastructuur. Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt.

Subsidies (€ 35,3 miljoen)
– *Subsidies Bonaire (€ 0,6 miljoen).* Deze bestaan uit drie subsidies. De eerste is voor een deel van de kosten van de levering van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport aan DC-ANSP (€ 0,3 miljoen). Zonder deze bijdrage zouden de tarieven dusdanig sterk stijgen dat een mogelijke verstoring van de markt zal optreden, met bijbehorend negatief effect op de lokale gemeenschap. De tweede subsidie is voor de AIS/ARO kosten aan DC-ANSP (€ 0,2 miljoen). Deze subsidie zorgt voor compliance met ICAO annex 15 en draagt bij aan het vergroten van de connectiviteit en daarmee het verlagen van de kosten voor vliegtickets. De derde subsidie is aan WeConnect voor het stageprogramma Cari-Aire voor (€ 0,2 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
– *Subsidie omploegen graanresten (€ 1,4 miljoen).* Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. Sinds 2012 is er een subsidieregeling voor het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst in een deel van de Haarlemmermeerpolder. Nagenoeg alle agrariërs in het werkingsgebied nemen deel aan de regeling. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Subsidie luchtvaart in transitie (NGF) (€ 31,3 miljoen).* Deze middelen worden gebruikt om uiterlijk in 2050 een klimaatneutrale luchtvaart te kunnen realiseren. Er wordt ingezet op een duurzame luchtvaartsector en de ambitie om daarbij nieuwe toekomstbestendige banen te creëren. Specifieke maatregelen zijn:
  - De ontwikkeling van innovatieve waterstofoplossingen voor de aandrijving van omgebouwde- en nieuwe straalvliegtuigen;
  - De ontwikkeling van een waterstofbrandstofcel-elektrische aandrijflijn met vernieuwende technologieën, onderdelen en systemen voor o.a. het thermisch management en de opslag van waterstof;
  - De ontwikkeling van innovatieve thermische- en pneumatische systemen voor het verduurzamen van vliegtuigen, zoals airconditioning, koeling en luchtvoorziening;
  - De ontwikkeling van elektrische aandrijflijnen en kabelsystemen, zodat hoge vermogens veilig en met een zo laag mogelijke gewichtstoename gedistribueerd kunnen worden door het vliegtuig;
  - De ontwikkeling van innovatieve productietechnologieën voor thermoplastische composietonderdelen. Hiermee kunnen lichtgewicht (sub-)componenten voor grote vliegtuigen worden ontwikkeld.

- Ontwikkelen van nieuwe productie- en testfaciliteiten én certificering- en accreditatie processen voor luchtvaartbedrijven ten behoeve van bovenstaande ontwikkelingen;
- Toepassing van bovenstaande ontwikkelingen in technologiedemonstraties.

Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.

– *Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (€ 1,2 miljoen).* Dit betreft een financiële bijdrage aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 3.
– *Overige subsidies (€ 0,8 miljoen).* Dit betreft diverse subsidies voor onder andere Commissies regionaal overleg (CRO's), Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordiging Regionale Luchthavens ABReL, Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) Deze subsidies dragen bij aan alle specifieke doelstellingen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 2,8 miljoen)
Dit betreft voornamelijk de bijdrage aan RVO voor de uitvoering van subsidieregelingen voor de Klimaatfondsprojecten e-fuels en Alcohol to Jet. Daarnaast betreft het een bijdrage aan RWS voor beleidsondersteuning en advies (BOA) een bijdrage aan RWS voor de afhandeling van schades Schiphol, een bijdrage aan RWS voor Caribisch Nederland en een bijdrage aan RIVM voor adviesgroepen en onderzoeken. Verder een bijdrage aan KNMI en een bijdrage aan Nea. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 3.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 0,9 miljoen)
In 2025 heeft er een bijdrage aan Saba plaatsgevonden voor Shoulder en Taxiway Renovations (€ 0,6 miljoen) en een bijdrage aan SAR (Search and Rescue) voor het opzetten van beheersorganisatie, aanschaffen materieel en opleiden (€ 0,3 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,2 miljoen)
Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO), aan het samenwerkingsverband binnen ABIS (de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal), en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) wordt in 2025 een bedrag uitgegeven van circa € 1,2 miljoen, waarvan € 0,9 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,8 miljoen)
Voortvloeiend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg' wordt ten behoeve van het operationeel houden van de Soesterbergradar voor de vliegveiligheid op en rond de luchthaven Schiphol een bijdrage verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan LVNL voor werkzaamheden voor open overheid en ten behoeve van de voorbereiding TRS 4.0. Verder wordt een bijdrage aan het CBR gegeven voor eenwijziging stelsel theorie examens beroepluchtvaart. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Ontvangsten (€ 16,1 miljoen)
Dit betreft met name de ontvangsten van de GIS-4 heffing (€ 11,3 miljoen) vanuit de sector. Daarnaast heeft er een afrekening van de subsidie van het NGF deelproject van HOT fase 1 plaatsgevonden dat leidt tot € 2,5 miljoen extra ontvangsten, aangezien de kosten lager zijn uitgevallen dan voorheen

begroot. Deze ontvangsten worden ingezet voor het NGF deelproject HOT fase 2. Verder is er is € 1,1 miljoen ontvangen van RWS voor bijdragen aan medeoverheden CN en € 0,5 miljoen. van ACM die de kosten van haar toezichtstaken deels aan de sector doorbelast. De overige ontvangsten van € 0,7 miljoen betreft met name enkele kleinere ontvangsten.

4.6 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

A. Algemene doelstelling

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

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

Tabel 60 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**42.649**	**115.084**	**47.518**	**303.659**	**73.756**	**147.983**	**– 74.227**
Uitgaven	**32.381**	**55.423**	**75.267**	**80.213**	**152.992**	**253.376**	**– 100.384**
1 Scheepvaart en havens	32.381	55.423	75.267	80.213	152.992	253.376	– 100.384
Ontvangsten	**738**	**495**	**620**	**3.411**	**9.418**	**0**	**9.418**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 61 Rol en verantwoordelijkheden

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

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Scheepvaart en Havens zijn vijf subdoelstellingen geformuleerd. Deze subdoelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere subdoelstelling zijn tevens een of meerdere specifieke doelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen. Scores op indicatoren kunnen aanleiding zijn om beleid bij te sturen. De kengetallen bieden met name belangrijke contextuele informatie.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 62 Doelenboom artikel 18

Algemene doelstelling				
Het realiseren van een veilig, efficiënt, duurzaam en betrouwbaar goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.				
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**	**Specifieke doelstelling 4**	**Specifieke doelstelling 5**
Het verbeteren van de maritieme veiligheid.	Het realiseren van een robuust vaarwegennetwerk en behouden van krachtige (zee)havens nu en in de toekomst.	Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.	Werken aan een sociaal economische gezonde scheepvaart.	Het realiseren van een multimodaal goederenvervoersysteem waarin de kracht van elke modaliteit optimaal gebruikt wordt.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1: Het vanaf heden vergroten van de beeldopbouw op de Noordzee en de response capaciteit om op incidenten gericht op de vitale infrastructuur op de Noordzee te kunnen reageren.	1: Het blijvend op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdvaarwegennet.	1: Het realiseren van de broeikasgas reductie doelen uit internationale afspraken voor de scheepvaart, door vormgeving, herziening en implementatie van de bijbehorende maatregelen.	1. Investeren in de maritieme autoriteit, de kwaliteit van het Nederlandse scheepsregister en het certificeringsproces om de zeevaart als modaliteit te bevorderen	1. Het realiseeren van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer.
2: Het continu versterken van de weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de maritieme sector.	2: Het continu werken aan toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar.	2: Het voorbereiden van Nederlandse maritieme sectorpartijen op een klimaatneutraal energiesysteem door het faciliteren en stimuleren van ombouw van schepen, kennisdeling en gebruik van hernieuwbare energiedragers		2. Volledig logistiek digitaal in 2030: alle informatie-uitwisseling in logistieke ketens tussen bedrijven en overheden op een gestandaardiseerde en gestructureerde digitale manier.
3:. Het doorontwikkelen van adequate noodhulp zodat noodhulp op de Noordzee passend is i.r.t. de snelle ontwikkelingen op de Noordzee.	3: Het behouden van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.			3. Faciliteren en stimuleren van buisleidingtransport als onderdeel van het multimodale transportsysteem.
4: Het continue verbeteren van de beheersing van de nautische risico's.				
Meetbare gegevens				
scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee	passeertijd sluizen		ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage	
scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren	ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden			

Specifieke doelstelling 1: Het verbeteren van de maritieme veiligheid.
Het verbeteren van de maritieme veiligheid door risico's in kaart te brengen, deze te analyseren en te beheersen tot een acceptabel niveau (risicogerichte aanpak).

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het vanaf heden vergroten van de beeldopbouw op de Noordzee en de response capaciteit om op incidenten gericht op de vitale infrastructuur op de Noordzee te kunnen reageren.* Het borgen en waar nodig verbeteren van de bescherming van de Noordzee infrastructuur zowel nationaal als internationaal. Daarbij is ook de bescherming van eventuele aanlandpunten van kabels en leidingen in havengerelateerd gebied van belang.
2. *Het continu versterken van de weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de maritieme sector.* Het versterken en verbeteren van de weerbaarheid van de maritieme sector is vanwege de huidige geopolitieke situatie van groot belang. Weerbaarheid heeft niet alleen betrekking op maritieme safety, security en cybersecurity, maar ook op economische veiligheid en ondermijning. Ook het behouden van strategische autonomie in de maritiem logistieke sector, met name in de zeehavens is hierbij van belang. Hiervoor is een position paper inzake een Europese Havenstrategie opgesteld, mede op basis waarvan de Europese Commissie een port strategy zal voorstellen.
3. *Het doorontwikkelen van adequate noodhulp zodat noodhulp op de Noordzee passend is i.r.t. de snelle ontwikkelingen op de Noordzee.* Om er voor te zorgen dat het systeem voor noodhulpverlening is toegerust om incidenten binnen de complexe situatie op de Noordzee adequaat af te kunnen handelen, werkt IenW aan de herziening van het beleid voor noodhulpverlening op de Noordzee (2025-2030). In deze herziening worden de relevante aanbevelingen en van OvV rapporten meegenomen. Dit betreft onder andere de aanbevelingen met betrekking tot het rapport Hulpverlening Fremantle Highway.
4. *Het continue verbeteren van de beheersing van de nautische risico's.* Op basis van het beleidskader maritieme veiligheid 'In Veilige Vaart Vooruit' (2020) (Kamerstuk II, 2020–2021, 31 409, nr. 307), wordt gewerkt volgens een risicogestuurde aanpak. Onderdeel daarvan is de inzet op de nautische veiligheid op de Nederlandse binnenwateren. Gelet op de toenemende drukte op de binnenwateren en een toename van het aantal (dodelijke) ongevallen wordt de (beleids)inzet op nautische veiligheid de komende jaren geïntensiveerd. Hiervoor wordt het bestaande instrumentarium doorontwikkeld ter beheersing van de nautische risico's op de binnenwateren.

Beleidsconclusies
Binnenvaart
De beleidsconclusie Binnenvaart heeft op meerdere specifieke doelstellingen betrekking.

In 2025 heeft Nederland zich verder ingezet voor de implementatie van het verbod op varend ontgassen. Hierbij lag de aandacht bij het uitbreiden van de handhaving door de ILT en de voorbereiding op de inwerkingtreding van fase III van het verbod, in oktober 2027. In de «Roadmap varend ontgassen 2027» zijn afspraken gemaakt met stakeholders over de voorbereiding op fase III, de tijdige vergunningverlening en uitbreiding van ontgassingsinstallaties, en verdere versterking van de handhavingsstructuur. Daarnaast zet Nederland zich internationaal in voor het stimuleren van het gebruik van de digitale losverklaring, waarmee het toezicht op het

verbod effectiever kan plaatsvinden. Ook zijn er in 2025 stappen gezet op het gebied van digitalisering. In het Binnenvaartpolitiereglement is een ontheffingsmogelijkheid gecreëerd waarmee onbemande vaart van kleine schepen tot 20 meter op veel binnenwateren onder voorwaarden mogelijk wordt. Ook de situatie voor het op afstand besturen van een (bemand) schip vanaf de wal is verduidelijkt.

In het kader van vlootdiversiteit is in 2025 vooruitgang geboekt op het onderwerp langlopende overgangsbepalingen. In de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is op basis van een systematische aanpak gewerkt aan algemene oplossingen per technische eis. In maart 2026 zal de discussie binnen de CCR worden afgerond. Daarna worden de voorgestelde oplossingen besproken met de EU-lidstaten en erkende organisaties binnen het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), met het oog op aanpassingen in de Europese technische standaard waarin deze eisen zijn opgenomen. In juni 2025 is implementatie van de Richtlijn 2017/2397 over de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart (kwalificatierichtlijn) afgerond. In 2025 zijn met de Binnenvaarttafel de transitiepaden uit de Toekomstvisie Binnenvaart en bijbehorende actieagenda uitgewerkt. Deze transitiepaden zijn: energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en innovatie (digitalisering). De Binnenvaarttafel is in 2024 opgericht om invulling te geven aan de Actieagenda Toekomst Binnenvaart (Kamerstukken II 2023-2024, 31 409 nr. 427).

Maritieme veiligheid
De conclusie van de evaluatie loodsplicht nieuwe stijl (kamerstuk 2025-2026, 31 409, nr. 495) is dat de invoering van de loodsplicht nieuwe stijl in het algemeen goed is verlopen en in de praktijk ook goed uitpakt. Wat betreft het doelbereik en de doeltreffendheid van de nieuwe loodsplichtregelgeving, is de conclusie dat er in de praktijk sprake is van uniformering en een beperkte vereenvoudiging van de loodsplicht. Geconstateerd is ook dat er op vijf punten ruimte is voor verbetering. Deze punten zijn in het rapport vertaald in aanbevelingen voor de toekomst. Het betreft optimalisatie van de PEC-opleiding, het beter benutten van de bestaande experimenteerruimte en een aantal administratieve, hetzij uitvoeringstechnische aandachtspunten. Samen met de betrokken stakeholders zal opvolging worden gegeven aan de genoemde aanbevelingen.

Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC)
IenW heeft een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actieprogramma Cybersecurity) gekregen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2025 zijn deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) ingezet om de cyberweerbaarheid binnen de maritieme sector gericht te vergroten en planmatig vorm te geven. Vanuit het cyberweerbaarheidsprogramma is dit jaar sterk ingezet op het versterken van het risicomanagement binnen de leveranciersketen. Ter ondersteuning van de sector is de podcastserie '*Keten in zicht'* ontwikkeld. In samenwerking met het NCSC wordt in drie afleveringen toegelicht hoe organisaties meer grip kunnen krijgen op hun digitale toeleveranciers. Aanvullend hierop is de geactualiseerde handreiking *Risicobeheer in OT* gepubliceerd. Deze handreiking biedt organisaties in vitale sectoren een praktische en laagdrempelige aanpak voor het identificeren en beheersen van cybersecurityrisico's in operationele technologie, ongeacht het volwassenheidsniveau van de organisatie.

Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI)
Het PBNI heeft in 2025 onder andere geïnvesteerd om de beeldopbouw op zee te versterken door sensoren van de varende eenheden van de Kustwacht te verbeteren met infrarood (FLIR) camera's. Om nog beter zicht te krijgen op de Noordzee is ook gewerkt aan de versterking van de sensorcapaciteit en -dekking op de Noordzee en wordt onderzocht op welke plekken deze sensoren strategisch het beste kunnen worden geplaatst. Een ander belangrijk onderdeel voor het verkrijgen van goed zicht op de Noordzee is Data Fusie. In 2025 is met een proeftuin gestart. Hiermee kan sensordata (AIS, radar, camera's, satellieten, open source intelligence etc.) van publieke én private partijen, nationaal en internationaal, real time en 24/7 worden gecombineerd tot één beeld.

Maart 2025 heeft ABDTOPConsult een advies gegeven over de inrichting van de governance ten aanzien van maritime security op de Noordzee. In het adviesrapport staan een aantal aanbevelingen waarvan de belangrijkste is om een National Maritime Security Centrum (NMSC) op te richten. Het bundelen van kennis en informatie plus toewijzing aan het juiste bevoegd gezag in dit centrum leidt tot een completer beeld ten aanzien van de Noordzee en tot een meer effectieve en proactieve aanpak van dreigingen. Per 1 juli 2025 is een kwartiermaker aangesteld om zo snel mogelijk te onderzoeken hoe een mogelijk NMSC en bijbehorende aansturingslijnen het beste kan worden ingericht en wat hiervoor nodig is, zodat volgend jaar hierover een afgewogen keuze kan worden gemaakt. Daarnaast hebben in 2025 de eerste vergaderingen van een nieuwe publiek-private samenwerking plaatsgevonden.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee
2. Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren

1. Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee
Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee. Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:
– Zeer ernstig scheepsongeval: ongeval waarbij het schip verloren is gegaan, een dodelijk slachtoffer is gevallen, of ernstige schade aan het milieu is ontstaan.
– Ernstig scheepvaartongeval: ongeval dat geen zeer ernstig ongeval is, dat gepaard gaat met brand, explosie, gronding, contact, slecht weer schade, schade door ijs, rompschade, of vermoedelijke rompschade enzovoort, met als resultaat:
    • structurele schade die het schip niet zeewaardig maakt, zoals lekkage onderwaterschip, uitval voortstuwing, grote schade aan accommodatie, etc., of
    • schade aan het milieu, of
    • averij die sleephulp of walassistentie noodzakelijk maakt.
– Minder ernstige scheepsongevallen: alle overige scheepsongevallen die niet onder de categorieën zeer ernstige of ernstige scheepsongevallen vallen.

Tabel 63 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zeer ernstige scheepsongevallen	5	1	1	2	3	2	n.n.b.
Ernstige scheepsongevallen	4	6	10	12	7	4	n.n.b.
Andersoortige scheepsongevallen	31	24	31	27	52	31	n.n.b.
Totaal aantal ongevallen	40	31	42	41	62	37	n.n.b.
Aantal doden en vermisten (van totaal aantal ongevallen)	3	0	0	0	2	0	n.n.b.
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	4	2	1	2	24	0	n.n.b.

Bron: RWS 2025, NIS systeem

Toelichting
In 2024 zijn twee zeer ernstig scheepsongeval (ZESO) geregistreerd en vier ernstige scheepsongevallen (ESO). Er zijn in 2024 geen dodelijke slachtoffers of gewonden gevallen. Het aantal scheepsongevallen op de Noordzee geeft geen duidelijke trend. De aantallen scheepsongevallen zijn in 2024 relatief laag en met weinig grote gevolgschades.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

2. Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren
Onderstaande kengetal geeft informatie over het aantal scheepvaartongevallen op de Nederlandse binnenwateren.

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

Tabel 64 Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	160	175	148	188	208	221	n.n.b.
Andersoortige ongevallen	1119	1068	1077	1131	1013	1024	n.n.b.
Totaal aantal ongevallen	1279	1243	1225	1319	1221	1245	n.n.b.
Aantal doden en vermisten (van totaal aantal ongevallen)	5	3	5	21	8	3	n.n.b.
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	71	39	42	59	47	62	n.n.b.

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem

Toelichting
Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2024 in totaal 1245 ongevallen geregistreerd, waarvan 221 (zeer) ernstige scheepsongevallen. De toename van het aantal (zeer) ernstige ongevallen op de binnenwateren is terug te zien in zowel de beroepsvaart (121 in 2024 t.o.v. 118 in 2023) als in de recreatievaart (101 in 2024 t.o.v. 96 in 2023). Op de binnenwateren waren in 2024 drie dodelijke slachtoffers te betreuren. Dit is minder dan 2023, en onder het langjarig gemiddelde over de periode 2014 – 2022.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Specifieke doelstelling 2: Het realiseren van een robuust vaarwegennetwerk en behouden van krachtige (zee)havens nu en in de toekomst.
Rijkswaterstaat beheert het netwerk van het hoofdvaarwegennet en dat geldt ook voor kunstwerken zoals sluizen en bruggen. Er wordt ingezet op het in stand houden van een robuust hoofdvaarwegennetwerk en het realiseren van een goede en betrouwbare bereikbaarheid over water van de economische kerngebieden. Dit wordt gedaan door te investeren in het hoofdvaarwegennetwerk door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV), ontwikkeling en benutting, in binnenhavens en in de maritieme toegang van zeehavens.

De uitgaven voor het hoofdvaarwegennetwerk vinden op artikel 15 van het Mobiliteitsfonds plaats.

De overheid en de havens willen er samen voor zorgen dat de Nederlandse (zee)havens hun leidende en krachtige positie kunnen behouden in de economie van de toekomst die duurzaam, digitaal en verbonden is. Jaarlijks wordt een havenmonitor opgesteld. De havenmonitor biedt een overzicht van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. In de havenmonitor wordt primair gebruik gemaakt van een viertal indicatoren: werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en bedrijfsvestiging.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het blijvend op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdvaarwegennet.* Om dit doel te bereiken wordt ingezet op het behouden van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. Hiertoe is het basiskwaliteitsniveau (BKN) ontwikkeld. Met het BKN wordt toegewerkt naar een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen. Voor de instandhoudingswerkzaamheden krijgt Rijkswaterstaat één integrale 8-jarige opdracht, waarbij afspraken zijn gemaakt over de uit te voeren werkzaamheden en de prestaties met daarbij horende (streef)waarden. De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in indicatoren. Het vernieuwingsprogramma (programma Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdvaarwegennet. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd.
2. *Het continu werken aan toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar.* Daar waar het bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de

ontwikkeling van het Hoofdvaarwegennet zich op de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het netwerk in de toekomst. Dit betekent dat er o.a. rekening wordt gehouden met de effecten van klimaatverandering, maar ook dat moet worden voldaan aan (inter)nationale wet-/regelgeving zoals TEN-T. Hierbij kan het gaan om toevoeging van functies aan het bestaande areaal of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.

3. *Het behouden van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.* Het havenbeleid van de Havennota 2020-2030 gaat uit van vijf havens van nationaal belang die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) prioriteit hebben voor investeringen in bereikbaarheid over weg, water en spoor. Het nationale belang wordt bepaald op basis van de op- en overslag van goederen en de bijdrage aan de nationale economie en werkgelegenheid. Dit zijn mainport Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam/ Noordzeekanaalgebied, Groningen (Eemshaven en Delfzijl) en North Sea Port (in Nederland: Vlissingen en Terneuzen).

Beleidsconclusies

Ontwikkeling havengebieden

In 2025 zijn voor de verschillende havens van nationaal belang NOVEX uitvoeringsagenda's opgesteld. Eind 2024 is de uitvoeringsagenda voor het Noordzeekanaalgebied vastgesteld. Die voor North Sea Port District en de Rotterdamse haven volgden in de eerste helft van 2025. Deze uitvoeringsagenda's vertalen de ambities, die eerder zijn vastgelegd in NOVEX ontwikkelperspectieven, in concrete doelen, afspraken en projecten. In de NOVEX-gebieden werken Rijk en regio gezamenlijk aan de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling van de zeehavens, rekening houdend met de verduurzamingsopgaven in en rondom havens voor een schone, veilige en gezonde leefomgeving. De ontwikkelperspectieven en uitvoeringsagenda van de NOVEX-gebieden leverden input voor de Ontwerp Nota Ruimte die in 2025 verscheen. In het kader van de NOVEX samenwerking in het Rotterdamse havengebied is in 2025 ook een verkenning voorbereid naar oplossingen voor het ruimtegebrek in de haven en het verbeteren van de leefomgeving in de regio. In het BO MIRT van januari 2026 is de startbeslissing voor deze verkenning genomen. Deze verkenning gaat naar verwachting twee jaar duren. De weerbaarheid van Nederlandse zeehavens is in 2025 versterkt door de Vitaal aanpak (implementatie CER en NIS richtlijnen), inzet op cybersecurity, aanpak van ondermijning en drugscriminaliteit en inzet op havenbeveiliging. In de EU wordt een Europese havenstrategie voorbereid, om de weerbaarheid en de concurrentiekracht van de havens te kunnen versterken en om ondermijning en drugscriminaliteit tegen te gaan. Daarmee kan tevens het gelijke speelveld tussen Europese zeehavens bewaakt worden.

Meetbare gegevens

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

1. Passeertijd sluizen
2. Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel van de Nederlandse Havengebieden

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

Tabel 65 Indicator: Passeertijd sluizen

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2025[1]
Hoofdtransportas	65%	65%	60%	56%	59%	57%	54%	85%
Hoofdvaarweg	77%	78%	80%	80%	81%	83%	81%	75%
Overige vaarweg	85%	87%	89%	88%	88%	88%	87%	70%

1 Er zijn geen afspraken gemaakt over de streefwaarden voor 2023. Daarom zijn de streefwaarden voor 2021 overgenomen als referentiewaarde.
Bron: RWS 2026

Toelichting
De gerealiseerde passeertijden op de hoofdtransportassen voldoen niet aan de streefwaarden. 8 van de 9 sluizen voldoet niet aan de streefwaarde, met als uitschieters de Noordzeesluizen; bestaande uit de individueel gerapporteerde de Nieuwe Sluis (10%), de Oostsluis (12%) en de Westsluis (9%). Hier wordt een andere methode gehanteerd om passages te plannen en passeertijden te bepalen, wat de totale score op de hoofdtransportas naar beneden trekt. Als de Noordzeesluizen buiten beschouwing worden gelaten, stijgt de score naar 61%, maar dit is nog steeds niet voldoende is om de streefwaarde te halen.

De passeertijden voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen scoren iets lager dan in 2024, maar nog steeds voldoende.

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

Tabel 66 Kengetal: Ontwikkeling van het procentuele marktaandeel (in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange (de «Hamburg-Le Havre range»)

	Basiswaarde 2005	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	50,4	49,7	49,9	50,8	50,4	49,3	n.n.b.
Mainport Rotterdam	34,9	36,6	36,7	37,4	37,3	37,8	37,1	n.n.b.
Overige Nederlandse Zeehavens	10	13,8	13	12,5	13,4	12,6	12,2	n.n.b.

Bron: Port of Rotterdam, Jaarverslag 2024

Toelichting
De totale overslag in de gehele «Hamburg-Le Havre range» is in 2024 met 1,1% licht gegroeid (ten opzichte van de forse daling in 2023 met – 7,1%) maar in Nederland in totaal gedaald. Er is deels een correctie stijging na de daling in de voorgaande jaren, maar ook zijn er veranderingen in de overslag van fossiele brandstoffen. Het totaal van de «Nederlandse Zeehavens» heeft met 49,3% een daling in het marktaandeel (van 50,4 in 2023). Rotterdam zag met zijn overslag van 435,8 miljoen ton het marktaandeel licht dalen met – 0,7% en Zeehavens Amsterdam had met

77,5 miljoen ton overslag een daling met – 3,2 miljoen ton met – 4% marktaandeel. Dit is grotendeels door vermindering van massagoed, met name fossiele overslag (in kolen en olie). Bij Zeeland North Sea Ports was er met 66,2 miljoen ton overslag wel een stijging van 0,3 miljoen ton en een lichte stijging van +0,5% marktaandeel in 2024.

De havens van Antwerpen, met Brugge erbij (+2,3%) en Hamburg (-2,3%) laten een wisselend beeld zien in de overslag. En met name Bremerhaven +5,3% en Wilhelmshaven +17,3% laten een flinke stijging zien. In de hele range hebben de ons omliggende zeehavens in Duitsland, België en Frankrijk absoluut gezien een stijging in overslag en in marktaandeel. De Nederlandse zeehavens blijven enigszins achter in groeivoet. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven met 37,1% aandeel (tegenover 23,6% van Antwerpen en 9,5% Hamburg). En Amsterdam is de 4e zeehaven met 6,6% marktaandeel in 2024.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Specifieke doelstelling 3: Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
Een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om klimaatneutraliteit in 2050 te realiseren zijn al in de komende jaren concrete verduurzamingsstappen nodig, om onrealistische transitiepaden te voorkomen. Een goede mix en balans van normering, beprijzing en stimulering/facilitatie is hierin belangrijk. Gezien het internationale karakter van scheepvaart, zullen we streven naar normering en beprijzing instrumentatie op mondiaal (IMO) en regionaal (EU/ CCR) niveau, waarbij vormgeving en implementatie van internationaal beleid plaats kan vinden door nationale inzet.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het realiseren van de broeikasgasreductiedoelen uit internationale afspraken voor de scheepvaart, door vormgeving, herziening en implementatie van de bijbehorende maatregelen.* Het betreft de vormgeving en implementatie van internationaal normerend en beprijzend beleid gericht op de broeikasgasuitstoot van schepen, met aandacht voor een internationaal gelijk speelveld.
2. *Het voorbereiden van Nederlandse maritieme sectorpartijen op een klimaatneutraal energiesysteem door het faciliteren en stimuleren van ombouw van schepen, kennisdeling en gebruik van hernieuwbare energiedragers.* Vormgeving en implementatie van faciliterend en stimulerend beleid waarmee Nederlandse maritieme sectorpartijen, inclusief hernieuwbare brandstofketens, in staat worden gesteld invulling te geven aan de energie transitie, en waarbij zij de kansen die deze transitie biedt kunnen benutten. Hierbij gaat het o.a. om het Maritiem Masterplan.

Beleidsconclusies
Maritiem Masterplan
Het Maritiem Masterplan (MMP) is een publiek-private samenwerking waarvoor € 210 miljoen beschikbaar is gesteld vanuit het Nationaal Groeifonds. Met dit programma wordt ingezet op het versnellen van de energietransitie in de scheepvaart, het versterken van het toekomstbestendig Nederlands verdienvermogen en het borgen van de autonomie van de Nederlandse maritieme sector. Dit gebeurt door de ontwikkeling en (om)bouw van klimaatneutrale schepen, het stimuleren van kennisdeling

via digitaal samenwerken en het investeren in human capital. Het programma is begin 2024 gestart en heeft een looptijd van tien jaar. In 2025 zijn de eerste voorschotten voor de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2024 (de Koplopersregeling) daadwerkelijk verstrekt aan de consortia voor een totaalbedrag van € 17,6 miljoen. Voor de uitwerking van digitale samenwerking (DS-JMDP)[29], Human Capital programma en de uitvoeringstaken van het programmabureau is aan de Stichting Nederland Maritiem Land (NML) een bedrag verstrekt van € 4 miljoen. In totaal is voor het hele programma MMP in 2025 een bedrag van € 22,5 miljoen uitgegeven, inclusief de uitvoeringskosten voor IenW en RVO van € 0,9 miljoen. Daarnaast is in 2025 gestart met de voorbereidingen voor een tweede subsidie call. Voor deze call is € 33,6 miljoen beschikbaar gesteld. Deze subsidieronde wordt opengesteld in 2026 voor vijf energielijnen: waterstof, methanol, Carbon Capture op LNG en Methanol aandrijflijnen, ammoniak en bio-ethanol. Ammoniak en bio-ethanol zijn nieuwe energielijnen ten opzicht van de Koplopersregeling.

De Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2024 betreft subsidieverlening voor innovatieve projecten. Omdat de planning voor dergelijke projecten pas bij de beschikking wordt vastgelegd, maakt dit de inschatting vooráf van de benodigde budgetten per jaar minder eenvoudig. Nu de eerste projecten beschikt zijn, ontstaan nieuwe inzichten die verwerkt zijn in de meerjarige kasritmes.

Klimaatmitigatie
Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren en onze koploperinzet waar te maken, zijn in 2025 de volgende stappen genomen.

- Implementatie van de Europese Fit-for-55 voorstellen gericht op de zeevaart en binnenvaart, in overleg met NEa, RVO, RWS en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving;[30]
- Via regelgeving, zoals de Uitvoeringswet 'FuelEU Maritiem' en 'RefuelEU Luchtvaart' en ministeriële regelingen, is er gezorgd voor de (verdere) implementatie van de EU-regelgeving m.b.t. de reductie van broeikasgasemissies van zeeschepen (FuelEU Maritime en EU-ETS). NEa en ILT, als bevoegd gezag voor deze regelgeving, hebben de organisatie opgezet en taken uitgevoerd m.b.t. de toezicht en handhaving op de regelgeving. Daarnaast hebben het ministerie, deze organisaties en RVO op Europees niveau met Europese Commissie, andere lidstaten en de sector overleg gevoerd om te zorgen dat de regelgeving uitvoerbaar is, leidend tot onder andere guidance documenten die hier richting aan geven. Binnen EU-ETS blijft Nederland actief bijdragen aan de werkbaarheid van de voorgenomen uitbreiding met offshore;
- Op 1 januari 2025 is het Besluit handel in emissierechten in werking getreden. Hiermee wordt de Nederlandse binnenvaartsector unilateraal onder ETS2 gebracht (grotere zeevaartschepen, vanaf 5000 bruto ton, vallen sinds begin 2024 al onder EU-ETS(1) in alle EU-lidstaten). De ETS2 regelgeving richt zich op brandstofleveranciers. Vanaf 2028 moeten zij emissierechten inleveren. De prijs van fossiele brandstoffen gaat hierdoor stijgen. Dat zorgt voor een belangrijke bijdrage aan de

[29] DS- JMDP staat voor Digitale Samenwerking-Joint Maritime Digital Platform. Voorheen werd digitaal samenwerken als JMDP of DS-JMDP aangeduid.
[30] CE Delft (2022) Kosten van 'Fit for 55' voor de Nederlandse zeevaart & -havens, DelftCE Delft (2022) Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping. A pathway towards 2050, DelftCE Delft (2021) Impacts of FuelEU Maritime on the Dutch maritime sector, Delft

klimaatdoelen. Daarnaast is in 2025 gewerkt aan de implementatie van de Renewable Energy Directive III (RED III). Ook de verplichtingen die hieruit volgen gaan gelden voor de brandstofleveranciers. Zowel voor brandstofleveringen aan de binnenvaart als aan de zeevaart gaat onder de RED III vanaf 2026 de verplichting gelden om een broeikasgasreductie te realiseren;
– Lidstaten van de International Maritime Organisation (IMO) hebben een principe-akkoord bereikt over maatregelen om de broeikasgasemissies van de zeevaart terug te dringen, en op die manier invulling te geven aan de in 2023 herijkte broeikasgasreductiestrategie. De aanname van het akkoord is echter met tenminste twaalf maanden uitgesteld;
– In het kader van de maritieme brandstoftransitie heeft het ministerie in 2025 een start gemaakt met een verkenning naar verduurzaming van bunkerbrandstoffen. Door de energietransitie van lucht- en scheepvaart zal de vraag naar bunkerbrandstoffen verschuiven van fossiele brandstoffen naar duurzame energiedragers. Dit kan impact hebben op de bunkerpositie van Nederlandse zeehavens en op verschillende belangen die daarmee samenhangen. Voor de inhoudelijke onderbouwing zijn onderzoeken uitgevoerd en hebben stakeholdersessies plaatsgevonden. Daarnaast is in 2025 het vervolg van de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart besproken met de bestaande stuurgroep van de Roadmap. Monitoring van de handelingsperspectieven uit de Roadmap en de brandstoftransitie in brede zin vormt daarin een belangrijk onderdeel;
– Het stimuleren en faciliteren van de energietransitie in de zeevaart en binnenvaart op nationaal niveau, waarbij er synergiekansen liggen met de economische positie van het Nederlands maritiem cluster. Hiertoe is verder gewerkt aan de uitvoering van het Maritiem Masterplan (zie hierboven) en is gewerkt aan de voorbereiding van drie tijdelijke subsidieregelingen voor de vroege opschaling van klimaatneutrale energielijnen: één kleinschalige regeling voor motorfabrikanten om het op de markt komen van benodigde binnenvaart motoren (waterstof en methanol) te versnellen (hiervoor is € 4,5 miljoen beschikbaar vanuit het klimaatfonds), één regeling voor aanschaf en installatie van klimaatneutrale energielijnen voor eigenaren van zeeschepen (€ 105,2 miljoen uit het klimaatfonds) en één regeling voor aanschaf en installatie van klimaatneutrale energielijnen voor eigenaren van binnenvaartschepen (in totaal € 238,9 miljoen: € 208,2 miljoen uit het klimaatfonds, waarvan € 33,5 miljoen voorwaardelijk, en ca. € 30,7 miljoen uit stikstofgelden). Voor de regeling voor zeeschepen en voor de regeling voor fabrikanten van binnenvaartmotoren is in 2025 de internetconsultatie afgerond. De regeling voor zeeschepen is daarnaast aangemeld bij de Europese Commissie in verband met de staatssteunbeoordeling.

Walstroom
In recente jaren is in totaal een bedrag van € 244 miljoen voor walstroom door het kabinet beschikbaar gesteld om enerzijds bij te dragen aan verlaging van stikstofdepositie en anderzijds aan klimaatdoelstellingen en het voldoen aan de Europese walstroomverplichtingen. De subsidieregelingen die gericht zijn op verlaging van de stikstofdepositie hebben geleid tot subsidieverstrekking aan tot nu toe 17 walstroomprojecten in verschillende Nederlandse zeehavens, waarvan twee in 2025. Een aantal daarvan zijn al gerealiseerd en operationeel, zoals de walstroomvoorzieningen voor de cruiseterminals in Rotterdam en Amsterdam. Vanuit de subsidieregeling die gericht is op de klimaatdoelstellingen en het voldoen aan Europese verplichtingen is inmiddels € 170 miljoen subsidie verleend aan tot nu

toe 11 walstroomprojecten, waarvan drie in 2025. Het gaat hier om veelal grotere projecten, zoals walstroom ten behoeve van de deepsea containerterminals op de Maasvlakte.

Emissielabel binnenvaart
In 2021 is in Nederland een emissielabel in het leven geroepen voor binnenvaartschepen. Het is een sturingsinstrument om binnenvaartschepen te verduurzamen en de CO2-uitstoot terug te dringen. Het label geeft de emissieprestatie van het schip weer voor broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen zoals stikstof. In 2024 en 2025 wordt door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) gewerkt aan een standaard voor een internationale rekenmethode, zodat de mogelijkheid ontstaat om een internationaal geharmoniseerd label in te voeren. Tussentijdse resultaten zijn voorgelegd aan het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) en het inhoudelijke werk aan de internationale methodologie bevond zich eind 2025 in een afrondende fase.

Stikstofmaatregelen
In het kader van de stikstofmaatregelen zeescheepvaart en zeehavens zijn in de begroting 2025 drie pilots aangekondigd (Pilot batterij-elektrisch varen havengebieden, Pilot met waterstof bevoorradingsschepen en Pilot elektrificatie van havenmaterieel). In 2025 is begonnen met de voorbereiding en uitvoering voor de drie pilots. De concept subsidieregeling Batterij Elektrisch Varen Zeehavens is in 2025 gepubliceerd voor Internetconsultatie en opent in 2026 voor aanvragen. De andere twee pilots openen naar verwachting eveneens in 2026 voor aanvragen. Er zijn in 2025 kosten gemaakt voor de voorbereiding van de uitvoering bij RVO, externe studies en stakeholdersessies. Er zijn nog geen subsidieverplichtingen aangegaan, omdat er meer tijd nodig was voor afstemming met betrokken partijen in de voorbereiding.

Specifieke doelstelling 4: Werken aan een sociaal economische gezonde scheepvaart.
Met behulp van een toekomstbestendige, economisch gezonde en internationaal concurrerende zeevaart- en waterbouwsector bijdragen aan het borgen van onze nationale vitale belangen door maritieme kennis, kunde en sector te behouden en te versterken.

De zeevaart- en waterbouwsector zijn beiden van strategisch belang voor Nederland. Deze sectoren dragen economisch bij en leveren tevens maritieme kennis voor de maritieme cluster op nationaal en mondiaal niveau. Dit is o.a. van belang voor uitvoering van klimaatadaptatiemaatregelen en het bereikbaar houden van de vaarwegen. Om deze sectoren voor Nederland te behouden, moeten de sectoren vanuit Nederland kunnen concurreren en over gekwalificeerd (hoogopgeleid) personeel kunnen beschikken.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Investeren in de maritieme autoriteit, de kwaliteit van het Nederlandse scheepsregister en het certificeringsproces om de zeevaart als modaliteit te bevorderen.* De investeringen in de maritieme autoriteit dragen bij aan de benodigde kwaliteit van het Nederlandse scheepsregister en certificeringsproces en daarmee aan het bevorderen en vergemakkelijken van de zeevaart als modaliteit. Tevens wordt ingezet op verdere digitalisering van de benodigde verdragsrechtelijke certificaten voor schepen en bemanning

Beleidsconclusies

Maritieme Cluster

De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op de uitvoering van de sectoragenda Maritieme Maakindustrie, het monitoren van de arbeidsmarkt, het bijdragen aan het concurrentievermogen van de Nederlandse vlag en het Nederlands maritiem cluster, de verdere ontwikkeling van de Nederlandse Maritieme Autoriteit, het ondersteunen van zeevarenden door inzet op, opleiding, training, welzijn en sociale kwesties, het wegnemen van knelpunten en verbetering van de relevante regelgeving. Hiervoor is beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht.

Meetbare Gegevens

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

1. Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage

1. Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage

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

Tabel 67 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag							
Aantallen							
Handelsvaart	744	748	742	692	694	695	n.n.b.
Zeesleepvaart	302	303	304	285	290	116	n.n.b.
Waterbouw	170	169	166	136	133	265	n.n.b.
Totaal	1.216	1.220	1.212	1.113	1.117	1.076	n.n.b.
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)							
Handelsvaart	6.242	6.076	6.087	5.716	5.836	5.700	n.n.b.
Zeesleepvaart	531	557	542	525	524	522	n.n.b.
Waterbouw	552	566	540	540	526	434	n.n.b.
Totaal	7.325	7.199	7.169	6.781	6.886	6.656	n.n.b.
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer							
Aantallen							
Handelsvaart	978	997	757	769	755	807	n.n.b.
Zeesleepvaart	561	592	598	597	576	619	n.n.b.
Waterbouw	383	374	358	354	357	362	n.n.b.
Totaal	1.922	1.963	1.713	1.720	1.688	1.788	n.n.b.
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)							
Handelsvaart	14.430	14.106	12.652	12.866	12.744	12.943	n.n.b.
Zeesleepvaart	1.428	1.427	1.498	1.511	1.496	1.732	n.n.b.
Waterbouw	10.428	10.688	9.550	8.571	8.726	7.764	n.n.b.
Totaal	26.286	26.221	23.700	22.948	22.966	22.439	n.n.b.

Bron: ILT & Lloyd's List Intelligence.

Toelichting
In 2024 is de vloot onder Nederlandse vlag licht gedaald. De groei dan wel afname van de vloot is een indicator voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag. De groei van de vloot in het geheel (Nederlandse vlag en buitenlandse vlag) is een indicator voor de investeringskracht van de zeevaartsector in Nederland en daarmee onder andere een indicator voor de internationale concurrentiekracht. Deze indicatoren zijn echter niet alleen van overheidsbeleid afhankelijk, maar ook van externe factoren zoals de wereldwijde groei van het ladingaanbod en investeringsklimaat, het zeevaartbeleid (waaronder fiscale klimaat) van andere landen en de individuele prestaties van de ondernemingen. Een toename van de vanuit Nederland beheerde vloot (en dan met name de Nederlandse vlag) is gunstig voor de ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

De gegevens over 2025 waren nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit jaarverslag. Deze informatie zal worden aangeboden bij de ontwerpbegroting 2027.

Specifieke doelstelling 5: Het realiseren van een multimodaal goederenvervoersysteem waarin de kracht van elke modaliteit optimaal gebruikt wordt.
In het multimodale goederenvervoerbeleid wordt gewerkt aan een multimodaal, efficiënt georganiseerd, duurzaam, veilig en veerkrachtig goederenvervoer anno 2050 dat de bevoorrading economische en maatschappelijke activiteiten ondersteunt.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het realiseren van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer.* Om nu de overvolle weg te ontlasten en als opmaat naar het beoogde goederenvervoer van de toekomst, waarin modaliteiten sterk zijn geïntegreerd en het transportsysteem over de volle breedte wordt benut, wordt ingezet op een modal shift van weg naar water en spoor. Het realiseren van een blijvende modal shift draagt bij aan efficiënt goederenvervoer systeem.
2. *Volledig logistiek digitaal in 2030: alle informatieuitwisseling in logistieke ketens tussen bedrijven en overheden op een gestandaardiseerde en gestructureerde digitale manier.* Dat doen wij door de overheid op orde te brengen: alle instanties met een rol in logistieke ketens moeten op een uniforme digitale manier relevante data die het bedrijfsleven aan hen beschikbaar stelt, kunnen raadplegen voor het uitvoeren van hun wettelijke taak. Daartoe implementeren we onder andere de eFTI en EMSWe-verordening en ontwikkelen we binnen de programma's Digitale Infrastructuur Logistiek en Topcorridors toepassingen van het afsprakenstelsel van de Basis Data Infrastructuur. Daarmee realiseren we een actief digitaal logistiek ecosysteem waarin bedrijfsleven en overheid data met elkaar uitwisselen. Tenslotte brengen we het logistieke bedrijfsleven op een volwassen niveau van digitalisering.
3. *Faciliteren en stimuleren van buisleidingtransport als onderdeel van het multimodale transportsysteem.* Buisleidingen spelen een belangrijke rol in Nederland voor het vervoer van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, het transporteren van bestaande en nieuwe energiedragers en transport van CO2. Daarbij dienen ze als belangrijke achterlandverbinding voor de Nederlandse Zeehavens en als levensader voor de grote industrieclusters in Noord West Europa. De doelstelling is om te zorgen dat deze infrastructuur zich verder kan ontwikkelen en optimaal benut wordt. Dit gebeurt mede door het bieden van (a) monitoring en

het vrijhouden van de ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen, (b) het optimaal gebruik maken van buisleidingstroken, (c) het inzetten op toekomstbestendige kruisingen en het oplossen van ruimtelijke knelpunten, zoals het Hollandsch diep, (d) het stimuleren van het innovatie op het gebied van buisleidingen als onderdeel van het goederenvervoersysteem.

Beleidsconclusies

Digitalisering

Als gevolg van de Digitale Transport Strategie (DTS, 2018) is een aantal initiatieven in gang gezet, waaronder de Digitale Infrastructuur Logistiek (met steun van het Nationaal Groeifonds). Bij de DTS is de inzet van het ministerie van IenW gericht op het stimuleren van veilig en tijdige gegevensuitwisseling tussen het bedrijfsleven onderling en tussen overheid en bedrijfsleven in de logistieke keten. Het ministerie ontwikkelt met partners een afsprakenstelsel, waarmee alle partijen hun eigen data – onder bepaalde voorwaarden – beschikbaar kunnen stellen aan anderen: de Basis Data Infrastructuur (BDI). In 2024 is de eerste versie van de BDI ontwikkeld en opgeleverd. In 2025 is deze verder verfijnd en operationeel uitgewerkt. Trainingen zijn gegeven en er is pro-actief gewerkt aan 2 living labs waarin BDI in zijn geheel gebruikt wordt. Dit is het Container Trade Netwerk en PortlinQ. Deze living labs focussen zich op betere informatie-uitwisseling in de binnenvaartketen. De uitvoering van het Nationaal Groeifondsprogramma Digitale Infrastructuur Logistiek ligt op schema en heeft een positieve tussentijdse review ontvangen vanuit het Adviescollege ICT-toetsing. Gestart is met een vooruitblik voor de periode 2027-2030 gericht op hoe BDI gebruik opgeschaald en beheerd gaat worden na afloop van het DIL programma eind 2027. IenW draagt tevens bij aan de ontwikkeling van een voorstel voor oprichting van een European Digital Infrastructure Consortium dat zich richt op grensoverschrijdende implementaties van digitale informatieuitwisseling in logistiek en goederenvervoer. De EC heeft hiertoe ook een ondersteunend subsidieprogramma ingericht (BoostEDIC). IenW neemt ook hier aan deel om een digitale standaard in de EU aan te jagen. De DTS bevat ook twee implementaties van EU-verordeningen: één voor papierloos transport (eFTI) en één voor de harmonisatie van de meldingen voor havenbezoeken van zeeschepen (EMSWe). De nationale voorbereidingen voor beide verordeningen liggen op schema gericht op implementatie per juli 2027.

Modal shift stimuleringsprogramma en realisatiepacten

In 2025 was alleen nog budget voor het stimuleren van modal shift van het wegtransport naar de binnenvaart beschikbaar. Het meerjarig budget voor modal shift naar het spoorgoederentransport was al volledig ingezet. Met de in 2025 beschikbare middelen zijn 33 projecten gestart waarmee jaarlijks een modal shift van circa 300.000 containers moet worden gerealiseerd. De beschikbare middelen voor modal shift naar de binnenvaart zijn daarmee ook volledig ingezet. Het totaal aan gecontracteerde verplaatsingen van vrachten komt daarmee uit op ruim 800.000 containers. Voor de jaren 2026 en 2027 zijn nieuwe budgetten van € 4,5 miljoen per jaar beschikbaar gesteld voor modal shift naar de binnenvaart (€ 3,5 miljoen) en het spoorgoederenvervoer (€ 1,0 miljoen).

Bij de multimodale logistieke knooppunten Zeeland, Moerdijk, Amsterdam, Nijmegen en Sittard-Geleen zijn in 2025 realisatiepacten opgesteld om de rol van het knooppunt bij het organiseren en afhandelen van de goederenstromen en als schakelpunt tussen de regionale logistiek en de corridors te versterken. Bij het Bestuurlijk overleg MIRT Goederenvervoercorridors in

januari 2026 zijn deze pacten ook bekrachtigd. Hiermee geldt dat bij 8 van de 9 multimodale knooppunten door het Rijk met de medeoverheden en het regionale logistieke bedrijfsleven samengewerkt wordt aan een versterking van de logistiek. Het is daarbij de verwachting dat tot slot ook voor het knooppunt Tiel medio 2026 een realisatiepact kan worden afgesproken. Voor de bekostiging van de activiteiten in deze realisatiepacten is in een SPUK-regeling een bedrag van € 10,5 miljoen beschikbaar gesteld.

Gelet op de toenemende filedruk en de groeiverwachtingen voor het goederenvervoer is in 2025 gestart met de ontwikkeling van een aanpak om de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven via de achterlandverbindingen op peil te houden. Daarbij gaat het om maatregelen van zowel IenW, het havenbedrijf als logistieke bedrijven in de haven, het achterland en op de goederenvervoercorridors. Het is de verwachting dat deze aanpak in het voorjaar van 2026 kan worden vastgelegd in een pact.

Buisleidingen
In 2025 is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het primaire aanspreekpunt voor buisleidingstroken geworden. In het kader van het Programma Energiehoofdstructuur wordt gewerkt aan een optimale benutting van de buisleidingstroken. De eerste onderzoeken en oplossingsrichtingen zijn hiervoor ontwikkeld. Daarnaast draagt IenW bij aan de realisatie van de Delta Rhine Corridor-west, door onder andere mee te werken aan oplossingen voor passages van waterwegen.

Topsector Logistiek
In 2024 is gestart met het derde uitvoeringsprogramma van de Topsector Logistiek. De eerste projecten in dit uitvoeringsprogramma zijn inmiddels gestart. Zo kan er bijvoorbeeld door de ontwikkeling van diverse innovatieve tools steeds beter gestuurd worden op logistieke efficiency en CO_2-reductie, wordt er met diverse bedrijven samengewerkt aan het vergroten van hun economische weerbaarheid en veerkracht en zijn succesvolle projecten die bijdragen aan een betere benutting van de infrastructuur doorgezet.

In de bouwsector zijn real–time meetmethoden voor stikstofemissies ingevoerd. Met sensoren op bouwmachines zijn praktijkmetingen uitgevoerd die rekenmodellen hebben verbeterd en vergunningprocedures hebben versneld.

In de logistiek zijn multimodale oplossingen opgeschaald. Nieuwe verbindingen, werkwijzen en datatoepassingen maken spoor, binnenvaart en shortsea aantrekkelijker en verbeteren bereikbaarheid en ruimtegebruik. Daarnaast zijn corridor- en ketenprogramma's opgezet voor robuuste, digitale en emissiearme supply chains. Door datadeling en bundeling van goederenstromen ontstaan netwerken die beter bestand zijn tegen verstoringen en groei.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 68 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**42.649**	**115.084**	**47.518**	**303.659**	**73.756**	**147.983**	**– 74.227**	**1**
Uitgaven	**32.381**	**55.423**	**75.267**	**80.213**	**152.992**	**253.376**	**– 100.384**	
1 Scheepvaart en havens	**32.381**	**55.423**	**75.267**	**80.213**	**152.992**	**253.376**	**– 100.384**	
Opdrachten	*12.728*	*12.816*	*22.776*	*23.043*	*23.289*	*50.114*	*– 26.825*	2
Caribisch Nederland	61	0	0	57	79	100	– 21	
Topsector Logistiek	6.448	8.784	10.981	4.107	6.429	6.500	– 71	
NGF: Digitale Infrastructuur Logistiek	0	647	8.203	12.457	8.554	11.950	– 3.396	
NGF: Maritiem Masterplan (MMP)	0	0	0	2	2	1.406	– 1.404	
Zeehavens/ Zeevaart	0	0	0	1.981	2.134	2.647	– 513	
KF: Verduurzaming Zeevaart	0	0	0	0	101	300	– 199	
KF: Verduurzaming Binnenvaart	0	0	0	0	68	800	– 732	
Opdrachten PBNI	0	0	0	1.343	1.158	22.545	– 21.387	
CER/NIS2	0	0	0	0	76	1.550	– 1.474	
Overige Opdrachten	6.219	3.385	3.592	4.415	4.688	2.316	2.372	
Subsidies	*15.990*	*37.681*	*45.441*	*49.760*	*117.666*	*192.152*	*– 74.486*	3
Topsector Logistiek	0	4.000	2.585	0	1.525	3.500	– 1.975	
Walstroom	0	0	11.346	3.456	54.383	47.695	6.688	
Subsidie Verduurzaming binnenvaartschepen	10.444	18.364	21.456	21.775	28.692	19.357	9.335	
NGF: Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	0	9.500	9.900	19.705	595	0	595	
KF: Walstroom	0	0	0	0	10.471	10.500	– 29	
NGF: Maritiem Masterplan (MMP)	*0*	*0*	*0*	*1.074*	*21.572*	*67.664*	– 46.092	
KF - Verduurzaming Binnenvaart	*0*	*0*	*0*	*0*	*174*	*41.000*	– 40.826	
Stimulering elektrisch varen	4.000	0	0	0	0	0	0	
Duurzame Zeevaart	0	0	0	0	0	2.356	– 2.356	
Overige Subsidies	1.546	5.817	154	3.750	254	80	174	
Bijdragen aan agentschappen	*1.859*	*3.253*	*4.051*	*5.699*	*7.653*	*6.328*	*1.325*	
Waarvan bijdrage aan agentschap RWS	1.392	2.465	2.810	3.237	3.966	2.698	1.268	
NGF: Maritiem Masterplan (MMP) RVO	0	0	0	260	579	200	379	
Overige bijdragen aan agentschappen	467	788	1.241	2.202	3.108	3.430	– 322	
Bijdragen aan medeoverheden	*35*	*0*	*0*	*0*	*2.986*	*3.000*	*– 14*	
Bijdragen Caribisch Nederland	35	0	0	0	2.986	3.000	– 14	
Bijdragen aan internationale organisaties	*1.525*	*1.565*	*2.652*	*1.501*	*1.108*	*1.658*	*– 550*	
Waarvan bijdrage aan CCR/IMO (HGIS)	*1.025*	*548*	*594*	*997*	*1.071*	*1.155*	– 84	
Waarvan overige bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	500	1.017	2.058	504	37	503	– 466	
Bijdragen ZBO's/RWT's	*244*	*108*	*347*	*210*	*290*	*124*	*166*	
Ontvangsten	**738**	**495**	**620**	**3411**	**9.418**	**0**	**9.418**	**4**

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De lagere realisatie van de verplichtingen van € 74,2 miljoen heeft onder andere te maken met lagere aangegane verplichtingen voor het KF-project Verduurzaming binnenvaartschepen (- € 48 miljoen), het NGF-project Maritiem Masterplan (- € 6,9 miljoen) en de regeling voor de verduurzaming van de zeevaart (- € 2,4 miljoen). Het verplichtingenbudget schuift van 2025 naar 2026. Op het KF-project verduurzaming binnenvaartschepen komt de vertraging door benodigd marktonderzoek en een wijziging in de opzet van het project. Bij uitwerking van de regeling voor de onrendabele top van investeringen van emissieloze of klimaatneutrale aandrijflijnen bleek dat er eerst een aparte regeling nodig is gericht op motorontwikkeling. Voor het NGF-project Maritiem Masterplan schuift € 6,9 miljoen aan verplichtingenruimte naar 2026 vanwege herijking van de regelingen. Binnen het subsidiebudget van de verduurzaming van de zeevaart is er verplichtingenbudget uit 2025 (- € 2,4 miljoen) naar 2026 geschoven vanwege vertraging door het aanmeldproces bij de EC in verband met de Staatssteunvereisten. Daarnaast zijn er voor de subsidie Walstroom de verplichtingenstand aangesloten op de RVO administratie (- € 6,5 miljoen). Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties (€ 1,1 miljoen).
2. De lagere gerealiseerde uitgaven van € 26,8 miljoen bij de opdrachten zijn met name het gevolg van (inter)departementale overboekingen vanuit het budget voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (- € 21,4 miljoen) en lagere uitgaven voor het NGF-project Digitale Infrastructuur Logistiek (- € 3,4 miljoen). Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties (€ 2miljoen).
3. De lagere uitgaven van € 74,5 miljoen bij subsidies worden met name veroorzaakt door een lagere uitgaven voor het NGF-project Maritiem Masterplan (- € 46 miljoen) vanwege de actualisatie van de kasreeksen en het KF-project Verduurzaming binnenvaartschepen (- € 40,8 miljoen) vanwege de onder *verplichtingen* toegelichte wijzigingen. Daarnaast is voor de subsidie voor motorvervanging € 9,3 miljoen aan budget vanuit 2026 naar 2025 geschoven vanwege een hoger aantal aanvragen dan voorheen begroot. Het resterende saldo wordt verklaard door diverse kleinere mutaties (- € 3 miljoen).
4. De hogere ontvangsten (€ 9,4 miljoen) worden met name veroorzaakt door afrekeningen die hebben plaatsgevonden voor verschillende subsidieregelingen (€ 7,8 miljoen), waaronder die voor walstroom en de topsector logistiek, en ontvangsten voor Digitale Infrastructuur en Logistiek vanuit het Europeses SEMAS-budget (€ 1,6 miljoen).

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Scheepvaart en Havens (€ 153,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 23,3 miljoen)
– *Topsector Logistiek (€ 6,4 miljoen)*. In 2025 zijn binnen de Topsector Logistiek opdrachten uitgevoerd onder regie van het Topteam Logistiek, op basis van de programmering en de betrokken stuurgroepen. Het Topteam bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, kennisinstellingen en het Ministerie van IenW, die gezamenlijk de strategische koers bepalen. De opdrachten bestreken de volle breedte van

de logistieke sector, inclusief alle modaliteiten, droegen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 5 en maken onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma 2024–2026.

– *Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) (€ 0,08 miljoen).* Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) in Caribisch Nederland (het openbaar lichaam Bonaire) is het budget besteed.
– *NGF-Project: Digitale Infrastructuur Logistiek (€ 8,6 miljoen).* Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infra-structuur logistiek. In de jaren 2023 tot en met 2027 wordt vorm en invulling gegeven aan de uitvoering ervan. In 2025 is in het programma DIL een bedrag van € 8,6 miljoen uitgegeven. De opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van de specifieke doelstelling 5.
– *Zeehavens / Zeevaart (€ 2,1 miljoen).* Er zijn opdrachten uitgevoerd voor onder andere acties uit de Havennota, het Maritieme Cluster, de duurzame en toekomstige maritieme sector en Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC). De opdrachten zijn verleend aan diverse opdrachtnemers en de uitgaven hebben betrekking op verschillende specifieke doelstellingen,
– *KF verduurzaming zeevaart (€ 0,1 miljoen).* In het kader van een op te stellen verkenning naar verduurzaming van bunkerbrandstoffen zijn voor de inhoudelijke onderbouwing daarvan in 2025 onderzoeken uitgevoerd naar de impact van de brandstoftransitie van lucht- en scheepvaart op de bunkerpositie van Nederlandse zeehavens en naar de economische positie van bunkering en publieke belangen van een bunkerpositie. Ook zijn er stakeholdersessies georganiseerd om ideeën, reflecties en aandachtspunten bij verschillende stakeholders met diverse perspectieven op te halen. De opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) (€ 1,2 miljoen).* Om uitvoering te kunnen geven aan het Actieplan Strategie ter bescherming Noordzee Infrastructuur heeft het kabinet besloten om voor de jaren 2024 en 2025 financiële middelen (ca. € 44 miljoen) beschikbaar te stellen, zodat verder kan worden gewerkt aan de bescherming van de infrastructuur op de Noordzee. Specifiek zijn deze middelen in 2025 ingezet voor o.a. het opschalen van sensorcapaciteit, investeringen in ICT hardware en software, o.a. door een datafusie proeftuin. Daarnaast is er gestart met een publiek-private samenwerking en wordt er gekeken hoe een Nationaal Maritiem Security Centrum moet worden opgericht. Met deze financiële middelen voor 2025 zijn geen onomkeerbare stappen gemaakt en is door het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) een projectmatige aanpak gehanteerd.
– *CER/NIS2 (€ 0,08 miljoen).* De opdrachten voorzien in een wettelijke verplichting om een beoordeling te doen welke partijen onder de CER (Wet weerbaarheid kritieke entiteiten, Wwke) door de Minister aangewezen zullen worden als kritieke entiteiten binnen de sector transport, subsector vervoer over water en daarmee ook onder de NIS Cyberbeveiligingswet (Cbw) komen te vallen zodra beide wetten in werking treden. Daarnaast wordt voorzien in de invulling van de wettelijke taak die de Minister heeft ten opzichte van bovengenoemde kritieke entiteiten onder de sector transport, subsector vervoer over water om hen te informeren en te ondersteunen in hun zorgplicht die zij onder de CER (Wwke) en NIS (Cbw) zullen krijgen. Met de inrichting van dit platform voldoet IenW aan een deel van de wettelijke verplichting.

– *Overige opdrachten (€ 4,7 miljoen).* Voor diverse opdrachten voor vernieuwing, verduurzaming en verbeteren van de veiligheid van de binnenvaart is het benodigde budget begroot. De uitgevoerde opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van diverse specifieke doelstellingen.

Subsidies (€ 117,7 miljoen)
– *Topsector logistiek (€ 1,5 miljoen)*. Het betreft uitgaven die gedaan zijn in het kader van de Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2025–2029, met als doel het verstrekken van financiële bijdragen aan onderzoeksprojecten die bijdragen aan de transitie naar duurzame, concurrerende en veilige logistieke ketens en goederenvervoer als onderdeel van de Gezamenlijke Ambitie, Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig. De subsidieregeling draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 5.
– *Walstroom (€ 64,9 miljoen waarvan € 10,5 miljoen Klimaatfonds*). Het kabinet stimuleert de aanleg van walstroom voor zeeschepen met een subsidieregeling die is gericht op verlaging van de stikstofdepositie en met een subsidieregeling die is gericht op klimaatdoelstellingen en het voldoen aan de Europese walstroomverplichtingen. In 2025 zijn de middelen voor walstroom, waaronder € 10,5 miljoen uit het klimaatfonds, voor € 62,2 miljoen ingezet voor verleende subsidies op grond van de subsidieregeling die gericht is op klimaatdoelstellingen en het voldoen aan de Europese verplichtingen. Daarnaast is € 2,6 miljoen ingezet voor verleende subsidies vanuit de subsidieregeling die gericht is op verlaging stikstofdepositie. Deze subsidies dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *Verduurzaming binnenvaartschepen (€ 28,7 miljoen).* Voor de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025, onderdeel van de structurele aanpak stikstofproblematiek, is in 2025 € 28,7 miljoen uitgegeven voor de motorvervanging (minimaal Stage v niveau). Hiervan had een deel (€ 2,7 miljoen) betrekking op facturen die vielen onder het subsidieplafond 2024 en de bezwaarschriften 2024. De uitgaven dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *NGF: Maritiem Masterplan (€ 21,6 miljoen).* Voor de Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan 2024 (de Koplopersregeling) is in 2025 aan consortia een bedrag van € 17,6 miljoen verstrekt. Voor de voorbereidende fase van digitale samenwerking (DS-JMDP) is een bedrag van € 2,1 miljoen beschikbaar gesteld aan NML. Daarnaast zijn aan NML twee subsidies verstrekt voor een totaalbedrag van € 1 miljoen voor de uitwerking van het Human Capital programma. Voor de uitvoeringstaken van het programmabureau is aan NML een bedrag verstrekt van € 0,9 miljoen. Deze subsidies dragen bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *NGF: Zero Emissie Services (€ 0,6 miljoen).* Vanuit het Nationaal Groeifonds is € 50,2 miljoen beschikbaar gesteld voor verdere uitrol van elektrificatie van de binnenvaart. Hiervoor is onder andere een subsidieregeling opgesteld van waaruit in 2025 € 0,6 miljoen aan subsidiemiddelen is uitgekeerd. Dit draagt bij aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– *Condor Zero Emission Inland Shipping (€ 0,2 miljoen, klimaatfondsmiddelen).* In 2025 is subsidie verleend aan de stichting Condor Zero Emission Inland Shipping, die tot doel heeft activiteiten te verrichten die emissieloos varen in de binnenvaart bevorderen. De stichting Condor is een samenwerkingsverband van partijen uit de binnenvaartsector: scheepseigenaren, werven, banken, havens, leveranciers van apparatuur en energie(dragers) en decentrale overheden. Condor zal in

de jaren 2025-2028 een programmaplan uitvoeren. De activiteiten en de daaruit voortvloeiende resultaten worden aan de gehele sector om niet ter beschikking gesteld. De subsidie draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 3.
– *Overige subsidies (€ 0,2 miljoen).* Het betreft subsidies voor de basisvisie recreatietoevaartnet (€ 0,1 miljoen) en voor overbruggingsfinanciering zeemanshuizen (€ 0,1 miljoen).

Bijdragen aan agentschappen (€ 7,7 miljoen)
– Bijdrage aan RWS (€ 4,0 miljoen). In het kader van het Beleidsondersteuning en Advies (BOA) protocol met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering, die RWS uitvoert in opdracht van de beleids-DG's. Door middel van de agentschapsbijdrage is capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Deze capaciteit is ingezet voor het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.
– Bijdrage aan RVO (€ 2,4 miljoen). Dit zijn bijdragen aan RVO die beschikbaar gesteld zijn ten behoeve van de uitvoeringskosten van subsidieregelingen.
– Bijdrage aan RVO voor NGF Maritiem Masterplan (€ 0,6 miljoen). Dit is de bijdrage aan RVO die beschikbaar gesteld is ten behoeve van de uitvoeringskosten van de subsidieregeling Maritiem Masterplan voor het uitvoeren van demonstraties op schepen die bijdraagt aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– Bijdrage aan NEa (€ 0,6 miljoen) Het betreft de bijdrage die beschikbaar is gesteld voor het uitvoeren van de taken als bevoegd gezag voor FuelEU Maritime. Dit heeft bijgedragen aan het realiseren van de specifieke doelstelling 3.
– Overige bijdragen aan agentschappen (€ 0,1 miljoen). Het betreft de agentschapsbijdrage aan RIVM.

Bijdrage aan medeoverheden (€ 3,0 miljoen)
Caribisch Nederland (€ 3,0 miljoen). De bijdrage van € 3,0 miljoen is eind 2025 uitgekeerd aan het Openbaar Lichaam Saba. Hiermee wordt bijgedragen aan de bouw van een nieuwe zeehaven die Saba beter bereikbaar en aantrekkelijker moet maken voor toeristen. De plannen voor de bouw van deze haven zijn tot stand gekomen na de verwoesting van de huidige zeehaven Fort Bay Harbor door orkanen Irma en Maria. De bouw is gestart in 2025 en de verwachte oplevering is eind 2026.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,1 miljoen)
Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) gelden heeft IenW in totaal € 1,1 miljoen aan contributies betaald in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan ging circa € 0,6 miljoen contributie naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en circa € 0,4 miljoen contributie naar de International Maritime Organisation (IMO) conform verdragsverplichtingen. Daarnaast zijn bijdragen gedaan aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) en de Donaucommissie. De bijdragen aan de internationale organisaties dragen bij aan het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,3 miljoen)
Voor incidentele werkzaamheden voor RWT's (zoals CBR en Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)) zijn bijdragen ten laste van dit financieel instrument verstrekt. Voor het uitvoeren van een wettelijke taak Nationaal Register, uitvoering van de Single Point of Contact, is

€ 0,1 miljoen aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) beschikbaar gesteld. De bijdragen aan de ZBO's/RWT's dragen bij aan het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.

G. Extracomptabele verwijzingen

Tabel 69 Extracomptabele verwijzing naar artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdsdtuk XII aan artikel 15 Hoofdvaarwegennet van het Mobiliteitsfonds	1.392.695
	Andere ontvangsten van artikel 15 Hoofdvaarwegennet	43.982
	Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	**1.436.677**
Waarvan		
15.01	Exploitatie	8.902
15.02	Onderhoud en vernieuwing	763.644
15.03	Ontwikkeling	154.334
15.04	Geïntegreerde contractvormen/PPS	65.740
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	444.057

Tabel 70 Extracomptabele verwijzing naar artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

		2025
	Bijdrage uit artikel 26 van Hoofdstuk XII aan artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam van het Mobiliteitsfonds	0
	Andere ontvangsten van artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	0
	Totale uitgaven op artikel 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam	**0**
Waarvan		
17.06	Project Mainportontwikkeling Rotterdam	0

4.7 Artikel 19 Internationaal beleid

A. Algemene doelstelling

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

De IenW-ambities kunnen door hun grensoverschrijdend karakter en de hoge mate van verwevenheid met de internationale ontwikkelingen vaak alleen of effectiever worden gerealiseerd in internationaal verband. IenW zet zich daarom in het internationale domein in voor het realiseren van een weerbare wereld die effectief verbonden is en een hoge mate van milieukwaliteit heeft. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is met name opgenomen bij de diverse beleidsartikelen die specifiek zien op de beleidsterreinen van IenW. Omdat dit beleidsartikel uitgaat van een meer kwalitatieve beleidsaanpak zijn voor dit artikel enkele algemene indicatoren opgenomen.

Verder valt onder dit artikel ook de beleidsontwikkeling rondom (beveiligd) gebruik van satellietnavigatie – en data en het stimuleren van het gebruik van data uit aardobservatie.

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

Tabel 71 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**70.348**	**15.680**	**9.727**	**9.588**	**33.995**	**9.915**	**24.080**
Uitgaven	**73.422**	**11.452**	**11.009**	**10.501**	**10.031**	**9.524**	**507**
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	73.422	11.451	11.009	10.501	10.031	9.524	507
Ontvangsten	**1.868**	**1.960**	**729**	**236**	**1.137**	**0**	**1.137**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 72 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister van IenW ontplooit diverse activiteiten om de nationale doelen te bereiken door verbinding met internationale activiteiten. Het onderhouden van een netwerk met landen, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties. Ter ondersteuning van beleidsontwikkeling neemt IenW deel aan diverse bilaterale en multilaterale overleggen (formeel en informeel) gericht op de totstandkoming van coalities met gelijkgezinde landen. Samen met andere staten en actoren bevorderen van concrete internationale samenwerking en activiteiten in internationale multi-stakeholderpartnerschappen.
Regisseren	De Minister van IenW bepaalt de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese en het mondiale transport- en milieubeleid. De uitvoering van de relevante SDG's uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling. De regie op de internationale aspecten van het IenW-beleid, inclusief het politieke optreden en de vertegenwoordiging in de betreffende internationale gremia. Het opstellen en uitdragen van de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van normen en plafonds, de vertaling daarvan naar Nederlandse wet- en regelgeving. De nationale en Europese beleidscoördinatie op het gebied van satellietnavigatie en de IenW-inzet op het gebruik van satellietdata en satellietnavigatie. Het internationale IenW-beleid vindt niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel. Specifieke rollen en verantwoordelijkheden van de Minister op de verschillende beleidsterreinen van IenW zijn bij de betreffende artikelen vermeld.
(Doen) uitvoeren	IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hier om een aantal uitvoerende taken in het kader van de Europese programma's Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TENT), Interreg en LIFE.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Internationaal Beleid is 1 specifieke doelstelling geformuleerd. Deze specifieke doelstelling levert een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor deze specifieke doelstelling zijn tevens meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit geval zelden relevant of toepasselijk, wel is er relevante beleidsmatige informatie beschikbaar waarmee de voortgang van het beleid kan worden gemonitord.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 73 Doelenboom artikel 19		
Algemene doelstelling		
Internationaal samenwerken om weerbaarheid, connectiviteit en milieu kwaliteit realiseren.		
Specifieke doelstelling 1		
Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid, circulaire economie en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.		
Subdoelstelling 1	**Subdoelstelling 2**	**Subdoelstelling 3**
1. Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees en internationaal verband.	2. De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse IenW-sectoren.	3. Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.
Beleidsinformatie		
1. BNC-fiches		
2. Jaarrapportages RVO		

Specifieke doelstelling 1: Internationaal samenwerken om weerbaarheid, connectiviteit en milieukwaliteit te realiseren.
Met de internationale inzet draagt IenW bij aan het realiseren van de specifieke (nationale) beleidsprioriteiten die ook inzet op het internationale toneel vragen. Het internationale IenW-beleid vindt daarom niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel, maar komt ook terug in de

overige beleidsartikelen. Vaak kennen de beleidsthema's van IenW een intrinsiek grensoverschrijdend karakter zoals de inzet in relatie tot internationale spoorverbindingen en vergroot een internationale inzet het effect bij de realisatie van de beleidsprioriteiten. Dat vraagt een actieve ambtelijke en politieke inzet en vertegenwoordiging in de internationale gremia waaronder de Transport- en Milieuraad van de EU, de UNECE, de OESO, OESO-ITF en UN Environment. Het onderhouden van een netwerk met landen, EU-instellingen en mondiale organisaties, denktanks en non-gouvernementele organisaties is in dit verband van belang. Dit netwerk is cruciaal om tijdig (nieuwe) internationale ontwikkelingen te signaleren die van invloed (kunnen) zijn op de IenW-terreinen en het ontwikkelen van een visie en strategie voor de (inter)nationale beleidsinzet. Daartoe behoort ook gerichte financiële ondersteuning van het werk van (inter)nationale organisaties die zich inzetten voor de bevordering van internationale samenwerking en overdracht/uitwisseling van kennis.

Om dit te bereiken is ingezet op:
- *Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees, bilateraal en internationaal verband.* De nationale belangen die in Nederlands beleid geformuleerd staan vormen de basis voor internationale en Europese beleidsontwikkeling. Dit vergt agendering in de juiste internationale gremia waar besluitvorming plaatsvindt over de beleidsontwikkeling.
- *De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse IenW-sectoren.* Door internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen zet IenW zich in om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer, slimme en groene mobiliteit en circulaire economie in binnen- en buitenland te versterken. Dit vindt onder andere plaats via de voorbereiding, uitvoering en follow-up van handelsmissies vaak ook in combinatie met initiëren, onderhouden en intensiveren van contacten met ministeries in andere landen. Deze worden georganiseerd op verzoek van de sector o.b.v. marktscans. Daarnaast heeft IenW een sterke aanpak voor duurzame economische diplomatie, waarin maatschappelijke en economische doelstellingen gecombineerd worden. IenW werkt hierbij met een selectie prioriteitslanden om de impact te vergroten, zowel vanuit het oogpunt van verdienvermogen als impact van de transities.
- *Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hier om een aantal uitvoerende taken in het kader van de Europese programma's Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans-European Transport Network (TEN-T), Interreg en LIFE. Met de inzet van RVO beoogt IenW het optimaal benutten van de Europese fondsen te versterken.

Beleidsconclusies
Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar grotendeels conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2025.

De Tweede Kamer is geïnformeerd over nieuwe wetsvoorstellen van de Europese Commissie door middel van de gebruikelijke BNC-fiches (Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen). In de Transport- en Milieuraad zijn voor enkele wetgevingsvoorstellen algemene oriëntaties bereikt na uitvoerige onderhandelingen in de raadswerkgroepen en hebben

de zogenoemde trilogen met het Europees Parlement plaatsgevonden. De Tweede Kamer is in de verslaglegging altijd geïnformeerd over deze onderhandelingen en daar waar mogelijk is dit opgenomen onder de relevante beleidsartikelen en in het beleidsverslag.

Met het beleid en de bijbehorende uitgaven is bijgedragen aan de mondiale agenda. Zo is bijvoorbeeld het Intergouvernmental Science-Policy Panel on Pollution, Chemicals and Waste opgericht en zijn er concrete stappen gezet in het aanjagen van de mondiale transitie naar een circulaire economie. Geopolitieke verschuivingen hebben de context wel substantieel veranderd in het afgelopen jaar, denk aan de opstelling van de nieuwe regering in de VS die multilaterale onderhandelingen bemoeilijken. Zo zijn de onderhandelingen voor een mondiaal plasticsverdrag nog niet afgerond zoals gepland en zijn publicaties van wetenschappelijke rapporten op milieugebied gestagneerd. Om die reden zijn bilaterale betrekkingen met een aantal prioritaire landen aangescherpt.

In 2025 hebben verschillende economische missies plaatsgevonden naar prioritaire landen waaronder China, India en Japan, onder andere op het gebied van maritiem/transport en logistiek, circulaire economie alsook water en klimaatadaptatie. Beleidsbeïnvloeding, kennisontwikkeling alsook het stimuleren van marktkansen voor IenW sectoren werden zoveel mogelijk aan elkaar verbonden bij deze economische missies. Naast het stimuleren van marktkansen in het buitenland is afgelopen ingezet op het versterken van de concurrentiepositie van IenW sectoren in Europa. Tevens was er oog voor strategische afhankelijkheden, hierin werkt IenW nauw interdepartementaal samen.

De langetermijnvisie van het Nationaal Milieu Programma (NMP) nam, onder meer door de wisseling van bewindspersonen en de val van het kabinet, meer tijd in beslag. Er is besloten om de langetermijnvisie door te schuiven naar het volgende kabinet. In 2025 is de inzet voor de (langetermijn)milieuopgave en een gezonde leefomgeving geborgd in de ontwerp Nota Ruimte. Ook is er intensief samengewerkt en afgestemd met medeoverheden, uitvoeringsorganisaties, andere departementen en met stakeholders buiten het Rijk, waaronder kennisinstellingen, milieu- en gezondheidsorganisaties, brancheorganisaties en het bedrijfsleven.

Meetbare gegevens
Door de hoge mate van verwevenheid met internationale inzet is het realiseren van de doelstellingen niet alleen afhankelijk van de Nederlandse inzet. Het opnemen van kwantitatieve meetbare indicatoren gerelateerd aan het te realiseren doel is in dit verband zelden relevant of toepasselijk. Wel is er relevante beleidsmatige informatie beschikbaar waarmee de voortgang van het beleid kan worden gemonitord. Dit betreft:
– De Tweede Kamer is onder meer aan de hand van BNC[1]-fiches geïnformeerd over de Nederlandse inzet t.a.v. nieuwe voorstellen van de Europese Commissie en in het verslag van de Milieu- en Transportraden over de uitkomst van deze besprekingen.
– In de jaarrapportages van het RVO wordt inzicht gegeven in de implementatie van het Nederlands handelsinstrumentarium, naast de rapportage die het Ministerie van Buitenlandse Zaken aan de Tweede kamer stuurt. Daarnaast geeft de jaarrapportage van RVO ook inzicht in de deelname van Nederlandse partijen aan de Europese subsidieprogramma's CEF Transport, Horizon Europe, INTERREG en LIFE en de behaalde resultaten in het betreffende jaar. De Europese programma's hebben een doorlooptijd van zeven jaar. Jaarlijks komen er nieuwe

projecten bij, waardoor het succes van het programma pas na zeven jaar vast te stellen is. Elk jaar brengt RVO de voortgang van de deelname van Nederland aan de programma's in kaart. Dit is in 2024 voor het laatst gebeurd en toen was de Nederlandse deelname conform verwachting.de De rapportage van RVO over 2025 volgt medio 2026.

– Daarnaast kan monitoring d.m.v. een overzicht met nieuwe EU-regelgeving op het gebied van IenW dat - waar relevant - satelliet -en navigatiedata als optie bevat de effectiviteit van beleid meten. Conform Nederlands beleid streven we ernaar om satellietdata in te zetten voor het klimaat en de leefomgeving. Het resultaat hiervan zien we terug in de toenemende vraag naar satellietdata in projecten binnen deze thema's. Anderzijds is er steeds meer EU regelgeving die aanstuurt op het inzetten van deze data. Een overzicht van deze regelgeving is voor het laatst in 2023 gemaakt.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 74 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**70.348**	**15.680**	**9.727**	**9.588**	**33.995**	**9.915**	**24.080**	1
Uitgaven	**73.422**	**11.452**	**11.009**	**10.501**	**10.031**	**9.524**	**507**	
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	**73.422**	**11.451**	**11.009**	**10.501**	**10.031**	**9.524**	**507**	
Opdrachten	*6.733*	*2.692*	*3.435*	*2.658*	*3.900*	*4.090*	*– 190*	
Uitvoering internationaal HGIS	2.011	574	536	485	1.106	1.218	– 112	
Uitvoering niet-HGIS	3.803	607	1.988	1.230	2.028	1.610	418	
DGMI algemene opdrachten	364	382	0	0	0	0	0	
Overige opdrachten	556	1.129	631	943	766	1.262	– 496	
Subsidies	*301*	*1.016*	*783*	*997*	*540*	*335*	*205*	
Interreg	35	991	755	657	*200*	*0*	*200*	
Overige subsidies	266	25	28	340	340	335	5	
Bijdragen aan agentschappen	*59.698*	*2.574*	*2.828*	*3.139*	*2.771*	*3.255*	*– 484*	
Waarvan bijdrage aan RIVM	46.275	241	141	297	*129*	*120*	*9*	
Waarvan bijdragen aan RVO	13.022	1.911	2.043	2.309	2.155	2.494	– 339	
Waarvan bijdrage aan RWS	401	422	644	533	487	641	– 154	
Overige bijdragen aan agentschappen	0	0	0	0	0	0	0	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*4.740*	*4.670*	*3.563*	*3.707*	*2.820*	*1.844*	*976*	
Waarvan bijdrage HGIS	0	2.415	2.963	3.032	2.295	1.844	451	
Waarvan bijdrage niet-HGIS	0	2.255	600	675	525	0	525	
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*100*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Bekostiging	*1.950*	*400*	*400*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Ontvangsten	**1.868**	**1.960**	**729**	**236**	**1.137**	**0**	**1.137**	**2**

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere verplichtingen realisatie van € 24,1 miljoen is het gevolg van een verplichtingenschuif vanuit de jaren 2026-2044 naar 2025 voor de vastlegging van de meerjarige opdrachten (20 jaar) aan de Rijksdienst Caribisch Nederland en het Rijksvastgoedbedrijf voor respectievelijk het beheer en onderhoud en de verbruiksvergoeding van het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire.
2. De hogere realisatie van € 1,1 miljoen is het gevolg van niet begrote ontvangsten van diverse partijen (o.a. RVO, EUSPA, WEF). Zie ook ad 5. onder F (toelichting op de financiële instrumenten).

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële middelen in het jaar 2025 zijn aangewend.

Alle genoemde uitgaven dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1.

2. Internationaal beleid coördinatie en samenwerking (€ 10,0 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 3,9 miljoen)
- Uitvoering HGIS (€ 1,1 miljoen). In 2025 zijn uitgaven gedaan op het beleidsterrein ruimtevaart en satelliet data. Het betreft onder andere de jaarlijkse gebruiksvergoeding van het Galileo Reference Centre in Noordwijk en het Galileo Sensor Station (Bonaire) aan het Rijksvastgoedbedrijf voor een totaalbedrag van € 1,07 miljoen. Daarnaast zijn er uitgaven gedaan aan overige partijen voor geleverde diensten ter ondersteuning van de uitvoering van het ruimtebeleid van IenW.
- Uitvoering niet HGIS (€ 2,0 miljoen). In 2025 zijn uitgaven gedaan op het beleidsterrein ruimtevaart en satelliet data. Het betreft onder andere de door het Nederlands Space Office (NSO) en het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) geleverde diensten ter ondersteuning van de uitvoering van het ruimtebeleid van IenW. Daarnaast zijn voor het beheer en onderhoud van het Galileo Sensor Station betalingen gedaan aan de Rijksdienst Caribisch Nederland.
- Overige opdrachten (€ 0,77 miljoen). In 2025 zijn uitgaven gedaan voor de uitvoering van het programma Interreg VI (programma periode 2021-2027). Het gaat hierbij om de verplichte kosten voor de technische bijstand van de EU-secretariaten die de lidstaten ondersteunen bij de uitvoering van het programma. Verder zijn er middelen ingezet voor het Nationaal Milieu Programma. Het gaat hierbij o.a. om uitgaven over de vorm, opzet en inhoud van het uiteindelijke programma. Daarnaast zijn er middelen ingezet voor RVO en RWS inzake diverse Europese programma's en het Nationaal Milieu Programma.

Subsidies (€ 0,54 miljoen)
- Interreg (€ 0,2 miljoen). In 2025 zijn voor de Europese subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI subsidies verstrekt aan de Nederlandse partners. De uitvoering van de regelingen ligt bij RVO.
- Overige subsidies (€ 0,34 miljoen). In 2025 zijn incidentele subsidies toegekend aan de Urban Futures Studio (Universiteit Utrecht) en de Jongeren Milieuraad voor de Nudge Global Impact Challenge.

Bijdragen aan agentschappen (€ 2,8 miljoen)
- RIVM (€ 0,1 miljoen). IenW heeft in 2025 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). De middelen zijn ingezet voor beleid onderbouwend onderzoek voor het opstellen van het Nationaal Milieu Programma.
- Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (€ 2,2 miljoen). IenW heeft in 2025 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Het gaat hierbij om de uitvoering van de Europese subsidieregelingen Interreg en LIFE. Daarnaast heeft RVO ondersteuning geleverd bij de uitvoering van diverse Europese programma's waaronder Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF) en het Trans European Network.-
- Rijkswaterstaat (€ 0,5 miljoen). RWS heeft in 2025 werkzaamheden uitgevoerd voor de Wet bescherming Antarctica (vergunningenbeleid). Daarnaast zijn middelen toegekend voor ondersteunende activiteiten in het kader van het internationale beleid en grensoverschrijdende samenwerking, waaronder Horizon Europe en het UNEP Tienjarig kaderprogramma voor duurzame consumptie en productie (10YFP SCP). Ook zijn er middelen ingezet voor het Nationaal Milieu Programma

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 2,8 miljoen).
Het ministerie van IenW kent op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken financiële bijdragen toe aan (inter)nationale organisaties. Dat is nodig om de kosten te dekken van de doorlopende ontwikkeling van het desbetreffende verdrag of de organisatie. In onderstaande tabel zijn de (verwachte) bijdragen en contributies vanuit dit artikel voor 2025 vermeld.

Tabel 75 Internationale bijdragen

per 19 januari 2026

Bijdragen aan internationale organisaties

Organisatie	Toelichting	Bedrag x € 1.000
UNEP	Bijdrage 2025 aan het United Nations Environment Programme Environment Fund. Met de bijdrage is UNEP, als belangrijkste mondiale organisatie op het vlak van milieu, in staat gesteld haar kerntaken op het vlak van kennisbevordering, normering, beleidsontwikkeling en -uitvoering capaciteitsopbouw uit te voeren.	615
UNECE	Bijdrage aan de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) voor de Inland Transport Committee (ITC). Het ITC is het mondiale regulerende forum voor landwaarts transport en alle zaken daaromtrent (o.a. vervoer gevaarlijke stoffen, douane, verkeersveiligheid, spoor, binnenvaart). Het ITC speelt een belangrijke rol op connectiviteit, met name richting Eurazië (van extra belang vanwege de veranderde wereldorde) en de EU buurlanden. Nederland heeft hierbij een voortrekkersrol in de coördinatie van (duurzame) transportcorridors.	200
ITF	Bijdrage aan het International Transport Forum (ITF), een intergouvernementele mondiale organisatie van lidstaten waar alle transportmodaliteiten aan bod komen. Deze denktank voor transportbeleid organiseerde ook dit jaar een bijeenkomst over ontwikkelingen zoals verduurzaming.	165
UNECE	Bijdrage aan het UNECE voor het versterken van transportcorridors. De groei van transportcorridors en handelsvolumes vindt voornamelijk plaats buiten Europa. Het is voor Nederland zaak hier goed bij aangehaakt te blijven en te zorgen dat haar belangen en standaarden worden meegenomen. Door mee te werken aan corridorontwikkeling zoals op de Middle Corridor en het IMEC (de corridor van India), positioneert NL/EU kennis en standaarden en kan de decarbonisatie van transport en goederenstromen worden gestimuleerd.	150

		per 19 januari 2026
	Bijdragen aan internationale organisaties	
UNEP	Bijdrage aan het UNEP voor het Global Framework on Chemicals (GFC) werkprogramma. Het GFC is een akkoord tussen landen, industrie, NGOs en andere betrokken partijen en omvat een uitgebreid plan om landen en belanghebbenden te begeleiden bij het gezamenlijk aanpakken van de levenscyclus van chemische stoffen, inclusief producten en afval. Implementatie van het werkprogramma en organisatie van de verschillende conferenties (in 2025 een Open-Ended Working Group) is geheel afhankelijk van vrijwillige bijdragen. Deze bijdrage droeg substantieel bij aan de implementatie en toont het belang dat NL hecht aan verantwoord beheer van chemicaliën en afval.	100
UNEP	Bijdrage aan de UNEP voor de afronding van de 7e editie van de Global Environment Outlook (GEO-7), het VN-vlaggenschiprapport over de staat van het milieu. Simultaan aan afronding van het hoofdrapport is gewerkt aan de Summary for Policymakers (SPM) dat door de landen vastgesteld dient te worden, om maximaal draagvlak voor de bevindingen en aanbevelingen te garanderen. Met deze bijdrage werd een goede voorbereiding van de cruciale onderhandeling van de SPM worden geborgd.	100
UNEP	Bijdrage aan de UNEP voor de voorbereiding van de 1e bijeenkomst van het Intergovernmental Science-Policy Panel on Pollution, Chemicals and Waste (ISP). Nederland ziet grote meerwaarde in de rol die het panel kan spelen om zowel de internationale gemeenschap als nationale overheden te kunnen voorzien van de laatste wetenschappelijke inzichten op het gebied van stoffen, afval en vervuiling voor de uitwerking van hun beleid. Het panel kan tevens input leveren in de internationale beleidsdiscussies in internationale milieuverdragen en kan ook een rol spelen in het verstevigen van de wetenschappelijke inzichten in de effecten van plastic vervuiling in de context van de onderhandelingen over een plastic verdrag.	100
IRP	Bijdrage aan het International Resource Panel (IRP) dat overheden adviseert over duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Nederland bepleit daarbij dat het IRP inzet op de ontwikkeling van wetenschappelijk gefundeerde doelen, indicatoren, mondiale datasets en regionale analyses. De bijdrage stelt het IRP in staat de kwaliteit van adviezen te verbeteren en met nationale en internationale actoren te werken aan de transitie naar een circulaire economie.	100
UNEP	Bijdrage aan het Speciale Programma (SP) van UNEP. Dit programma is bedoeld voor institutionele versterking van ontwikkelingslanden en landen in transitie voor de implementatie van de chemicaliën- en afvalverdragen alsmede de strategische aanpak voor het internationaal beheer van chemicaliën.	100
China Council for International Cooperation and Development	Nederland neemt (op uitnodiging van China) deel aan deze adviesraad op hoog niveau op het gebied van duurzame ontwikkeling. De contributies worden gebruikt voor het laten doen van studies. Nederland heeft veel ervaring en kennis op het voor China relevante thema vergroening en brengt dit thema met deze bijdrage onder de aandacht.	100
Diverse organisaties	Bijdragen van minder dan € 0,1 miljoen.	1.090
Totaal		**2.820**

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

5. Ontvangsten

In 2025 is € 1,1 miljoen ontvangen van diverse partijen. Het gaat hierbij om teruggestorte middelen van RVO (afwikkeling interreg subsidie projecten en afrekening opdracht 2024) voor een bedrag van € 0,4 miljoen. Daarnaast is € 0,2 miljoen ontvangen van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma (Euspa) voor het beheer en onderhoud van het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire. Tevens is € 0,3 miljoen EU subsidie ontvangen ten behoeve van het programma Trans European Transport Network (Ten-T) en is € 0,2 miljoen ontvangen van het World Economic Forum (WEF) en het World Recources Institute (WRI) naar aanleiding van de afwikkeling van in voorgaande jaren toegekende bijdragen/ subsidies.

4.8 Artikel 20 Lucht en Geluid

A. Algemene doelstelling

Het bevorderen van een duurzame en gezonde leefomgeving door hinder vanwege geluid en trillingen te voorkomen of te beperken, de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur - en fijnstofemissies uit stallen te verminderen.

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

Tabel 76 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**34.247**	**51.204**	**69.552**	**62.429**	**72.500**	**69.315**	**3.185**
Uitgaven	**30.712**	**55.722**	**59.611**	**63.254**	**68.909**	**72.115**	**– 3.206**
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	30.712	55.723	59.611	63.254	68.909	72.115	– 3.206
Ontvangsten	**2.038**	**368**	**2.072**	**895**	**2.112**	**1.000**	**1.112**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 77 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	In lijn met de Europese zero pollution ambitie in 2050 stelt het kabinet zich ten doel dat verontreiniging is teruggebracht tot een niveau dat niet schadelijk is voor mens en milieu. Het kabinet heeft hiervoor tussendoelen gesteld voor 2030. Via het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt in samenwerking met decentrale overheden gewerkt aan het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Het SLA is ondertekend door 139 partijen en voorziet in kennissessies, kennisuitwisseling, netwerkbijeenkomsten en ondersteuning van maatregelen d.m.v. subsidieregelingen o.b.v. cofinanciering. Voor het terugdringen van geluid wordt uitvoering gegeven aan de regels voortvloeiend uit het programma SWUNG , zoals vastgelegd onder de Omgevingswet.
Regisseren	De minister is verantwoordelijk voor de inhoudelijke lijn voor de nationale inbreng in de ontwikkeling van het Europese luchtkwaliteits- en geluidbeleid. Het betreft het stimuleren van een gezonde leefomgeving door vermindering van luchtverontreinigende emissies en het voorkomen en verminderen van geluid- en trillingshinder. IenW coördineert de Nederlandse inzet in internationaal kader bij de vaststelling van grenswaarden en plafonds voor emissies van luchtverontreinigende stoffen. Deze grenswaarden en emissieplafond worden vervolgens geïmplementeerd in Nederlandse wet- en regelgeving, en (zo nodig) doorvertaald naar doelstellingen over sectoren en milieuthema's. Specifiek op het gebied van stallen is de minister van IenW verantwoordelijk voor de regelgeving op het gebied van emissies van ammoniak, fijnstof en geur. Verder wordt ondersteuning gegeven aan gemeenten en provincies bij het toezicht op de naleving van algemene regels en bij de vergunningverlening ter vermindering van luchtemissies en aan gemeenten, provincies en waterschappen bij een juiste toepassing van de geluidregelgeving. Ten slotte is de Minister verantwoordelijk voor het toezicht op en de handhaving van (een deel van) de wet- en regelgeving door de ILT op dit beleidsterrein (zie beleidsartikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport).

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaande beleidsinformatie voor Lucht en Geluid geeft inzicht in de voortgang van het beleid gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van geluidhinder. Voor het monitoren van de voortgang in realisatie tot de luchtkwaliteitsdoelstellingen wordt gebruik gemaakt van een aantal meetbare indicatoren.

Voor het Schone Lucht Akkoord gebeurt dit door het tweejaarlijks monitoren van de gerealiseerde/verwachte gezondheidswinst in 2030 t.o.v. 2016.

Onder de NEC richtlijn bestaat de verplichting om jaarlijks de historische emissies en toekomstige emissieramingen voor luchtverontreinigende stoffen te rapporteren, met als doel het voldoen aan de nationale emmisieplafonds in 2030. Het betreft de emissietotalen voor heel Nederland gebaseerd op de cijfers van de Emissieregistratie en de luchtramingen van het PBL. Deze indicator geeft inzicht in de effectiviteit van het (inter)nationale bronbeleid.

Onder de Omgevingswet worden de Rijks omgevingswaarden voor luchtkwaliteit langs wegen en nabij veehouderijen gemonitord met het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Hiermee wordt getoetst of aan de Europese normen wordt voldaan en of aanvullend beleid nodig is om bestaande overschrijdingen op te lossen of verwachte overschrijdingen in de toekomst ongedaan te maken.

Voor het artikel Lucht en Geluid zijn drie specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen opgenomen of wordt verwezen naar relevante beleidsinformatie die verbonden zijn met de doelstellingen.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 78 Doelenboom artikel 20

Algemene doelstelling		
Het bevorderen van een duurzame en gezonde leefomgeving door hinder vanwege geluid en trillingen te voorkomen of te beperken, de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur - en fijnstofemissies uit stallen te verminderen.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.	Het reguleren en verminderen van hinder door geluid in de fysieke leefomgeving middels normering en sanering van te hoog belaste situaties (weg en spoor).	Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1.Voldoen aan de EU grenswaarden 2030	1. Aanpak van bestaande geluidhinder door het treffen van geluidbeperkende en geluidwerende maatregelen.	1. Creëren en in stand houden van een decentraal vergunningsstelsel onder de Omgevingswet, waarmee emissies genormeerd en stalinnovaties beoordeeld en geborgd kunnen worden.
2. Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen (bronbeleid)		2. Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. RIVM. Monioringsrapportage luchtkwaliteit.	1. Kengetallen voortgang van geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale, waterschaps- en Rijkswegen.	1. RIVM. Monioringsrapportage luchtkwaliteit.
2. NEC (emissiedoelen),		2. NEC (emissiedoelen),
		Beleidsinformatie
		1. Informatiepunt leefomgeving

Specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nul vervuilingsambitie in 2050 met 2030 als (formeel) tussendoel
Het kabinet werkt aan een gezonde, schone en veilige leefomgeving en stelt daarvoor in 2030 tussendoelen om toe te werken naar de nulvervuilingsambitie in 2050. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit en realiseren van 50% gezondheidswinst (in 2030 ten opzichte van 2016) werkt het kabinet ook samen met medeoverheden aan de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en gezondheidswinst te realiseren. Deze doelstelling is binnen bereik door onder andere maatregelen gericht op emissiereductie in de sectoren wegverkeer en mobiele werktuigen, binnenvaart en havens, industrie, houtstook en landbouw Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen ook bij aan reductie van stikstof. Periodiek worden het realisatiecijfer en de voortgang van de maatregelen gemonitord.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Voldoen aan de EU grenswaarden in 2030.* De minister van IenW is verantwoordelijk voor het monitoren van, en rapporteren over de Rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit in Nederland. Het doel van de monitoring is het inzichtelijk maken van de ontwikkeling in luchtkwaliteit in Nederland. Met de monitoring wordt geborgd dat voldaan wordt aan de wettelijke normen en anderzijds biedt het inzicht in de ontwikkelingen op de lange termijn. Met de monitoring wordt een vinger aan de pols gehouden op basis van de meest recente wetenschappelijke inzichten en kan, indien nodig, bijsturing plaatsvinden door het nemen van verdere maatregelen.
2. *Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen (bronbeleid).* In 2025 is ingezet op de de wettelijke implementaties van de herziene richtlijn industriële emissies en herziene richtlijn luchtkwaliteit. Voor het terugdringen van gezondheidsrisico's voor omwonenden rond industrie, wordt de actie agenda Industrie en omwonenden verder uitgevoerd.

Beleidsconclusies
In 2025 is een extra tussenrapportage opgeleverd over het voldoen aan de EU grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Verder is voor het reduceren en voorkomen van de emissie van luchtvervuilende stoffen in 2025 ingezet op de wettelijke implementaties van de herziene richtlijn industriële emissies en herziene richtlijn luchtkwaliteit. Voor beide implementaties zijn de wetsvoorstellen ingediend. Voor de richtlijn industriële emissies is de onderliggende algemene maatregel van bestuur gereed gemaakt voor internetconsultatie die begin 2026 zal starten. Voor het terugdringen van gezondheidsrisico's voor omwonenden rond industrie, wordt de actie agenda Industrie en omwonenden verder uitgevoerd.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit
2. Emissie luchtverontreinigende stoffen (kton/jr)

1. Jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit
Het RIVM monitort in opdracht van het Ministerie van IenW de luchtkwaliteit en toetst de concentraties van stikstofdioxide en fijnstof aan de geldende normen. In 2025 is de Monitoringsrapportage Luchtkwaliteit over het jaar

2024 aan de Tweede Kamer aangeboden (Kamerstukken II, vergaderjaar 2025-2026, 30175 nr. 481). Dit rapport bevat ook verwachtingen voor de concentraties voor 2025, 2030 en 2035.

In 2024 was de luchtkwaliteit beter dan in 2023 en voldeed Nederland bijna overal aan de grenswaarden voor fijnstof. Slechts bij enkele veehouderijen werden de huidige normen niet gehaald. Voor stikstofdioxide voldeed Nederland overal aan de normen. De herziene richtlijn luchtkwaliteit (EU-richtlijn 2024/2881) bevat aangescherpte luchtkwaliteitsnormen in 2030 ten behoeve van de volksgezondheid. In 2025 was er daarom aandacht voor de kwaliteit van de prognoses om zo een steeds beter beeld van de opgave te verkrijgen.

Uit de Monitoringsrapportage blijkt dat het huidige beleid niet volstaat om overal in Nederland aan de aangescherpte grenswaarden in 2030 te voldoen. Dit maakt duidelijk dat inzet en samenwerking voor schone lucht noodzakelijk blijft, zoals ook in de samenwerking rondom het Schone Lucht Akkoord.

2. Emissie luchtverontreinigende stoffen (kton/jr)
Concentraties van luchtverontreinigende stoffen hangen sterk samen met emissies en bevatten in Nederland een significante buitenlandse component. Ook komen Nederlandse emissies in het buitenland terecht. Om luchtkwaliteitsdoelen te behalen moeten nabijgelegen landen hun emissies reduceren. De EU heeft daartoe de richtlijn 2016/2284 *National Emission reduction Commitments (NEC)* vastgesteld. Deze legt lidstaten een verplicht reductiepercentage op voor vijf belangrijke luchtverontreinigende stoffen. Het basisjaar voor de reductie is 2005. De Kamer wordt jaarlijks ingelicht over de voortgang op de NEC-richtlijndoelstellingen (Kamerstukken II, Vergaderjaar 2024-2025, 30175 nr. 474).

In onderstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar emissietotalen in kiloton. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd over de voorgaande jaren. Doordat nieuwe inzichten over emissies met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissietotalen van voorgaande jaren worden cijfers van voorgaande jaren ook aangepast. Hierdoor kan de tabel verschillen met tabellen uit voorgaande jaren. Meestal zijn de verschillen klein.

Tabel 79 Kengetal: Emissieluchtverontreinigende stoffen (kton/jr.)

	1990	2000	2005	2010	2020	2022	2023	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
								Doel NEC-Richtlijn	**Raming**	**Doel NEC-Richtlijn**
SO_2	198	79	68	36	20	20	18	**49**	17	**32**
NO_x	630	452	395	313	178	162	152	**218**	118	**154**
NH_3	347	175	155	134	125	120	116	**135**	101	**121**
VOS[2]	509	267	204	191	162	155	153	**186**	154	**177**
$PM_{2,5}$ [3]	57	35	29	22	14	14	14	**18**	13	**15**

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

Toelichting
Zoals uit de getabelleerde kentallenblijkt, voldoet Nederland in 2024 al aan de doelstellingen voor 2030 voor alle vijf luchtverontreinigende stoffen onder de NEC-richtlijn en zal dat in 2030 nog steeds het geval zijn met ruimere marges.

Emissieramingen worden elke twee jaar uitgebracht. De eerstvolgende actualisatie vindt plaats begin 2027. In de raming is vastgesteld [MG3] beleid tot 1 mei 2024 meegenomen. Later aangekondigd beleid valt buiten het vastgestelde beleid.

Specifieke doelstelling 2: Het reguleren en verminderen van hinder door geluid in de fysieke leefomgeving middels normering en sanering van te hoog belaste situaties (weg en spoor).
Met de implementatie van de Omgevingswet zijn regels vastgesteld met betrekking tot de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen en wordt een helder verband gelegd tussen gezondheid en geluidshinder. Tevens zijn doelen voor en grenzen aan de maximale blootstelling aan geluid gesteld en wordt een basisbeschermingsniveau voor gezondheid geboden door geluidproductieplafonds vast te stellen en eisen te stellen aan omgevingsplannen en projectbesluiten. Het beschermingsniveau onder de Omgevingswet is in grote lijnen gelijk aan het beschermingsniveau onder de Wet geluidhinder. In situaties die niet aan deze doelen en uitgangspunten voldoen, worden op kosten van het Rijk saneringsmaatregelen getroffen om de bescherming te verbeteren.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Aanpak van bestaande geluidhinder door het treffen van geluidbeperkende en geluidwerende maatregelen.* Op basis van ervaringen met de uitvoering van de geluidregels onder de Omgevingswet worden waar nodig aanpassingen aan de betreffende regelgeving doorgevoerd. Waar het geluidsanering betreft, is het van belang dat de saneringsoperatie verder wordt afgerond. Ook wordt de operatie onder de Omgevingswet verbreed naar situaties met hoge geluidbelastingen die onder de Wet geluidhinder zijn ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot.

Beleidsconclusies
Als gevolg van succesvol bronbeleid (stillere treinen) is het in 2025 mogelijk gebleken om bij veel spoortrajecten over te gaan tot verlaging van de geluidproductieplafonds. Dat heeft een positief effect op mogelijkheden voor woningbouw.

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

1. Overzicht sanering verkeerslawaai
Onderstaande gegevens geven inzicht in de voortgang van geluidsanering langs zowel gemeentelijke, provinciale en Rijkswegen. De sanering langs gemeentelijke en provinciale wegen wordt uitgevoerd door gemeenten en provincies onder het regime van de Wet geluidhinder onder overgangs recht. De sanering langs de Rijksinfrastructuur wordt door RWS en ProRail uitgevoerd onder de Wet milieubeheer onder overgangsrecht (zie ook de betreffende passages bij de artikelen 14 en 16 voor wegen en spoorinfra). De geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale- en waterschapswegen onder hetregime van de Omgevingswet wordt uitgevoerd door gemeenten, provincies en waterschappen naast de saneringen onder het regime van de Wet geluidhinder.

Tabel 80 Overzicht Sanering Verkeerslawaai			
Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Lokale infrastructuur	**A-lijst**	**Overig**	**Totaal**
Totaal gemeld	78.068	321.467	399.535
Gereed t/m 2024	67.683	149.290	216.973
verwacht 2025	200	2.500	2.700
Gereed 2025	777	6.982	7.759
Restant per einde 2025	**9.608**	**165.195**	**174.803**
waarvan nog te saneren onder Wgh	*7.828*	*128.003*	*135.831*
Verwacht 2026	400	4.000	4.400
Verwacht restant sanering Wgh per einde 2026	7.428	124.003	131.431

Sanering Wet Geluidhinder	**aantal woningen**		
Rijksinfrastructuur	**Rijkswegen**	**Spoorwegen**	**Totaal**
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.231	6.006
Gereed t/m 2024	680	4.612	5.292
Verwacht 2025	95	442	537
Gereed 2025	–	32	32
Restant einde 2025	**95**	**587**	**682**
verwacht 2026	95	139	234
Verwacht restant per einde 2026	**–**	**448**	**448**

Toelichting

De eerste tabel betreft de sanering van woningen vanwege gemeentelijke en provinciale wegen, zoals die door gemeenten worden uitgevoerd onder het regime van de Wet geluidhinder. De A-lijst betreft woningen met de hoogste geluidsbelastingen.

De tabel is voor dit jaar herzien. Er is een regel toegevoegd die aangeeft hoeveel van de woningen nog (onder overgangsrecht) zullen worden gesaneerd onder het regime van de Wet geluidhinder. Ook zijn aantallen gecorrigeerd want gebleken is dat in voorgaande jaren per abuis soms woningen dubbel zijn meegeteld omdat deze zijn gemeld vanuit meerdere bronnen of omdat die niet in de juiste categorie (A-lijst versus overig) zijn opgenomen.

Per saldo zijn in 2025 in 7.759 woningen als gesaneerd aangemerkt. Dat is meer dan geraamd. Dat is vooral het gevolg van het feit dat veel gemeenten bij de voorbereiding van hun saneringsprogramma's tot de conclusie komen dat veel woningen vanwege relatief lage geluidsbelastingen of in het verleden al uitgevoerde saneringen zonder nadere maatregelen als gesaneerd kunnen worden aangemerkt.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering Rijksinfrastructuur zoals die op grond van overgangsrecht (Bijlage 5 bij het Besluit geluid milieubeheer) nog onder het regime van de Wet geluidhinder wordt afgerond. Deze sanering kent een ander normenkader dan de sanering vanwege Rijksinfrastructuur die momenteel door RWS en ProRail wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14.

Er zijn minder woningen gereed gekomen dan geraamd als gevolg van een forse vertraging bij het project in Meerssen waar de bouw van een geluidscherm in constructief opzicht lastig blijkt. In 2024 en 2025 zijn de eerste bijdragen verleend voor de sanering onder de Omgevingswet. In dat kader zijn nog geen gesaneerde woningen te melden.

Specifieke doelstelling 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
Emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen hebben negatieve gevolgen voor milieu, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving. Ammoniak heeft daarnaast negatieve gevolgen voor de natuur. Het is daarom van belang emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen te verminderen.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Creëren en in stand houden van een decentraal vergunningsstelsel onder de Omgevingswet, waarmee emissies genormeerd en stalinnovaties beoordeeld en geborgd kunnen worden.* De minister van IenW is verantwoordelijk voor de regelgeving op het gebied van emissies van ammoniak, fijnstof en geur uit stallen. Onderdeel hiervan is de systematiek van het beoordelen en borgen van (nieuwe) stalsystemen in het kader van deze regelgeving.
2. *Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.* Hierbij wordt ingezet op herziening van de regelgeving en onderzoek naar aanpak die uitgaat van een andere manier van geur meten. Het uitgangspunt hierbij is het vinden van een goede balans tussen de belangen van omwonenden, veehouders en medeoverheden.

Beleidsconclusies
Voor een toekomstbestendige veehouderij werkt IenW samen met het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur aan een nieuw stelsel van stalbeoordeling uit in het programma vernieuwing stalbeoordeling. In september 2025 is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de uitwerking hiervan.

Verder heeft IenW ten aanzien van het verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen in 2025 een impactanalyse van de mogelijke scenario's voor de beleidswijzingen uitgevoerd en aan de Kamer gestuurd. Daarnaast is IenW in 2025 gestart met een breed participatietraject over de voorgenomen herziening van de geurregelgeving, waarin omwonenden en vertegenwoordigers van de veehouderijsectoren decentrale overheden, milieuorganisaties en burgerbelangen-verenigingen betrokken zijn.

Meetbare gegevens
Deze meetbare gegevens staan onder specifieke doelstelling 1.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 81 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**34.247**	**51.204**	**69.552**	**62.429**	**72.500**	**69.315**	**3.185**	1
Uitgaven	**30.712**	**55.722**	**59.611**	**63.254**	**68.909**	**72.115**	**– 3.206**	
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	**30.712**	**55.723**	**59.611**	**63.254**	**68.909**	**72.115**	**– 3.206**	
Opdrachten	*4.602*	*11.866*	*10.949*	*12.345*	*15.266*	*12.910*	*2.356*	*2*
Geluid- en luchtsanering	4.241	3.135	4.969	5.206	5.805	6.982	– 1.177	
Waarvan RWS	0	0	0	223	203	1.335	– 1.132	
Waarvan RIVM	0	0	5.697	6.532	7.663	3.208	4.455	
Overige opdrachten	361	8.731	283	384	1.595	1.385	210	
Bijdragen aan agentschappen	*2.575*	*14.994*	*17.304*	*20.820*	*18.975*	*21.941*	*– 2.966*	3
Bijdrage aan agentschap RWS	2.565	2.681	2.816	3.695	3.755	3.318	437	
Bijdrage aan agentschap KNMI	10	10	15	15	35	0	35	
Bijdrage aan agentschap RVO	0	309	219	1.090	1.101	657	444	
Bijdrage aan agentschap RIVM	0	11.994	14.254	16.020	14.084	17.966	– 3.882	
Overige bijdragen aan agentschappen	10	319	234	1.105	0	0	0	
Bijdragen aan medeoverheden	*23.180*	*28.550*	*30.958*	*29.602*	*34.588*	*36.788*	*– 2.200*	4
Programma NSL en SLA	6.928	6.793	5.547	4.183	3.975	6.175	– 2.200	
Uitvoering geluidsanering	16.252	21.757	25.411	25.419	30.613	30.613	0	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*0*	*0*	*0*	*89*	*0*	*0*	*0*	
Bekostiging	*355*	*312*	*400*	*398*	*80*	*476*	*– 396*	
Ontvangsten	**2.038**	**368**	**2.072**	**895**	**2.112**	**1.000**	**1.112**	

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere verplichtingen realisatie van € 3,2 miljoen is het gevolg van een verplichtingenschuif vanuit de jaren 2026, 2027 en 2028 naar 2025 voor de vastlegging van de meerjarige opdracht aan het Bureau Saneringsverkeerslawaai voor de uitvoering van de specifieke uitkering Sanering Verkeerslawaai.
2. De hogere realisatie van € 2,4 miljoen op de opdrachten wordt veroorzaakt door een hogere opdracht aan RIVM op het gebied van luchtkwaliteit, geuroverlast en geluidhinder in relatie tot gezondheid en de bevordering van een gezonde en duurzame leefomgeving. Voor de financiering van deze hogere uitgaven zijn middelen overgeboekt vanuit het budget «bijdragen aan agenstschappen» (zie ook ad.3).
3. De lagere realisatie van € 3,0 miljoen op de bijdragen aan agentschappen wordt veroorzaakt door een interne herschikking binnen dit artikel voor de financiering van de opdracht aan RIVM (zie ad. 2).
4. De lagere realisatie van € 2,2 miljoen op het budget bijdragen aan medeoverheden wordt veroorzaakt door lagere uitgaven van RVO bij de afwikkeling van de Specifieke Uitkeringen in het kader van het Schone

Lucht Akkoord uit voorgaande jaren (SPUK-SLA). In een aantal gevallen is de laatste 20% niet uitbetaald omdat de werkelijke kosten lager bleken dan de voorgeschoten bedragen. Om die reden zijn tevens bedragen teruggevorderd. Daarnaast zijn er op de regeling «Specifieke uitkeringen oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen» minder aanvragen ontvangen dan voorzien.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor middelen in het jaar 2025 zijn aangewend.

1. Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder (€ 68,9 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 15,3 miljoen)
Uitvoering geluid en lucht. In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt en betalingen gedaan in het kader van beleidsonderbouwend onderzoek als uitvoeringswerkzaamheden op onderstaande beleidsterreinen.

– Uitvoering Geluid (€ 4,9 miljoen). Het gaat hierbij onder andere om de opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Wegverkeerslawaai. Daarnaast zijn uitgaven gerealiseerd voor de evaluatie van het doelmatigheidscriterium voor geluidmaatregelen bij rijkswegen en hoofdspoorwegen (DMC) en zijn diverse (onderzoeks)opdrachten verstrekt gericht op het reguleren en reduceren van geluidshinder in de fysieke leefomgeving. Deze opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstelling 2.
– Uitvoering Lucht (€ 0,9 miljoen). In het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA) zijn opdrachten verstrekt voor o.a. de organisatie van congressen/ bijeenkomsten om de draagvlak, betrokkenheid, samenwerking, communicatie en kennis deling van deelnemende partijen te versterken. Daarnaast is een opdracht verstrekt voor het analyseren en doorrekenen van de effecten van de maatregelen die de gemeenten en provincies nemen die deelnemen aan het Schone Lucht Akkoord op luchtvervuilende emissies en zijn diverse (onderzoeks) opdrachten verstrekt gericht op het actualiseren en implementeren van maatregelen om de lucht kwaliteit te verbeteren en meer gezondheidswinst te realiseren. Deze opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstelling 1.
– RIVM (€ 7,7 miljoen), RVO (€ 0,2 miljoen) en RWS (€ 0,2 miljoen). In 2025 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM, RVO en RWS op het gebied van luchtkwaliteit, geuroverlast en geluidhinder in relatie tot gezondheid en de bevordering van een gezonde en duurzame leefomgeving. Deze opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1,2 en 3.
– Duurzame Agro (€ 1,3 miljoen). Het gaat hierbij o.a. om een opdracht aan de Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut voor het normaliseren van emissiemetingen en conformiteitsbeoordeling in de veehouderij. Tevens zijn opdrachten verstrekt in het kader van het programma Vernieuwing stalbeoordeling en de vernieuwing van de relevante wet- en regelgeving. Daarnaast zijn diverse (onderzoeks)opdrachten verstrekt gericht op het verminderen van ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen. Deze opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstelling 3.

– Bevoegd gezag MER (0,1 miljoen). In 2025 zijn opdrachten verstrekt aan de Stichting Bureau Commissie van de MER voor een advies inzake de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol en Maastricht Aachen. Deze opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1 en 2.

Bijdragen aan agentschappen (€ 18,9 miljoen).
– Rijkswaterstaat (RWS) (€ 3,7 miljoen). In 2025 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet van RWS voor de uitvoering van diverse werkzaamheden ten behoeve van het programma Lucht en Geluid en het bevorderen van een gezonde leefomgeving. Het gaat hierbij onder meer om de algemene ondersteuning en het voeren van het secretariaat, de monitoring van de voortgang en doelbereik in het kader van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord en overige vraagstukken in relatie tot het verbeteren van de lucht kwaliteit en het reduceren van geluid overlast.
– Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (€ 14,0 miljoen). IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM heeft als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uitgevoerd ter bevordering van een gezonde leefomgeving. Daarnaast zijn middelen ingezet voor de wettelijke taken die het RIVM uitvoert zoals monitoring- en rapportage- verplichtingen op het gebied van lucht kwaliteit en geluid.
– Overige bijdragen aan agentschappen (€ 1,1 miljoen). IenW heeft in 2025 een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hierbij om de uitvoering van de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA).
– KNMI (€ 0,04 miljoen). In 2025 zijn middelen ingezet voor de uitgevoerde werkzaamheden ter ondersteuning van het stookalert.

Deze opdrachten hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstellingen 1,2 en 3.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 34,6 miljoen).
– Programma NSL en SLA (€ 4,0 miljoen). In 2025 zijn bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten in het kader van de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (Spuk SLA) voor het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving. Daarnaast is een bijdrage verstrekt in het kader van de regeling «Oplossen fijnstofknelpunten rondom veehouderijen».
– Uitvoering geluidsanering (€ 30,6 miljoen). In het kader van de bestrijding van geluidhinder zijn in 2025 bijdragen verstrekt aan provincies en gemeenten voor de kosten van geluidwerende maatregelen tegen wegverkeerslawaai aan woningen. Het gaat hierbij om de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai.

Bekostiging (€ 0,08 miljoen).
Het gaat hierbij om de laatste 20% van de in 2024 toegekende bijdrage aan TNO in het kader van het Milieu onderzoeksprogramma voor het onderdeel lucht kwaliteit. Deze uitgaven hebben bijgedragen aan het realiseren van specifieke doelstelling 1.

Ontvangsten (€ 2,1 miljoen).
In 2025 is € 2,1 miljoen ontvangen van diverse partijen. Van het Bureau Sanering Verkeerslawaai is € 1,2 miljoen ontvangen naar aanleiding van de afwikkeling van subsidie- toekenningen in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai. Daarnaast is € 0,5 miljoen ontvangen

van RVO naar aanleiding van de afwikkeling subsidie- toekenningen in het kader van de subsidieregeling Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA) en de afrekening van de jaaropdracht 2024. Ook is € 0,4 miljoen ontvangen van RIVM (afrekening jaaropdracht 2024).

4.9 Artikel 21 Circulaire economie

A. Algemene doelstelling

Het bereiken van een circulaire economie in 2050.

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

Tabel 82 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**37.705**	**55.812**	**55.167**	**83.852**	**73.934**	**162.882**	**– 88.948**
Uitgaven	**47.166**	**57.819**	**57.443**	**63.648**	**73.098**	**120.688**	**– 47.590**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	114	55	0	0	0	0	0
5 Duurzame productketens	46.307	56.651	55.622	63.636	73.098	120.688	– 47.590
6 Natuurlijk kapitaal	745	1.113	1.821	12	0	0	0
Ontvangsten	**1.411**	**820**	**548**	**310**	**1.798**	**0**	**1.798**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 83 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	Zowel producenten als consumenten moeten concrete stappen zetten naar een meer circulaire economie. Om dit te bereiken, stimuleert en financiert IenW duurzame initiatieven in de samenleving. Het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) bevat de beleidsinzet op het thema, waaronder de te nemen maatregelen. Het NPCE bevat algemene stimulerende maatregelen op het gebied van het verminderen van grondstoffen gebruik, substitutie van grondstoffen, levensduurverlenging en hoogwaardige verwerking in de productieketen. Daarnaast bevat het NPCE maatregelen voor prioritaire productketens, namelijk: consumptiegoederen, kunststoffen, bouw- en maakindustrie, biomassa, en voedsel. Ook bevat het NPCE ondersteunende maatregelen rond kennis en innovatie, onderwijs, arbeidsmarkt en gedrag, communicatie en voorlichting en ondersteuning van circulaire ondernemers.
Financieren	Het ministerie van IenW ondersteunt investeringen in productietechnieken die leiden tot minder milieudruk, kennis- en innovatieprojecten en faciliteert en ondersteunt daarnaast het bedrijfsleven om ketens circulair te maken. Bijvoorbeeld het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL en DEI+) en Groen Beleggen.
Regisseren	Het ministerie van IenW heeft de coördinerende rol vanuit het kabinet. De minister van IenW is hierbij verantwoordelijk voor:Het borgen van circulariteit via wetgeving op nationaal, op EU- en internationaal niveau, bijvoorbeeld om de markt voor secundaire grondstoffen te vergroten, slim ontwerp van producten te stimuleren, het marktaandeel van circulaire producten te verhogen, ongewenste emissies naar water, bodem en lucht te voorkomen en bijdragen aan een verbeterde leveringszekerheid van grondstoffen. Daarnaast heeft de minister verantwoordelijkheid voor onder meer het verkrijgen van (meer) draagvlak en kennis, het monitoren van de effecten en de voortgang, en op basis hiervan het houden van overzicht en waar nodig bijsturen.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

In een circulaire economie gaan we zuinig en slim om met grondstoffen en producten. Een circulaire economie vereist een ombouw van het bestaande systeem van lineair consumeren en produceren. We gaan efficiënter om met grondstoffen, bijvoorbeeld doordat we producten langer gebruiken. Gebruikte grondstoffen zetten we weer in voor nieuwe producten, waarbij we bij voorkeur kiezen voor grondstoffen die steeds opnieuw kunnen worden aangevuld. Voor een circulaire economie zijn ambitie, heldere regels, circulair ondernemerschap en een omslag in het denken en doen nodig. Zo houden we de aarde leefbaar, ook voor de generaties na ons.

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

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

Deze vier knoppen zijn voor de circulaire economie vertaald naar drie tussentijdse subdoelstellingen (zie onderstaande doelenboom) die bijdragen aan het realiseren van de algemene doelstelling van volledige circulariteit in 2050.

Met een circulaire economie in 2050 hebben we de effecten van het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie zodanig teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende

'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt. Duurzamer gebruik van grondstoffen vermindert onze risicovolle strategische afhankelijkheden, stimuleert innovatie, draagt bij aan een schone leefomgeving en versterkt het EU-concurrentievermogen. Het spreekt voor zich dat een circulaire economie de sleutel is tot een duurzame toekomst.

In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE, Kamerstukken II 32852, nr. 225) en de in 2025 gepresenteerde actualisatie van het NPCE (Kamerstukken II 2025-2026, 32852, nr.392) is de Kamer geïnformeerd over de beleidsinzet en maatregelen van het kabinet. Het Nederlandse kabinet wil in 2050 een volledig circulaire economie hebben gerealiseerd en heeft het PBL gevraagd om over de voortgang te rapporteren. Het PBL doet dit met de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER), die eens in de twee jaar verschijnt en in samenwerking met andere kennisinstellingen wordt gemaakt (bijlage bij Kamerstukken II 32852, nr. 392). De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

De doelenboom in de begrotingen van 2025 en 2026 lopen vooruit op de concretisering van de nationale doelen zoals die opgenomen zijn in de actualisatie van het NPCE. Deze zijn als gevolg van de (politieke) discussie nog enigszins gewijzigd. De doelenboom zal in de begroting van 2027 in lijn worden gebracht met de doelen uit het NPCE 2025.

Tabel 84 Doelenboom artikel 21

Algemene doelstelling		
Het bereiken van een circulaire economie in 2050		
Specifieke doelstelling		
Het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie wordt zodanig teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt.		
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Vermindering van grondstoffengebruik met 15% in 2035 (t.o.v. 2016)	1. Vergroten aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen tot minimaal 55% in 2035.	1. Recycling van grondstoffen (minimaal 85%) en hoogwaardige recycling van grondstoffen (minimaal 15%)[1] in 2035.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Grondstoffengebruik in NL exclusief fossiele brandstoffen (mton en vermindering in %)	1. Aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen.	1. Aandeel recycling van grondstoffen (%) 2. Aandeel hoogwaardige recycling van grondstoffen (%)

Specifieke doelstelling: Het grondstoffengebruik voor de Nederlandse productie en consumptie wordt zodanig teruggebracht dat het binnen de planetaire grenzen en de daaruit volgende 'veilige operationele ruimte' voor Nederland valt.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn drie subdoelstellingen geformuleerd.

1. *Vermindering van grondstoffengebruik met 15% in 2035 (t.o.v. 2016).* Het verminderen van grondstoffengebruik kan bereikt worden door af te zien van het produceren of kopen van producten, deze te delen of ze efficiënter te maken (refuse/afwijzen, reduce/verminderen, rethink/ heroverwegen).
2. *Vergroten aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen tot 55% in 2035.* Verminderd primair grondstoffenverbruik kan bereikt worden door substitutie van grondstoffen: primaire grondstoffen vervangen door secundaire grondstoffen en duurzame biogrondstoffen die zo hoogwaardig mogelijk toegepast worden, of door andere, meer

algemeen beschikbare grondstoffen met een lagere milieudruk (redesign/ herontwerp, recycle). Daarbij valt te denken aan secundaire grondstoffen, biogrondstoffen zoals hout, vlas en suikerbieten.
3. *Recycling van grondstoffen (82%) en hoogwaardige recycling van grondstoffen (15%) in 2035.* Hoogwaardige verwerking is de kringloop sluiten door recycling van materialen en grondstoffen, zodat er minder afval wordt verbrand of gestort én er meer hoogwaardig aanbod van secundaire grondstoffen ontstaat (recycle).

Beleidsconclusie
Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2025.

In 2025 is de actualisatie van het NPCE gepresenteerd en is de derde Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) gepubliceerd (Kamerstukken II 2025-2026, 32852, nr. 392). Het PBL geeft hierin aan dat Nederland zich nog niet in de versnellingsfase van de circulaire transitie bevindt en dat het Nederland nog niet lukt om de hoeveelheid gebruikte grondstoffen fors terug te dringen.

Met het NPCE 2025 zet het kabinet daarom een volgende stap in de transitie en heeft hiertoe drie uitgangspunten geformuleerd voor het realiseren van de doelen: samen werken aan een toekomstbestendig verdienvermogen, kiezen voor wat werkt, ruimte geven voor resultaten. In het NPCE 2025 zijn daarnaast concretere nationale doelen opgenomen, net als de benodigde aanpassingen van de governance om deze te realiseren. De tweejaarlijkse cyclus borgt het leren en het bijsturen van beleid. Zowel de publicatie van de volgende ICER van het PBL als de actualisatie van het NPCE zullen in 2027 plaatsvinden.

Binnen de productgroepen uit het NPCE is ook in 2025 uitvoering gegeven aan tal van maatregelen. Zo is uitvoering gegeven aan het in 2024 gepubliceerde tweede beleidsprogramma circulair textiel. In het beleidsprogramma staan de visie, doelstellingen en het beleid uitgewerkt voor de komende vijf jaar. De doelen uit het vorige beleidsprogramma zijn aangescherpt en aangevuld met doelstellingen voor de vier circulaire strategieën uit het NPCE. In 2025 lag de nadruk met name op de uitvoering van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid textiel, het aanpakken van de problemen door de opkomst van ultra fast fashion en het actief lobbyen voor Europese wetgeving zoals circulaire ontwerpeisen voor textiel.

Vanuit het programma Circulair Doen zijn in 2025 de subsidieregeling voor duurzaamheidscoördinatoren in het onderwijs (mbo) gepubliceerd (Kamerstukken II, 2024-2025, 32813, nr. 1520), pilots in gang gezet naar bijscholing met vaardigheden voor werkenden, en stappen gezet in maatregelen om circulaire keuzes makkelijker en toegankelijker te maken voor consumenten. Daarnaast is in 2025 de ondersteuning aan ondernemers doorgezet die circulaire stappen willen zetten. Zo ontvingen 50 projecten met circa 200 ondernemers subsidie uit de subsidieregeling circulaire ketenprojecten. Ook andere regelingen zijn zeer gewild, zo werd de subsidieregeling DEI CE die ondernemers in de pilot en demonstratiefase ondersteunt, in 2025 met 300% overvraagd.

De nieuwe Europese Commissie is in 2025 vooral planvormend geweest. Met bijvoorbeeld de Clean Industrial Deal en het plastic winterpakket heeft de Commissie een aantal voorstellen gedaan die de komende jaren verder uitgewerkt zullen worden. Zo heeft de Commissie een Circular Economy

Act aangekondigd voor eind 2026. Dit is voor het kabinet een belangrijk voorstel voor het versterken van de interne markt voor secundaire grondstoffen en het voortzetten van productbeleid ten behoeve van het stimuleren van de circulaire economie. De positie van het kabinet ten aanzien van de aangekondigde Circular Economy Act is verwoord in het non-paper (dat 20 oktober 2025 naar de Tweede Kamer is gestuurd Kamerstukken II, 2025-2026, 21501-08, nr. 1009). Daarnaast heeft het kabinet in Brussel gepleit voor wetgeving voor de stimulering van het gebruik van duurzame koolstof in de chemische sector.

Voorts is in 2025 een aantal belangrijke mijlpalen bereikt met onder andere de inwerkingtreding van de Verpakkingenverordening en de rapportageverplichting voor de vernietiging van onverkochte kleding, kledingaccessoires en schoenen onder de Ecodesignverordening, evenals het bereiken van een politiek akkoord op de Circulaire Voertuigenverordening.

2025 was ook een belangrijk jaar voor het realiseren van de recyclingdoelstelling uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen die stelt dat per 2025 55% van het stedelijk afval gerecycled moet zijn. Hiertoe is in 2025 gestart met twee uitvoeringsprogramma's Van Afval Naar Grondstof (VANG), gericht op de kwaliteit en kwantiteit van afvalstromen uit huishoudelijk respectievelijk bedrijfsafval. Voor bedrijfsafval is een nieuw programma opgesteld, voor huishoudelijk afval wordt nog aan een nieuw programma gewerkt. In de tussentijd is het bestaande programma met een jaar verlengd. De gegevens over de realisatie van de doelstelling in 2025 komen in 2027 beschikbaar. Dat over 2023 al een resultaat van 54,3% is behaald, stemt optimistisch.

Samen met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft IenW op het thema bouw in 2025 gewerkt aan het stimuleren van hergebruik en een verplicht percentage recyclaat in bouwmaterialen bij Rijksinkoop en aan een wetvoorstel om het stellen van milieuprestatie-eisen te verplichten bij aanbestedingen van infrastructuur. Dit zorgt voor eenduidigheid in inkopen, geeft publieke opdrachtgevers de zekerheid dat ze duurzamer materiaal inkopen en biedt het bedrijfsleven perspectief en investeringszekerheid bij verduurzaming. Om opdrachtgevers hierbij te ondersteunen is in 2025 een ondersteuningspunt opgezet. Het voornemen is om het wetsvoorstel voor de zomer van 2026 in te dienen bij de Tweede Kamer. Tot slot is in 2025 gewerkt aan de Nationale Aanpak Biobased Bouwen (NABB).

Het afgelopen jaar is de inzet gericht op hoogwaardige toepassing van duurzame biogrondstoffen, in lijn met de acties uit het duurzaamheidskader, voortgezet. In het kader van de beïnvloeding van de EU-beleidsvorming op het gebied van de bio-economie, heeft het kabinet in een position paper uiteengezet dat het beleid zich dient te richten op o.a. defossilisatie en strategische autonomie, onder andere door het creëren en beschermen van groene markten voor biogebaseerde producten, en het doen toenemen van de beschikbaarheid van duurzame biogrondstoffen. Deze schaarse duurzame biogrondstoffen dienen zo hoogwaardig mogelijk te worden ingezet aan de hand van te implementeren duurzaamheidscriteria en cascaderingsprincipes. In dat kader is in 2025 een belangrijke stap gezet met de publicatie van de visie op duurzame koolstof (secundaire grondstoffen, duurzame biogrondstoffen en CO2) in de chemische industrie.

Bij de voorjaarsbesluitvorming 2025 is besloten om de circulaire-plasticnorm niet in te voeren, gelet op verwachte weglekeffecten (Kamerbrief Voorjaarsbesluitvorming). Eerder (2023) was besloten om de

circulaireplasticnorm uit te werken als onderdeel van het klimaatpakket met als doel het vergroten van het percentage plastic gemaakt van recyclaat en biogebaseerd plastic.

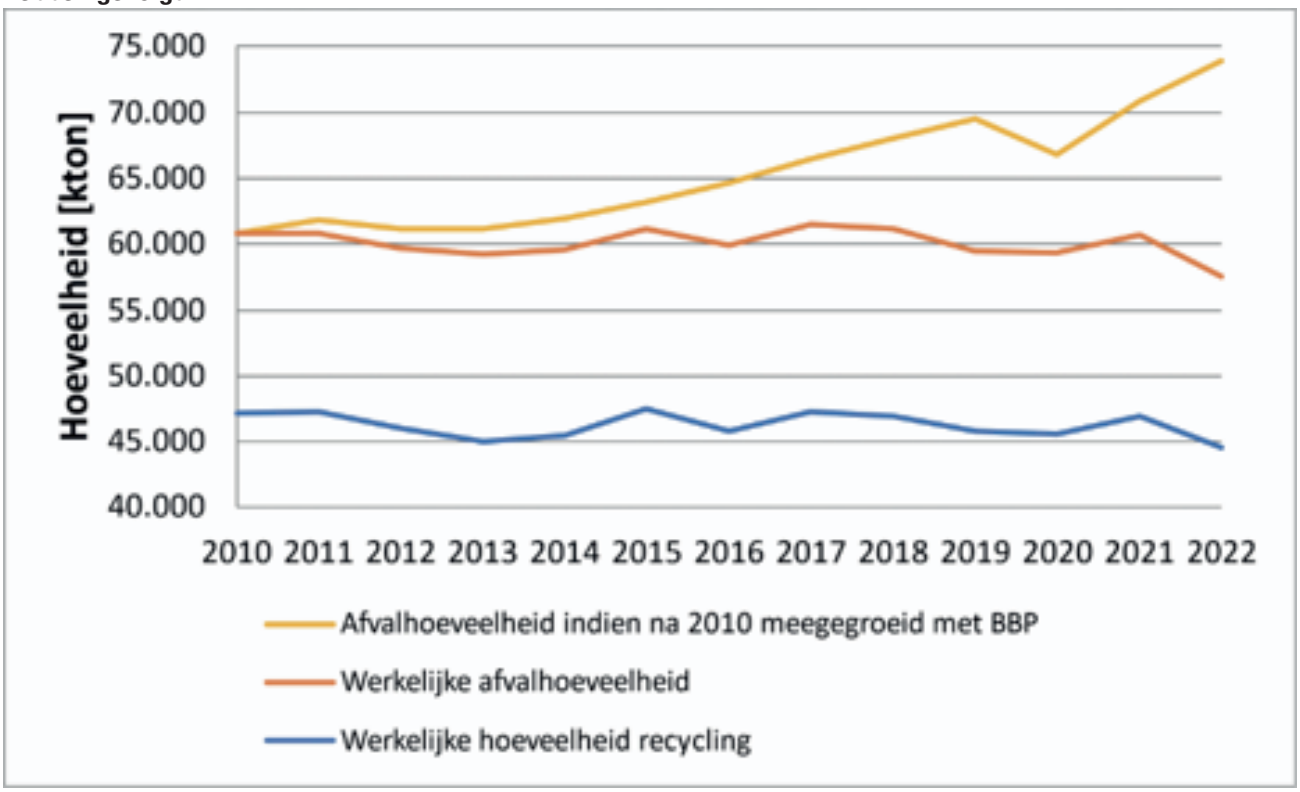
Tot slot heeft het Circulair Materialenplan (CMP) op 30 december 2025 het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP3) vervangen. Het LAP heeft sinds 2003 gezorgd voor een duidelijk overzicht van de regels voor afvalbeheer en voor een uniforme aanpak door verschillende bevoegde gezagen. Het CMP zal net als het LAP het belang van de bescherming van milieu en volksgezondheid door goed afvalbeheer behartigen, maar schenkt ook aandacht aan de fasen voordat een materiaal afval wordt, zoals ontwerp, productie en (her)gebruik van materialen en producten. Het CMP zal voortdurend in ontwikkeling zijn en aangevuld worden waar nieuwe ontwikkelingen, wijzigingen in wet- en regelgeving of nieuw beleid daar aanleiding toe geven.

Meetbare gegevens
Het PBL rapporteert tweejaarlijks een groot aantal meetbare gegevens in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER). De rijkheid van de inhoud van de ICER is terug te vinden via de publicatie zelf (bijlage bij Kamerstukken II 32 852, nr. 225). Deze gegevens worden hier daarom niet allemaal weergegeven (bijlage bij Kamerstukken II 32 852, nr. 352).

In de doelenboom zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen:
1. Grondstoffengebruik in NL exclusief fossiele brandstoffen (mton en vermindering in %)
2. Aandeel biotisch en/of secundaire grondstoffen.
3. Aandeel recycling van grondstoffen (%)
4. Aandeel hoogwaardige recycling van grondstoffen (%)

De subdoelstellingen voor de circulaire economie zijn recent uitgewerkt. Voor subdoelstellingen 1 en 2 zijn er nieuwe indicatoren vastgesteld om het doelbereik te meten; hiervan zijn de bijbehorende gegevens nog niet volledig geactualiseerd. Om die reden zijn deze nog niet opgenomen in dit document. Het PBL is gevraagd hierover in de volgende ICER (2027) te rapporteren. Voor subdoelstelling 3 is de indicator voor recycling gelijk gebleven aan voorgaande jaren. De meest actuele meetgegevens gaan over 2022 en zijn hieronder weergegeven.

Figuur 11 Werkelijk afvalaanbod (in Kton) en afvalaanbod indien het de ontwikkeling van het BBP zou hebben gevolgd



Bron: RWS 2025 Water, Verkeer en Leefomgeving

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

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

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 85 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 Circulaire economie (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**37.705**	**55.812**	**55.167**	**83.852**	**73.934**	**162.882**	**– 88.948**	1
Uitgaven	**47.166**	**57.819**	**57.443**	**63.648**	**73.098**	**120.688**	**– 47.590**	
4 Duurzaamheidsinstrumentarium	**114**	**55**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	
Opdrachten	*114*	*55*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
5 Duurzame productketens	**46.307**	**56.651**	**55.622**	**63.636**	**73.098**	**120.688**	**– 47.590**	
Opdrachten	*12.828*	*14.251*	*15.135*	*15.465*	*17.724*	*39.329*	*– 21.605*	2
Uitvoering duurzame productieketens	7.704	8.220	7.923	8.003	9.607	12.484	– 2.877	
Caribisch Nederland	0	0	47	0	0	0	0	
Waarvan RWS	0	0	5.553	0	0	0	0	
KF: Circulair doen en gedrag	0	0	0	72	392	1.883	– 1.491	
KF: Plastics norm	0	0	0	211	139	12.694	– 12.555	
KF: Biobased bouwen	0	0	0	24	296	4.064	– 3.768	
Overige opdrachten	5.124	6.031	1.659	7.155	7.290	8.204	– 914	
Subsidies	*21.324*	*19.639*	*15.564*	*19.031*	*22.468*	*52.282*	*– 29.814*	3
Subsidies duurzame productieketens	21.312	19.639	15.564	14.894	16.802	20.849	– 4.047	
KF: DEI+CE	0	0	0	0	1.270	7.033	– 5.763	
KF circulair doen en gedraag	0	0	0	1.009	224	1.380	– 1.156	
KF plastics normering	0	0	0	3.128	4.118	23.020	– 18.902	
KF Biobased bouwen	0	0	0	0	54	0	54	
Overige subsidies	0	0	0	0	0	0	0	
Bijdrage aan agentschappen	*9.427*	*20.920*	*23.517*	*26.870*	*30.768*	*26.068*	*4.700*	4
Waarvan bijdrage aan RWS	9.427	10.448	11.644	12.254	13.333	12.604	729	
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	10.800	13.595	16.132	12.507	3.625	
Waarvan bijdrage aan RIVM				1.021	1.065	957	108	
Overige bijdrage aan agentschappen	0	10.472	1.073	0	238	0	238	
Bijdragen aan medeoverheden	*2.177*	*1.210*	*788*	*1.655*	*1.533*	*2.442*	*– 909*	
Waarvan bijdragen aan Caribisch Nederland afvalbeheer	1.374	350	788	1.655	632	2.442	– 1.810	
Overige bijdragen	803	860	0	0	901	0	901	
Bijdragen aan (inter)nationale organisaties	*101*	*156*	*90*	*60*	*50*	*51*	*– 1*	
Bijdragen aan ZBO's en RWT's	*450*	*475*	*528*	*555*	*555*	*516*	*39*	
6 Natuurlijk kapitaal	**745**	**1.113**	**1.821**	**12**	**0**	**0**	**0**	
Opdrachten	*745*	*636*	*1.035*	*12*	*0*	*0*	*0*	
Uitvoering natuurlijk kapitaal	0	284	623	11	0	0	0	
overige opdrachten	0	352	412	1	0	0	0	
Bijdragen aan agentschappen	*0*	*477*	*786*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Waarvan bijdrage aan RVO	0	477	786	0	0	0	0	
Ontvangsten	**1.411**	**820**	**548**	**310**	**1.798**	**0**	**1.798**	

Tabel 86 Uitsplitsing Verplichtingen artikel 21 Circulaire economie (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**37.705**	**55.812**	**55.167**	**83.852**	**73.934**	**162.882**	**– 88.948**
Waarvan garantieverplichtingen	0	0	1.750	0	0	0	0
Waarvan overige verplichtingen	37.705	55.812	53.417	83.852	73.934	162.882	– 88.948

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De lagere verplichtingenrealisatie (€ 88,9 miljoen) op het klimaatfondsbudget voor de subsidies omtrent de plastics norm wordt voornamelijk verklaard doordat in afwachting van de uitkomsten omtrent de discussie over de invoering van de plastics norm er middelen teruggeboekt zijn naar het klimaatfonds (€ 74,5 miljoen). Omwille van de opdracht stimulering hergebruik recyclaat is er € 1,7 miljoen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds ten gunste van ProRail. Ook zijn er op verschillende begrotingsmomenten in 2025 verplichtingenschuiven doorgevoerd. Binnen het klimaatfondsbudget voor de subsidieregeling DEI+CE is er € 1,2 miljoen naar latere jaren verschoven en op het klimaatfondsbudget voor Biobased Bouwen is € 2,4 miljoen verschoven. Verder is er op de bijdrage aan medeoverheden aan Caribisch Nederland is € 2,4 miljoen verschoven. Op het subsidiebudget is € 6 miljoen naar latere jaren verschoven op de subdieregeling circulair implementeren op opschalen. Het resterende verschil van € 0,7 miljoen is het saldo van verschillende op- en afboekingen.
2. De lagere realisatie van € 21,6 miljoen wordt verklaard door:
   - Lagere realisatie van € 1,5 miljoen op het klimaatfondsbudget voor circulair doen en gedrag. Dit wordt voornamelijk verklaard vanwege interne overboekingen omtrent de jaaropdrachten aan RWS (€ 0,5 miljoen) en RVO (€ 0,5 miljoen). Daarnaast hebben er twee interdepartementale overboekingen plaatsgevonden. Er is € 0,3 miljoen overgeboekt naar LVVN voor het programma Duurzaam Door en € 0,1 miljoen naar OCW voor een bijdrage aan de pilot duurzaamheid in Techkwadraat. Het resterende verschil is het saldo van kleine op- en afboekingen (€ 0,1 miljoen).
   - Lagere realisatie (€ 12,6 miljoen) op het klimaatfondsbudget voor de plastics norm vanwege een overboeking naar KGG. In afwachting van de politieke besluitvorming omtrent de invoering van de plastic norm zijn de middelen teruggeboekt naar de reservering op het klimaatfonds (€ 10,8 miljoen). Daarnaast is er voor de openstelling van de subsidieregeling demonstratie en innovatieprojecten Circulaire Economie 2025 € 2,0 miljoen overgeboekt naar KGG. Het resterende verschil is het saldo van kleine op- en afboekingen (- € 0,2 miljoen).
   - Lagere realisatie (€ 3,8 miljoen) op het klimaatfondsbudget voor biobased bouwen dat voornamelijk te verklaren is door een kasschuif vanuit 2025 naar latere jaren voor € 2,8 miljoen. Daarnaast heeft er een overboeking plaatsgevonden naar VRO voor de subsidie aan stichting building balance omtrent de nationale aanpak biobased bouwen (€ 0,5 miljoen). Verder is intern budget herschikt naar de

jaaropdrachten voor RWS (€ 0,1 miljoen) en RVO (€ 0,1 miljoen). Het resterende verschil is het saldo van kleine op- en afboekingen (€ 0,3 miljoen).
    - Lagere realisatie (€ 2,9 miljoen) op het reguliere opdrachtenbudget dat wordt verklaard door overboekingen naar de inspectie leefomgeving en transport en het Mobiliteitsfonds. Omwille van de opdracht stimulering hergebruik recyclaat is er € 1,7 miljoen overgeboekt naar het Mobiliteitsfonds ten gunste van ProRail. Verder zijn er voor de uitvoeringskosten van de inspectie leefomgeving en transport (ILT) middelen overgeboekt voor de nieuwe toezichtstaken omtrent de europese verordening overbrenging afvalstoffen (EVOA, € 1,1 miljoen). Het resterende verschil is het saldo van kleine op- en afboekingen (€ 0,1 miljoen).
    - Het resterende verschil is het saldo van kleine op- en afboekingen (€ 0,8 miljoen).
3. De lagere realisatie (€ 29,8 miljoen) op het subsidiebudget wordt verklaard door:
    - Lagere realisatie (€ 5,8 miljoen) op de subsidieregeling DEI+CE. Dit wordt voornamelijk verklaard door een kasschuif vanuit 2025 naar latere jaren (€ 3,0 miljoen). Daarnaast is er voor de openstelling 2025 € 2,0 miljoen overgeboekt naar KGG. Verder is er intern € 0,3 miljoen herschikt ten behoeve van de uitvoeringskosten RVO. Vanwege vertraging in de uitgaven is bij miljoenennota 2026 reeds € 0,4 miljoen overgeheveld naar het generale beeld. Het resterende verschil van € 0,1 miljoen is het saldo van kleine op- en afboekingen.
    - Lagere realisatie (€ 18,9 miljoen) op de subsidies omtrent de plastics norm. Dit wordt voornamelijk verklaard doordat in afwachting van de politieke besluitvorming omtrent de invoering van de plastic norm er middelen zijn teruggeboekt naar de reservering op het klimaatfonds (€ 5,0 miljoen). Daarnaast was er als gevolg van deze discussie een meevaller op de subsidieregeling omschakeling plasticverwerkers (€ 9,2 miljoen). De onduidelijkheid heeft geleid tot minder aanvragen op de subsidieregeling dan verwacht. Daarnaast zijn er middelen generaal teruggegeven bij tweede suppletoire begroting vanwege vertraging van uitgaven op de subsidieregeling energie en klimaat onderzoek en ontwikkeling circulaire plastics (€ 2,0 miljoen). Verder zijn er intern middelen herschikt ten behoeve van de uitvoeringskosten van RVO (€ 2,9 miljoen). Het resterende verschil van – € 0,2 miljoen is het saldo van kleine op- en afboekingen.
    - Lagere realisatie (€ 4,0 miljoen) op het reguliere subsidiebudget. Dit wordt verklaard door een interne herschikking naar het instrument bijdragen aan mede-overheden voor de specifieke uitkering omtrent circulaire ambachtscentra (€ 1,0 miljoen). Daarnaast heeft er een interne herschikking plaatsgevonden naar het opdrachtenbudget (€ 2,8 miljoen) vanwege hogere uitgaven op het opdrachtenbudget, zoals reeds toegelicht bij de tweede suppletoire begroting 2025. Het resterende verschil van € 0,2 miljoen is het saldo van kleine op- en afboekingen.
    - Het resterende verschil is het saldo van kleine op- en afboekingen binnen het klimaatfondsbudget voor circulair doen en gedrag (€ 1,1 miljoen).
4. De hogere realisatie (€ 4,7 miljoen) op het bijdragen aan agentschapsbudget wordt verklaard door de extra uitvoeringskosten van RVO voortkomend uit de uitvoering van de verschillende klimaatfondsmaatregelen. Het betreft de uitvoeringskosten voor de subsidieregelingen stimulering omschakeling plasticverwerkers (€ 2,8 miljoen), DEI+CE (€ 0,3 miljoen), biobased bouwen (€ 0,1 miljoen) en circulair doen en

gedrag (€ 0,5 miljoen). Daarnaast betreft het hogere uitgaven van RWS (€ 0,7 miljoen) voor o.a. werkzaamheden inzake CE in de regio en de bouw en de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA). Daarnaast is er in 2025 een aanvullende bijdrage verstrekt aan de NEA (€ 0,2 miljoen) en RIVM (€ 0,1 miljoen).

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend. Aangezien het beleidsartikel maar één specifieke doelstelling kent spreekt het voor zich dat alle uitgaven daaraan gekoppeld zijn.

5. Duurzame productieketens (€ 73,1 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 17,7 miljoen)
- *Uitvoering Duurzame Productieketens (€ 9,6 miljoen).* Jaarlijks verstrekt IenW een brede opdracht aan het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) op verschillende beleidsterreinen, waaronder klimaatadaptatie, water en bodem, circulaire economie, luchtkwaliteit en de publicatiereeks gevaarlijke stoffen. Voor 2025 gaat het om € 3,5 miljoen. Daarnaast is er een opdracht verstrekt aan RVO voor de uitvoering van de grote keten doorbraakprojecten (€ 0,7 miljoen). Verder is er een opdracht verstrekt aan Helder en Duidelijk voor de organisatie van de Nationale Conferentie CE (€ 0,4 miljoen) en een opdracht aan Haskoning DHV Nederland B.V. omtrent evenementen en bijeenkomsten voor de Green Deal Circular Festivals (€ 0,4 miljoen). Ook is er een opdracht verstrekt aan Techniek Nederland voor het opstellen van het reparateursregister (€ 0,3 miljoen) en heeft Rebel Economics & Policy B.V. een opdracht gekregen om te komen met een plan van aanpak voor de herziening van het nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI, € 0,2 miljoen). Het restant van € 3,1 miljoen wordt ingezet voor meerdere kleinere opdrachten.
- Kleinere uitgaven (€ 0,8 miljoen) op de opdrachtbudgetten van verschillende klimaatfondsmaatregelen:
  - *KF: Plastics norm (€ 0,1 miljoen).* Dit betreft de middelen welke overgekomen zijn vanuit het Klimaatfonds voor ondersteuningsprojecten van de Nederlandse Rubber– en Kunststofindustrie (NRK) en de Programmalijn design voor recyclen en gemeenschappelijk onderzoek.
  - *KF: Circulair doen en gedrag (€ 0,4 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor het bevorderen van circulair doen en gedrag.
  - *KF: Biobased bouwen (€ 0,3 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor de aanscherping en bredere toepassing van de milieuprestatie-eis aan gebouwen en voor onderzoek naar biobased bouwen in de grond, weg, en water (GWW) bouwsector.
- *Overige opdrachten (€ 7,3 miljoen).* Dit betreft voornamelijk € 6,0 miljoen aan opdrachten voor RWS. Het gaat hier om de jaaropdracht in het kader van de circulaire economie en beleidsondersteuning en advies (BOA). Daarnaast gaat het om € 1,3 miljoen aan opdrachten ter ondersteuning van de circulaire economie bij RVO.

Subsidies (€ 22,5 miljoen)

– Subsidies duurzame productieketen (€ 16,8 miljoen). De RVO voert namens IenW de volgende subsidieregelingen uit:
  - Circulaire ketenprojecten (€ 3,9 miljoen).
  - Kennis en innovatie Agenda - Circulaire Economie (€ 2,3 miljoen)
  - Circulair implementeren en opschalen (€ 3,9 miljoen)

  Daarnaast zijn er verschillende incidentele en begrotingssubsidies verstrekt:
  - aan TKI CLICKNL € 0,7 miljoen ten behoeve van het programma Circonnect 2025;
  - Aan Milieu Centraal € 3,5 miljoen ten behoeve voor het uitvoeren van de basis- en focusactiviteiten gericht op de kerntaak van consumentenvoorlichting en het zijn van een onafhankelijke vraagbaak voor consumenten en media op verschillende duurzaamheidsthema's, zoals circulaire economie, omgevingsveiligheid, het voorkomen van milieurisico's, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit.
  - Aan stichting repair cafe € 0,1 miljoen voor de ondersteuning van een betere infrastructuur voor repair.
  - Aan stichting Het Groene Brein € 0,5 miljoen voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland.
  - Aan VNO-NCW/MKB Nederland € 0,5 miljoen voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! in samenwerking met Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Nederland.
  - Aan Dark Matter Lab € 0,3 miljoen het kennisplatform Circulaw.
  - Aan Circularities B.V. € 0,2 miljoen omtrent het kennisnetwerk verschilmakers.
  - Het resterende verschil is besteed aan kleinere begrotings- en incidentele subsidies (€ 0,9 miljoen).
– Klimaatfondssubsidies (€ 5,7 miljoen). Het betreft:
  - *KF: Plastics norm (€ 4,1 miljoen).* De RVO voert namens IenW de subsidieregeling voor omschakeling en verwerking circulaire plastics uit (€ 4,1 miljoen).
  - *KF: DEI+CE (€ 1,3 miljoen).* Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds beschikbaar zijn gesteld voor de continuering van de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie (DEI+) Circulaire Economie, als onderdeel van het meerjarenprogramma Klimaat 2024. De regeling DEI+ Circulaire economie draagt bij aan en is bedoeld voor het innovatieproject voor de recycling van afval, hergebruik van producten en pilots voor biobased grondstoffen, die tegelijkertijd bijdragen aan CO2 reductie.
  - Kleinere uitgaven (€ 0,3 miljoen) op de subsidiebudgetten voor circulair doen en gedrag en biobased bouwen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 30,8 miljoen).

Dit betreft de bijdragen aan RWS (€ 13,3 miljoen), RIVM (€ 1,1 miljoen), RVO (€ 16,1 miljoen) en NEa (€ 0,2 miljoen) voor werkzaamheden om de transitie naar een Circulaire Economie (CE) te bewerkstelligen. De bijdrage aan RVO betreft voornamelijk de uitvoeringskosten van bovengenoemde subsidieregelingen, maar ook de uitvoering van de MIA/Vamil. De bijdrage aan RWS betreft onder andere CE in de regio en in de bouw en de uitvoering van het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen (LMA).

Bijdragen aan medeoverheden (€ 1,5 miljoen).
Dit betreft de bijdrage aan het Openbaar Lichaam Saba ten behoeve van het uitvoeren van afvalbeleid gericht op het behalen van doelstellingen in het Natuur en mileubeleidsplan 2020-2030 (€ 0,6 miljoen). Daarnaast betreft het uitgaven omtrent de specifieke uitkering circulaire ambachtscentra (€ 0,9 miljoen)

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,05 miljoen).
Dit betreft de bijdrage aan de Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) voor de jaarlijkse contributie omtrent de Working Party on Resource Productivity and Waste (WPRPW).

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,6 miljoen).
Dit betreft de bijdrage aan de Stichting Milieukeur (SMK) (€ 0,4 miljoen) voor het uitvoeren van de wettelijke taken ten behoeve van het Ecolabel. Daarnaast is een bijdrage verstrekt aan de Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO, € 0,2 miljoen) voor het uitvoeren van de overgedragen taken en werkzaamheden omtrent de landelijke lijst van Vervoerders, Inzamelaars, Handelaars en Bemiddelaars (VIHB) van bedrijfsafval of gevaarlijke afvalstoffen.

Ontvangsten (€ 1,8 miljoen).
De ontvangsten hebben met name betrekking op teruggestorte middelen door RVO (€ 1,8 mln) in het kader van de afrekening van de jaaropdracht 2024. RVO heeft minder uitgaven gerealiseerd dan het voorgeschoten bedrag en het verschil is teruggestort naar IenW. Deze middelen worden ingezet voor de financiering van een aantal subsidietoekenningen inzake de circulaire ketenprojecten en omschakeling en opschaling recycling.

4.10 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

A. Algemene doelstelling

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

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

Tabel 87 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**52.751**	**87.421**	**57.697**	**255.607**	**80.540**	**84.223**	**– 3.683**
Uitgaven	**48.318**	**87.549**	**69.940**	**67.234**	**78.331**	**97.885**	**– 19.554**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	6.232	20.176	22.520	26.426	27.620	29.496	– 1.876
2 Veiligheid biotechnologie	2.307	6.623	5.422	7.523	6.943	6.586	357
3 Veiligheid bedrijven en transport	39.779	60.750	41.998	33.285	43.768	61.803	– 18.035
Ontvangsten	**313**	**2.252**	**999**	**420**	**934**	**250**	**684**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 88 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	- Het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) en omgevingsdiensten worden gestimuleerd om de taken en verantwoordelijkheden op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) voor het milieudomein te versterken en te verbeteren. - Voor het bevorderen van omgevingsveiligheid en het verkleinen van milieurisico's wordt ingezet op kennisontwikkeling voor veilig en circulair ontwerpen en safe and circular design gestimuleerd. - Het stimuleren van de ontwikkeling van technologieën en methoden ten behoeve van de veiligheid, gezondheid en milieu. - Overheden zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, vergunningverlening en toezicht die invloed kan hebben op een schone, gezonde en veilige leefomgeving. - Waar nodig stimuleren van een goede toepassing van het voorzorgsbeginsel. - Het stimuleren van het leggen van dwarsverbanden in de aanpak van chemische stoffen in water, lucht en bodem, o.a. met methodiekontwikkeling om de effecten van stoffen voor mens en milieu te bepalen (Impulsprogramma Chemische Stoffen 2023-2026). - Het voorkomen en beperken van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu door het stimuleren en ondersteunen van kennisontwikkeling bij bevoegde gezagen en het stimuleren van de aanpak van asbestdaken (via communicatie). - Het stimuleren van een veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, inclusief de ontwikkeling van nieuwe beoordelingsmethoden. - Risicobeheersing van biociden en gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw voor mens en milieu, door het stimuleren van minder gevaarlijke alternatieven.
Regisseren	- Normstelling en regels waaraan bedrijven en overheden zich bij de uitoefening van hun activiteiten moeten houden. Het daarvoor gewenste beschermingsniveau wordt bij voorkeur op Europees of internationaal niveau vastgelegd en nationaal geïmplementeerd waardoor een level playing field bereikt wordt. - Integrale kaderstelling rond activiteiten die risico's kunnen veroorzaken voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving. Dialoog met stakeholders waarin wordt gezocht naar een optimum tussen de te bereiken doelen (en dus baten in termen van milieu en gezondheidswinst) en de lasten die deze regels veroorzaken. - Het in beeld (doen) brengen van bestaande of nieuwe risicosituaties en het vermijden of beperken hiervan bijvoorbeeld het in beeld brengen van de risico's van nieuwe technologieën zoals het gebruik van biotechnologie. - De veiligheid van mens en milieu bij handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (GGO's). - Internationaal regels en normen vaststellen en aanscherpen waar nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, water en spoor) - Internationaal verdragen ten behoeve van veilig vervoer van gevaarlijke stoffen aangaan en nationaal uitvoeren waarbij continu aandacht is voor verbetering van de veiligheid. - Een helder kader bieden voor normstelling van stoffen met risico's voor water- en luchtkwaliteit. - Het reguleren van emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen naar het milieu, inclusief het landelijk registreren van die emissies. - Het beheren van het Landelijk Asbest Volgsysteem (LAVS), waarbij in 2026 zal worden gewerkt aan het afbouwen van het systeem en op een andere wijze beleggen van voor toezicht en handhaving benodigde meldingen. - Zorgen voor een goed Europees wettelijk kader voor veilige productie en handel van chemische stoffen in Europa en mondiaal, in het bijzonder de revisie van de Europese REACH-verordening op basis van de Europese Chemicaliënstrategie. - Zorgen voor onderhoud en adequate uitvoering van zowel de Europese biocidenverordening als de wetgeving voor gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw en het voorbereiden op de evaluatie en herziening van de biocidenverordening in 2026. - Bedrijven die een risico vormen voor een schone, gezonde en veilige leefomgeving, worden gestimuleerd deze risico's te identificeren,te voorkomen en te beperken. - Het nemen van maatregelen ter bescherming van mens en maatschappij tegen (moedwillige) verstoringen van onderdelen van installaties door het bewustzijn bij bedrijven te vergroten en het identificeren van de dreigingen.

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Omgevingsveiligheid en Milieurisico's zijn 3 specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren en kengetallen en relevante beleidsinformatie opgenomen die verbonden zijn met de doelstellingen.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 89 Doelenboom artikel 22

Algemene doelstelling		
Het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving, die ook als zodanig door de inwoners van Nederland wordt ervaren.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het opereren van bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de leefomgeving zijn veilig en burgers voelen zich veilig.	Voorkomen en beperken dat stoffen of gemodificeerde organismen (ggo's) leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.	Het beschermen van mens en milieu tegen de gevaren van ioniserende straling. De burgers voelen zich veilig.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Beperken of voorkomen van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).	1. Beperken van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).	1. Nucleaire kernreactoren opereren veilig.
2. Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is verzekerd van continuïteit en functioneert efficiënt en effectief ten behoeve van een gezonde, schone en veilige leefomgeving.	2. Elke (onderzoeks)activiteit die in Nederland met een ggo wordt uitgevoerd, gebeurt veilig voor mens en milieu.	2. Het radioactief afval wordt veilig opgeslagen bovengronds en in de toekomstige eindberging
	3. Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden geminimaliseerd.	
	4. Het op de markt komen van zeer zorgwekkende stoffen door (chemische stoffen en biociden) wordt waar nodig en mogelijk op EU niveau beperkt via alleen toe te laten op de markt nadat is voldaan aan de eisen van de REACH-verordening en Biociden-verordening.	
Meetbare gegevens		
1. Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).		
2. Genetisch Gemodificeerde Organismen (vergunningsaanvragen, kennisgevingen).		
Beleidsinformatie		
1. Staat van de Veiligheid (SEVESO-bedrijven)		
2. Atlas Leefomgeving		
3. Onderzoek Beleving Woonomgeving CBS		
4. Staat van de VTH		
5. Jaarverslag ANVS		

Specifieke doelstelling 1: Het opereren van bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de leefomgeving zijn veilig en burgers voelen zich veilig.

IenW werkt in 2025 verder aan de omgevingsveiligheid zodat activiteiten met gevaarlijke stoffen in de industrie en het vervoer van gevaarlijke stoffen op een veilige manier kunnen plaatsvinden. Dit houdt in: bedrijven opereren veilig, de leefomgeving is veilig ingericht en de burgers die wonen rondom bedrijven voelen zich veilig. Transport van en naar bedrijven is veilig. Ook internationaal wordt gewerkt aan het bevorderen van het veilig opereren van de industrie en het vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland. Op de veiligheidsvoorschriften wordt effectief toezicht gehouden. Burgers beschikken over voldoende mogelijkheden inspraak te leveren en informatie te vergaren over hun veiligheid. Rijk, provincies, gemeenten, ILT en omgevingsdiensten werken samen aan de versterking van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Dit stelsel vormt een belangrijke randvoorwaarde en middel voor het realiseren van de beleidsdoelen op veel terreinen. Naast de veiligheid van bedrijven en transport gaat het daarbij onder andere ook om water- en luchtkwaliteit, afval, bodem, stoffen waarbij het thema gezondheid nadrukkelijker wordt meegenomen.

Om dit te bereiken is ingezet op:

1. *Beperken of voorkomen van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).* In wettelijke (internationale) regels wordt vastgelegd waaraan activiteiten met gevaarlijke

stoffen moeten voldoen, gebaseerd op de stand van de techniek. Daarbij is ook oog voor relevante maatschappelijke ontwikkelingen, zoals het gebruik en de toepassing van stoffen die een belangrijke rol kunnen gaan spelen in de energietransitie. Waar mogelijk wordt door middel van afspraken met bedrijven (bv. Convenanten, maatwerkafspraken, safety deals) geprobeerd verdere verbetering van de veiligheid van de activiteiten met gevaarlijke stoffen en daarmee gepaard gaande risico's, te bereiken.

2. *Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is verzekerd van continuïteit en functioneert efficiënt en effectief ten behoeve van een gezonde, schone en veilige leefomgeving.*
   De bevoegdheid voor VTH ligt bij provincies en gemeenten die de uitvoering bij omgevingsdiensten, hebben belegd. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is stelselverantwoordelijk. Essentieel voor een sterk, efficiënt en effectief functionerend VTH-stelsel zijn robuuste omgevingsdiensten.

Beleidsconclusies
Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2025.

In 2025 is de tweejaarlijkse cyclus van aanpassing van de internationale regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg (ADR), spoor (RID) en binnenwateren (ADN) begonnen, om die regels aan te passen aan de laatste stand van wetenschap en de techniek. Daarbij wordt onder meer ingezet op strengere regels voor het gebruik van fosfine, bij het vervoer van granen. De huidige regels zijn per 1 januari 2025 van kracht geworden en in 2025 geïmplementeerd in nationale wetgeving. De resultaten van het programma Robuust Basisnet zijn in 2025 nog niet geïmplementeerd in wet- en regelgeving. Het delen van deze resultaten met de Kamer heeft geleid tot vervolggesprekken met betrokken partijen, waarover de Kamer is geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 30 373, nr. 81).

Communicatie over omgevingsveiligheid is een belangrijk onderdeel van het omgevingsveiligheidsbeleid. Hierbij staat het informeren van burgers en professionals over risico's en maatregelen centraal. Het Register Externe Veiligheidsrisico's (REV) verzamelt hiervoor informatie bij het bevoegd gezag. Deze informatie is in 2025 geactualiseerd. De vastgelegde locaties en risicocontouren worden vervolgens ontsloten via kaarten voor professionals in de Atlas Veiligheid en voor burgers in de Atlas Leefomgeving[31]. De kaarten zijn voorzien van een duidelijke duiding van de risico's en een handelingsperspectief.

Uit het RIVM-onderzoek *Belevingsonderzoek naar de aandachtsgebieden op de Atlas Leefomgeving* blijkt dat omwonenden het waarderen dat risicoinformatie openbaar toegankelijk is. De uitkomsten van dit onderzoek zijn benut om de kaarten verder te verbeteren en beter aan te laten sluiten bij de informatiebehoefte van burgers (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 28 089, nr. 340).

In het kader van de energietransitie wordt aanvullend onderzoek gedaan om de omgevingsveiligheid bij het gebruik van nieuwe energiebronnen te waarborgen. Onder de noemer Veiligheid van de Energietransitie (VET) heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de

[31] Atlas Veiligheid | Register externe veiligheid Kaarten | Atlas Leefomgeving

ministeries van Klimaat en Groene Groei en Justitie en Veiligheid onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen van een ongeval met een ammoniak buisleiding en de beheersbaarheid daarvan (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 2025, D, 40442).

In 2025 is voor het uitvoeringsprogramma NOVEX Rotterdam een onderzoeksrapport over het sturingsinstrumentarium opgeleverd waarmee mogelijk invloed kan worden uitgeoefend op de veiligheid van de waterstofdragers voor de energietransitie[32].

Daarnaast is voor het vervoer van ammoniak door buisleidingen verkend welke specifieke risico's daarbij een rol spelen en welke maatregelen de kans op incidenten kunnen verkleinen en de effecten kunnen beheersen[33].

Voor de opslag van ammoniak is in dit verband het veiligheidsdocument PGS-12 (Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen) geactualiseerd[34].

Ten aanzien van majeure risicobedrijven is de Kamer in de Staat van de Veiligheid 2024 geïnformeerd over de uitvoering van de Seveso-richtlijn voor bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen of deze in grote hoeveelheden opslaan; deze informatie is in 2025 aangeleverd. Daarbij is een stijging van het aantal overtredingen geconstateerd. In alle gevallen is door direct optreden van de toezichthouder en/of het bedrijf het risico op een zwaar ongeval onmiddellijk weggenomen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft bedrijven, decentrale bevoegde gezagen en toezichthouders ondersteunen om hun taken goed te kunnen uitvoeren (Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, 28 089, nr. 340).

Ook cyberweerbaarheid vormt een belangrijk onderdeel van de veiligheid binnen de chemische industrie. Om de sector te ondersteunen bij de implementatie van de Cyberbeveiligingswet en de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten zijn verschillende acties ondernomen, waaronder het actualiseren van de website[35] en het leveren van sectorale bijdragen aan de wetgeving.

Tot slot zijn er belangrijke stappen gezet op het gebied van vuurwerkveiligheid. De Eerste en Tweede Kamer hebben de Wet veilige jaarwisseling aangenomen, waarmee een landelijk verbod op het afsteken van consumentenvuurwerk door particulieren wordt ingevoerd. Voor de inwerkingtreding van deze wet moet aan drie voorwaarden worden voldaan. In 2025 is gewerkt aan het Besluit veilige jaarwisseling (AMvB), waarin onder meer de ontheffingsbevoegdheid van de burgemeester is uitgewerkt. Eind 2025 heeft een ontwerp-AMvB ter openbare internetconsultatie voorgelegen[36]. In overleg met de branche is gewerkt aan een nadeelcompensatieregeling voor de vuurwerksector en is input geleverd voor het handhavingsplan van het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2026 wordt de verdere uitwerking van de voorwaarden aan de Kamer voorgelegd.

Daarnaast is, naar aanleiding van een signaalrapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport en advisering door het RIVM, de Regeling aanwijzing consumentenvuurwerk (Rac) aangepast. Met deze wijziging is de

[32] Sturingsmogelijkheden voor waterstofdragers | Rapport | Rijksoverheid.nl
[33] Veiligheid transport van ammoniak door buisleidngen
[34] Ammoniak – Opslag en verlading
[35] Chemie | Versterken weerbaarheid
[36] Overheid.nl | Consultatie Besluit veilige jaarwisseling

samenstelling van consumentenvuurwerk gewijzigd, wat bijdraagt aan een grotere veiligheid van vuurwerkopslagen en daarmee ook aan de veiligheid van omwonenden[37].

Als gevolg van de ontstane politieke situatie heeft het in procedure brengen van het wetsvoorstel en de ontwerp-AMvB ter versterking van het VTH-stelsel milieu vertraging opgelopen. Vanaf 16 september 2025 t/m 16 januari 2026 lag het wetsvoorstel ter consultatie voor. De verwachting is het wetsvoorstel in Q2 2026 aan de Raad van State voor advies aan te bieden. Het traject om te komen tot robuuste omgevingsdiensten op 1 april 2026 ligt op schema.

In 2025 heeft het programma Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden (IGLO) gewerkt aan 1) de maatwerkaanpak verduurzaming industrie; en 2) de Actieagenda Industrie en Omwonenden. Binnen de maatwerkaanpak gaan klimaatwinst en verbetering voor de leefomgeving hand in hand. Eind 2025 is een bindende maatwerkafspraak gesloten met Coöperatie Koninklijke Cosun U.A. Met de bedrijven Tata Steel en AnQore zijn in het kader van de maatwerkaanpak in 2025 intentieverklaringen (Joint Letter of Intent; JLoI) afgesloten. Met zes andere bedrijven zijn gesprekken gevoerd over de volgende fase in hun maatwerktrajecten. Met de Actieagenda Industrie en Omwonenden wordt gewerkt aan een betere balans tussen economische ontwikkeling en bescherming van gezondheid rondom industrie. Eind 2025 is de Kamerbrief «Uitkomsten Actieagenda Industrie en Omwonenden» aan de Tweede Kamer verstuurd. Met de Kamerbrief is de onderzoeksfase van de Actieagenda afgerond en is hier vervolg aan gegeven met: twee pilots (op het gebied van meten van uitstoot en van het meewegen van GGD-advies), twee verkenningen (naar positieve financiële prikkels voor een schonere industrie en naar een herbeoordelingsmoment voor vergunningen) en een gesprekstafel. Naast het inzetten van deze maatregelen zijn met het versturen van de Kamerbrief ook adviesdocumenten van stakeholders, onderzoeken in het kader van de Actieagenda en factsheets met suggesties voor eventuele maatregelen voor de toekomst gepubliceerd.

Specifieke doelstelling 2: Voorkomen en beperken dat stoffen of gemodificeerde organismen (ggo's) leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.
Chemische stoffen en biotechnologie (zoals genetisch gemodificeerde organismen) worden bij vele activiteiten in onze samenleving toegepast. Het beleid van IenW is er daarom op gericht om te voorkomen dat deze toepassingen (gezondheids-)risico's voor mens en milieu vormen, en waar dat nog niet kan, te beperken.

De toelating voor het op de markt brengen van chemische stoffen is in hoge mate EU geharmoniseerd via Europese strategische kaders (zoals de Europese Green Deal) en Europese wet- en regelgeving (zoals de REACH-verordening en de Biocidenverordening). In Nederland vindt vertaling plaats in nationale regelgeving (zoals Wet milieubeheer en Omgevingswet) met onder meer de minimalisatieplicht voor Zeer Zorgwekkende Stoffen, planvorming (Nationaal Milieubeleidsplan) en andere beleidsinstrumenten en beleidsprogramma's (zoals het Impulsprogramma Chemische Stoffen). Vanwege deze brede context wordt veel interdepartementaal samengewerkt, en worden belanghebbende partijen en andere overheden betrokken

[37] Staatscourant 2025, 33808 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

om te zorgen voor een goede uitvoering van het beleid. De uitvoering is belegd bij externe organisaties (zbo's, agentschappen, etc.) met experts zoals het RIVM, Ctgb en ECHA.

In de biotechnologie volgen ontwikkelingen en innovaties zich steeds sneller op[38].

Daarbij zien we steeds meer beweging richting maatschappelijke toepassingen en de markt. Hierbij is de IenW-doelstelling om de veiligheid en gezondheid voor mens en milieu te waarborgen. Net als voor chemische stoffen is er voor activiteiten met ggo's veel verankerd in Europese regelgeving die nationaal is geïmplementeerd. Daarbij werkt IenW nauw samen met de betrokken departementen, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en onderzoeksinstellingen, waaronder Cogem en RIVM.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Beperken van de risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen (de activiteit zelf moet zo veilig mogelijk zijn).* Met oog op de veilige en gezonde leefomgeving rond activiteiten met gevaarlijke stoffen is wet- en regelgeving ontwikkeld om risico's af te wegen. Aandachtsgebieden helpen bij het inzichtelijk maken waar effecten optreden wanneer er iets misgaat bij risicovolle activiteiten in de nabijheid van locaties waar veel mensen wonen, werken of recreëren.
2. *Elke (onderzoeks)activiteit die in Nederland met een ggo wordt uitgevoerd, gebeurt veilig voor mens en milieu.* Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar 1) ggo-gebruik in ingeperkte ruimten, zoals laboratoria en procesinstallaties, 2) introductie van ggo's in het milieu en 3) marktintroductie van ggo's.
3. *Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden geminimaliseerd.* Het gaat hierbij om stoffen met zeer schadelijke eigenschappen zoals kankerverwekkend of persistent, toxisch en mobiel. Doel is de emissies van deze stoffen zo veel mogelijk te weren uit de leefomgeving zodat de kans op schade voor gezondheid of milieu zo klein mogelijk wordt. Daartoe gelden een minimalisatieplicht en aanvullende verplichtingen voor specifieke bedrijven.
4. *Het op de markt komen van zeer zorgwekkende stoffen door (chemische stoffen en biociden) wordt waar nodig en mogelijk op EU niveau beperkt via alleen toe te laten op de markt nadat is voldaan aan de eisen van de REACH-verordening en Biociden-verordening.* Onder REACH moet informatie worden geleverd over gevaareigenschappen en gebruik van een stof en kunnen zo nodig beheersmaatregelen worden getroffen (zoals de PFAS restrictie). Onder de Biocidenverordening worden middelen alleen toegelaten nadat is vastgesteld dat het gebruik voldoende veilig is. De twee verordeningen werken als een filter om stoffen tegen te houden die schade kunnen toebrengen aan gezondheid of milieu.

Beleidsconclusies
Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2025.

Er is in 2025 belangrijke voortgang geboekt bij het komen tot een brede Europese PFAS-restrictie. Zo is het aangevulde achtergronddocument gepubliceerd met daarin alle informatie en wijzigingen die voortkomen uit

[38] Kamerbrief bij beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie en verkenning Aanvaardbaar Risico | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

de meer dan 5.600 reacties (100.000 pagina's) die in 2023 waren ingediend op de openbare raadpleging. Ook heeft het EU-agentschap voor chemische stoffen (ECHA) een planning gepubliceerd voor het vervolg, waaronder de afronding opinie over risico, inspraak over de opinie over de sociaaleconomische analyse en, eind 2026, afronden van beide opinies. Deze worden dan direct gestuurd aan de Europese Commissie die vervolgens in 2027 een voorstel zal opstellen en voorleggen aan de lidstaten ter discussie en stemming.

In april 2025 is de Kabinetsvisie op Biotechnologie (Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, 27 428, nr. 408) door de Ministerraad vastgesteld en aan de Tweede Kamer verstuurd. Daarin is aangegeven dat uiterlijk in het tweede kwartaal van 2026 een bijbehorende uitvoeringsagenda opgesteld wordt met daarin concrete activiteiten om de visie te realiseren operationaliseren. Mede ingegeven door de Beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie die begin 2024 aan de Tweede Kamer is verstuurd[39], is gedurende 2024 en 2025 in beeld gebracht hoe het ggo-vergunningverleningsstelsel versterkt, vereenvoudigd en versneld kan worden waarbij onderzocht wordt of en op welke wijze bepaalde verantwoordelijkheden meer in het veld kunnen worden belegd. Daartoe zijn allereerst een aantal scenario's in kaart gebracht[40]. Deze aanpassingen vergen potentieel grotere wijzigingen in de wet- en regelgeving. Daarom wordt voor de kortere termijn gewerkt aan verbeteringen binnen het bestaande stelsel. De resultaten daarvan zijn aan de Tweede Kamer gestuurd via de jaarlijkse voortgangsbrief veiligheid biotechnologie[41]. Naast deze acties binnen Nederland, wordt er ook richting Europa flinke inzet gepleegd. Zo zijn eind 2025 de trilogenfasen afgerond ten behoeve van een nieuwe Verordening op het gebied van nieuwe genomische technieken in de plantenveredeling en nieuwe farmaceutische wetgeving én zijn gedurende 2025 voorbereidingen getroffen in opmaat naar het voorstel Biotech Act I dat de Europese Commissie in december 2025 heeft gepubliceerd. Dit alles is nauwe samenwerking met betrokken departementen en stakeholders.

Specifieke doelstelling 3: Het beschermen van mens en milieu tegen de gevaren van ioniserende straling. De burgers voelen zich veilig.
Kernenergie in Nederland krijgt een stevige impuls door o.a. de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele en het onderzoeken van de bouw van twee nieuwe kernreactoren.

Belangrijke randvoorwaarde is dat er wordt gezorgd voor een veilige permanente opslag van afval. Hierop wordt robuust ingezet door middel van de «Routekaart naar de Eindberging».

IenW heeft eind augustus 2025 het nieuwe Nationaal programma Radioactief Afval opgeleverd. De Routekaart is hier een belangrijk onderdeel van.

Voor de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele wordt de Kernenergiewet gewijzigd. IenW is bevoegd gezag voor deze wetswijziging. Het wetsvoorstel is in 2025 naar de Kamer verzonden.

---

[39] Kamerbrief bij beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie en verkenning Aanvaardbaar Risico | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
[40] Scenariostudie ggo-reguleringsstelsel | Rapport | Rijksoverheid.nl
[41] Kamerbrief over voortgang milieuveiligheidsbeleid op gebied van biotechnologie - ggo s | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Verder wordt samen met het ministerie van EZK en andere betrokken departementen de kennisbasis in Nederland op het terrein van nucleaire technologie en stralingstoepassingen versterkt.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Nucleaire kernreactoren opereren veilig.* De eisen aan nucleaire installaties worden actueel gehouden aan de technische ontwikkelingen. De veiligheid wordt continu verbeterd. Te allen tijde wordt daarbij voldaan aan de wettelijke vereisten voor individueel risico en groepsrisico.
2. *Het radioactief afval wordt veilig opgeslagen bovengronds en in de toekomstige eindberging.* Radioactief afval wordt veilig opgeslagen en beheerd, nu en in de toekomst. Te allen tijde wordt daarbij voldaan aan de wettelijke vereisten voor individueel risico en groepsrisico. Het afval wordt tijdelijk opgeslagen bij COVRA in afwachting van een definitieve geologische eindberging. Eind 2027 moet een plan van aanpak gereed zijn voor het besluitvormingsproces van de eindberging. Participatie is daar een belangrijk onderdeel van. De doelstelling is om rond 2050 een besluit te nemen over de locatie van en de technische opzet van een geologische eindberging.

Beleidsconclusies
Het uitgevoerde beleid en de bijbehorende resultaten waren het afgelopen jaar conform de verwachtingen zoals opgenomen in de begroting 2025.

In 2025 zijn de eerste stappen gezet voor het uitwerken van een concreet Actieprogramma Eindberging Radioactief Afval (AERA) dat eind 2027 aan de Kamer zal worden aangeboden. De eerste studies naar participatie bij de eindberging, multinationale strategie en de governance rondom de Eindberging zijn afgerond en de resultaten worden in het AERA verwerkt.

Ook is het concept van het Nieuwe Nationale Programma Radioactief Afval en verbruikte splijtstoffen (NPRA) met bijbehorende concept Milieueffectrapportage (MER) ter inzage voorgelegd. Mede omdat publieke organisaties uit Groningen en omgeving dit concept onder de aandacht hebben gebracht, zijn hierop meer dat 1.600 zienswijzen ingediend. Hierdoor, en ook vanwege een kritisch advies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Cie mer), is in 2025 gestart met het laten opstellen van een aanvullende notitie. De Europese Commissie heeft in augustus reeds het concept-NPRA ontvangen. Streven is medio 2026 het concept-NPRA en aanvullende stukken af te ronden en aan de Europese Commissie en de Kamer te sturen.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).
2. Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's) (vergunningsaanvragen, kennisgevingen).

In aanvulling op de meetbare gegevens is er tevens relevante beleidsmatige informatie beschikbaar waarmee de voortgang van het beleid kan worden gemonitord. Dit betreft:
– Staat van de Veiligheid (SEVESO-bedrijven) Het samenwerkingsprogramma SEVESO+ richt zich op de verbetering van het toezicht op de risicovolle bedrijven. Hiervoor is een apart toezichtprogramma

waaraan verschillende overheidsdiensten samenwerken. De resultaten van inspecties staan in een gezamenlijke inspectiedatabase: de Gemeenschappelijke Inspectie Ruimte (GIR2.0).
– Atlas leefomgeving De Atlas Leefomgeving biedt actuele en verantwoorde informatie over milieu- en gezondheidsaspecten van de leefomgeving. De kaarten geven burgers en professionals vaak tot op buurtniveau inzicht in de kwaliteit van hun eigen leefomgeving.
– Onderzoek Beleving en Woonomgeving CBS Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) voert het Onderzoek Beleving Woonomgeving uit in samenwerking met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Met behulp van dit onderzoek wordt de overlast door geur, geluid en trillingen in Nederland in kaart gebracht. Ook wordt gevraagd naar de tevredenheid en bezorgdheid over de woonomgeving.
– Staat van de VTH Onderzoeksmodel voor de toekomstige Staat van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving. Het model helpt om te bepalen welke kritische elementen en relaties er zijn en hoe het VTH stelsel functioneert.
– Jaarverslag ANVS Dit jaarverslag laat zien welk werk de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming in 2024 heeft verzet.

1. Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).
De Europese stoffenregelgeving (REACH) geeft bedrijven die een stof op de markt brengen de verantwoordelijkheid dat het gebruik van die stof veilig is voor mens en milieu. De benodigde informatie hiertoe moet bij het EU agentschap worden ingediend via een registratie. Waar nodig worden (registraties van) stoffen door autoriteiten beoordeeld en wordt aanvullende informatie gevraagd of worden aanvullende regulatoire maatregelen opgelegd (dat kan binnen REACH via autorisatie of restrictie maar soms ook via andere regelgeving, bijvoorbeeld de richtlijnen inzake arbeidsveiligheid (OSH) of via de verordening inzake classificatie en etikettering (CLP)). Nederland draagt actief bij aan de verschillende evaluatieprocessen en Bureau REACH van het RIVM vervult een centrale rol in de uitvoering en coördinatie van de Nederlandse inzet. De inzet wordt geprioriteerd aan de hand van bijvoorbeeld specifieke zorg, productie of gebruik in Nederland, gebruiksvolume en de aard en mate van het geïdentificeerde risico. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries IenW, VWS en SZW. Onderstaande tabel geeft aan wat in 2025 binnen de evaluatieprocessen is gerealiseerd en ten opzichte van de verwachting van de Nederlandse inbreng.

De Nederlandse bijdrage bestaat daarbij uit door Nederland ingediende dossiers en een actieve bijdrage aan door andere lidstaten ingebrachte dossiers. De aantallen geven een indruk van de bijdrage van Nederland aan de implementatie en toepassing van de EU verordeningen (REACH en CLP), maar de hoeveelheid werk verschilt sterk. In 2025 is ten behoeve van het besluitvormingsproces voor de brede restrictie op PFAS de definitieve versie van het achtergronddocument ingediend. Het betreft vele duizenden stoffen en een zeer breed scala aan toepassingen. Nederland heeft er samen met vier andere landen de afgelopen jaren intensief aan gewerkt.

Met de invoering van de nieuwe CLP gevaarsklassen voor onder andere hormoonverstoring en persistentie heeft de Europese Commissie ervoor gekozen op deze punten af te wijken van het Globally Harmonised System (GHS) van de Verenigde Naties. Met extra inzet van RIVM experts in de GHS werkgroepen ondersteunt Nederland de Europese Commissie bij de inbedding van de gevaarsklassen en bijbehorende criteria in de GHS

om daarmee de verschillen te nivelleren. Deze inzet krijgt prioriteit met als gevolg net wat minder inzet op dossiers in 2025 ten opzichte van voorgaande jaren.

Tabel 90 Resultaten REACH

		Geraamd 2025		Realisatie 2025	
		NL[1] inbreng	**Hele EU**	**NL inbreng**	**Hele EU**
1	Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	50	300	34	301
	Stofevaluaties[2]:				
2	- uitgevoerd/ afgerond*	2	13	1	8
	- beoordeelde ontwerpbesluiten	8	12	15	15
3a	Gescreende stofgroepen	5	40	1	14
	RMO-analyses:				
3b	- ingediend	4	onbekend	1	onbekend
	- becommentarieerd	5	onbekend	2	4
	Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:				
4a	- ingediend	3	15	0	8
	- becommentarieerd	6	15	3	8
	Autorisatieverzoeken:				
4b	- rapporteurschappen RAC & SEAC	1		2	
	- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	60	60	44	44
	Restrictiedossiers:				
5	- ingediend	1	5	0	2
	- rapporteurschappen RAC & SEAC	1	3	1	2
	- becommentarieerde opinies	3	3	3	3
	Geharmoniseerde indeling & etikettering:				
	- ingediend	5-10	45	5	40
6	- rapporteurschappen RAC	6-10	45	2	40
	- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	45	45	40	40
7	Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	450	n.v.t.	446	n.v.t.

Bron: REACH 2025

Toelichting

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

De RAC- en SEAC-leden leveren input op alle dossiers, al dan niet met ondersteuning vanuit het RIVM (in de diverse ondersteunende RAC-werkgroepen).

1. Met de door Nederland gehanteerde prioriteringssystematiek worden er verhoudingsgewijs steeds minder ontwerpbesluiten geprioriteerd voor beoordeling door Nederland. Voor de 34 beoordeelde ontwerpbesluiten zijn vier amendementsvoorstellen ingediend bij ECHA.

2. Voor 2025 stonden acht stoffen voor stofevaluatie in het Community Rolling Action Plan opgenomen, waarvan één door Nederland is uitgevoerd. Ook is er aan acht van de 11 nog lopende stofevaluaties gewerkt en is één daarvan in 2025 afgerond.
3. a) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie). ECHA heeft in 2025 14 documenten m.b.t. screening van stofgroepen op regulatoire behoeftes (de zogenaamde ARN's) met lidstaten gedeeld. Bureau REACH heeft één van deze stofgroepen beoordeeld en becommentarieerd.
   b) Aan de hand van een RMO-analyse worden de meest adequate regulatoire maatregelen in kaart gebracht en besproken met ministeries, experts van andere lidstaten en ECHA. Bureau REACH heeft aan drie RMOA's gewerkt, waarvan er één in 2025 is afgerond. Vanuit ECHA en lidstaten zijn vier RMOA's ontvangen waarvan er twee becommentarieerd zijn.
4. a) Ondanks dat Nederland wel een SVHC dossier voor formaldehyde is opgesteld, is besloten deze niet in te dienen, omdat de stof al voldoende gereguleerd blijkt te zijn. Met de toevoeging van nieuwe gevaarsklassen onder CLP is de verwachting dat de inzet voor een deel zal verschuiven van SVHC naar CLH dossiers.
   b) De taken met betrekking tot de autorisatieverzoeken laten zich lastig beschrijven in aantallen. De autorisatieaanvragen betreffen in de regel één tot drie gebruiken die afzonderlijke opinies behoeven. Aanvragen worden vanuit efficiëntieoverwegingen door ECHA veelal geclusterd in groepen van vergelijkbare aanvragen die door dezelfde rapporteurs worden behandeld. In 2025 zijn twee rapporteurschappen vervuld door Nederlandse SEAC-leden. Daarnaast leverde Nederland via de RAC- en SEAC-leden input op alle 44 opinies met betrekking tot autorisatieverzoeken.
5. Zowel het PFAS restrictieteam als de RAC- en SEAC-leden hebben in 2025 volop bijgedragen aan de besluitvormingsprocedure van het restrictiedossier voor PFAS. Het werk aan een restrictievoorstel voor niet-intentioneel toegevoegd asbest is inmiddels gestopt vanwege voorziene beperkingen in handhaafbaarheid. In 2025 is gestart met de aanzet van een restrictievoorstel om de risico's van giftige antioxidanten (PPD's) in rubber banden te beheersen.
6. Er zijn in 2025 vijf geharmoniseerde classificatievoorstellen ingediend. Daarnaast zijn er twee rapporteurschappen vervuld door de Nederlandse RAC-leden met ondersteuning van RIVM adviseurs en is input geleverd op alle 45 opinies over geharmoniseerde classificatievoorstellen. Het aantal CLH-rapporteurschappen was dit jaar beperkt vanwege een rapporteurschap m.b.t. de OEL-afleiding voor bisfenolen, waar beide NL RAC-leden intensief aan gewerkt hebben.
7. Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen jaren te stabiliseren, in 2025 zijn 446 vragen ontvangen en beantwoord.

2. Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO's) (vergunningsaanvragen, kennisgevingen).

Hieronder staan de aantallen vergunningen voor werkzaamheden met ggo's (genetisch gemodificeerde organismen) die Bureau GGO van het RIVM in 2025 heeft afgehandeld. IenW is stelselverantwoordelijk voor het vergunningsverleningsstelsel; RIVM is (deels gemandateerd) uitvoerder.

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

Tabel 91 Genetisch gemodificeerde organismen (GGO's)

Aanvraag	Nieuw	Wijziging	Totaal	Indicator	
Kennisgevingen					
IG niveau I		21	45	66	100%
IG niveau II		29	199	228	100%
Totaal kennisgevingen		**50**	**244**	**294**	100%
Vergunningaanvragen					
IG niveau III		4	23	27	100%
Totaal vergunningen		**4**	**23**	**27**	100%
Bijzondere aanvragen					
IG: 2.8		50	38	88	100%
IG: ATV		6	5	11	100%
IG: 2.13		22	n.v.t.	22	100%
Totaal bijzondere aanvragen		**78**	**43**	**121**	100%
BVF		33	18	51	100%
Introductie in het milieu					
IM-MV nieuwe aanvraag		8	3	11	100%
IM-MV kopie aanvraag		7	0	7	100%
IM-MV VOV aanvraag		2	6	8	100%
IM-MV totaal		17	9	26	100%
IM-L totaal		2	2	4	
MVF		4	0	4	100%

Toelichting
In het jaarverslag 2025 worden, evenals in voorgaande jaren, niet alleen kengetallen vermeld maar ook indicatoren. Immers, kengetallen geven uitsluitend een beeld van wat de bestede middelen voor vergunningverlening aan resultaten hebben opgeleverd, maar zij bieden geen inzicht in de mate waarin vergunningverlening aan het te bereiken van het beleidsdoel heeft bijgedragen.

Kengetallen zijn de aantallen ontvangen (wijzigingen op) vergunningsaanvragen, aantallen ontvangen (wijzigingen op) kennisgevingen, aantallen art. 2.8-verzoeken, aantallen art. 2.13-verzoeken en aantallen bijzondere procedures. Indicatoren zijn het percentage van het aantal (wijzigingen op) vergunningsaanvragen, (wijzigingen op) kennisgevingen, art. 2.8-verzoeken, art. 2.13-verzoeken of bijzondere procedures voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico. De vigerende GGO-regelgeving is op 1 maart 2015 in werking getreden. Naast vergunningen en algemene regels, worden ook kennisgevingen gedaan en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit GGO milieubeheer 2013 ingediend ten aanzien van de veiligheidsinschaling van ggo's.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 92 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**52.751**	**87.421**	**57.697**	**255.607**	**80.540**	**84.223**	**– 3.683**	1
Uitgaven	**48.318**	**87.549**	**69.940**	**67.234**	**78.331**	**97.885**	**– 19.554**	
1 Veiligheid chemische stoffen	**6.232**	**20.176**	**22.520**	**26.426**	**27.620**	**29.496**	**– 1.876**	
Opdrachten	*3.536*	*4.784*	*4.723*	*5.668*	*9.300*	*8.816*	*484*	
KF: NVS	0	0	0	629	663	700	– 37	
Waarvan RWS	0	0	1.246	1.205	1.329	2.616	– 1.287	
Waarvan RIVM	0	0	1.315	1.899	3.919	1.641	2.278	
Uitvoering veiligheid	0	0	17	191	1.447	919	528	
Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid	0	0	1.035	717	1.419	1.305	114	
Overige opdrachten	0	0	1.110	1.027	523	1.635	– 1.112	
Subsidies (regelingen)	*39*	*155*	*0*	*50*	*0*	*0*	*0*	
Bijdrage aan agentschappen	*2.657*	*14.937*	*17.067*	*19.869*	*17.736*	*19.534*	*– 1.798*	
Waarvan bijdrage aan RWS	2.337	2.783	3.396	2.791	2.648	2.113	535	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	13.571	16.538	14.868	17.160	– 2.292	
Overige bijdragen	320	12.154	100	540	220	261	– 41	
Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	*0*	*200*	*730*	*644*	*430*	*0*	*430*	
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	*0*	*100*	*0*	*195*	*154*	*1.146*	*– 992*	
Waarvan bijdrage aan CTGB	0	0	0	95	0	1.146	– 1.146	
Overige bijdragen aan ZBO's/RWT's	0	100	0	100	154	0	154	
2 Veiligheid biotechnologie	**2.307**	**6.623**	**5.422**	**7.523**	**6.943**	**6.586**	**357**	
Opdrachten	*671*	*1.572*	*356*	*1.689*	*1.394*	*1.574*	*– 180*	
Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO)	0	1.134	296	660	864	1.141	– 277	
Overige opdrachten	0	438	60	1.029	530	433	97	
Bijdrage aan agentschappen	*1.636*	*5.051*	*5.066*	*5.834*	*5.529*	*5.012*	*517*	
Waarvan bijdrage aan COGEM	1.636	1.668	1.668	1.753	1.980	1.803	177	
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	3.383	3.398	4.081	3.549	3.209	340	
3 Veiligheid bedrijven en transport	**39.779**	**60.750**	**41.998**	**33.285**	**43.768**	**61.803**	**– 18.035**	
Opdrachten	*7.215*	*7.028*	*8.079*	*10.314*	*10.380*	*37.472*	*– 27.092*	2
Waarvan RWS	0	0	2.237	3.300	2.868	3.240	– 372	
Asbest	0	0	493	354	1.404	475	929	
Omgevingsveiligheid	3.950	4.206	3.029	3.363	2.935	9.448	– 6.513	
VTH-stelsel	0	36	341	1.429	801	19.472	– 18.671	
Uitvoering Buisleidingen	0	0	647	0	0	0	0	
Uitvoering veiligheid VGS	0	0	938	0	0	0	0	
Uitvoering Veiligheid inrichtingen en basisnetten	0	478	0	0	0	0	0	
Overige Opdrachten	3.265	2.308	394	1.868	2.372	4.837	– 2.465	
Subsidies	*23.747*	*35.502*	*13.192*	*9.447*	*15.279*	*10.590*	*4.689*	3
Subsidies Inrichting & Transport	4.356	4.225	7.824	3.221	4.567	6.999	– 2.432	
Subsidies Asbest	0	6.000	0	0	0	0	0	
Regeling vuurwerkverbod	19.194	23.885	2.198	276	44	0	44	
Overige Subsidies	197	1.392	3.170	5.950	10.668	3.591	7.077	
Bijdrage aan agentschappen	*4.061*	*8.686*	*7.288*	*9.546*	*13.777*	*9.179*	*4.598*	4
Waarvan bijdrage aan RWS	4.061	4.059	4.184	5.485	7.248	5.230	2.018	

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
Waarvan bijdrage aan RVO	0	0	351	429	416	376	40
Waarvan bijdrage aan RIVM	0	0	2.753	3.632	6.113	3.573	2.540
Overige bijdragen aan agentschappen	0	4.627	0	0	0	0	0
Bijdrage aan medeoverheden	*526*	*5.944*	*9.647*	*386*	*8*	*159*	*– 151*
Waarvan bijdrage aan Caribisch Nederland	501	1.197	0	0	0	159	– 159
Overige bijdragen aan medeoverheden	25	4.747	9.647	386	8	0	8
Inkomensoverdrachten	*4.230*	*3.590*	*3.792*	*3.592*	*4.324*	*4.403*	*– 79*
Inkomensoverdrachten mesothelioom	4.230	3.590	3.792	3.592	4.324	4.403	– 79
Ontvangsten	**313**	**2.252**	**999**	**420**	**934**	**250**	**684**

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

– De lagere verplichtingen realisatie (€ 3,7 miljoen) wordt enerzijds met name veroorzaakt doordat diverse meerjarige subsidies in 2025 zijn vastgesteld en niet het totale subsidiebedrag is uitgeput. Hierdoor is verplichtingenruimte vrijgevallen. Voorbeelden hiervan zijn de subsidies aan Omgevingsdienst Nederland en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten voor de Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid die liepen in de periode van 2021 tot en met 2024. Anderzijds komt dit doordat er minder verplichtingen zijn vastgelegd voor de Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid chemische sector dan de middelen die beschikbaar zijn gesteld voor deze subsidieregeling (- € 0,8 miljoen).
– De lagere realisatie van € 27,1 miljoen op het opdrachtenbudget wordt veroorzaakt door:
  - VTH-stelsel (- € 18,7 miljoen):
    - Een kasschuif van 2025 naar 2026, 2027 en 2028 ten behoeve van het programma Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden (IGLO) (- € 6,0 miljoen).
    - Overboekingen naar het subsidie budget onder andere ten behoeve van de subsidie aan Omgevingsdienst Nederland voor versterking VTH-stelsel (- € 7,9 miljoen).
    - Overboeking naar het apparaatsbudget onder andere ten behoeve van de externe inhuur voor VTH (- € 3,0 miljoen).
    - Overboekingen naar andere ministeries t.b.v. VTH-opdrachten (- € 0,3 miljoen)
    - Diverse kleinere op en afboekingen voor het VTH-stelsel (- €1,5 miljoen)
  - Overboekingen van en naar andere ministeries (- € 8,6 miljoen).
  - Het resterende saldo is het resultaat van meerdere kleinere mutaties (+ € 0,2 miljoen).
– De hogere realisatie van € 4,7 miljoen op subsidies wordt met name veroorzaakt door overboekingen naar het subsidie budget onder andere ten behoeve van de subsidie aan Omgevingsdienst Nederland voor versterking VTH-stelsel (€ 8,1 miljoen), de overboekingen van en naar andere ministeries (- € 0,9 miljoen) en diverse interne herschikkingen en overboekingen van en naar andere artikelen binnen IenW (- € 2,3 miljoen).

– De hogere realisatie van € 4,6 miljoen bij bijdragen agentschappen wordt met name veroorzaakt door de herschikking binnen de RIVM opdracht van artikelonderdeel één naar artikelonderdeel drie (€ 2,5 miljoen). En door de hogere kosten bij de jaaropdracht RWS (€ 2,0 miljoen) doordat de opdracht voor SEVESO+ als pilot een meerjarige opdracht is geworden en geheel via bijdragen agentschappen wordt bekostigd in plaats van deels via het opdrachtenbudget. Het resterende saldo is het resultaat van meerdere kleinere mutaties (€ 0,1 miljoen).

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Veiligheid chemische stoffen (€ 27,6 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 9,3 miljoen)
– *RWS (€ 1,3 miljoen) en RIVM (€ 3,9 miljoen).* In 2025 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM en RWS voor met name de beleidsondersteuning en advies en het beheer en onderhoud omtrent het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS), Atlas leefomgeving, asbestbeleid en opdrachten voor het stoffenbeleid met betrekking tot de omgevingsveiligheid en het voorkomen en beperken van milieurisico's en voor het operationeel houden van het Radionuclidenlab. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2 en 3.
– *Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid (€ 1,4 miljoen).* In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus in het kader van veiligheid van chemische stoffen, biociden en gewasbescherming. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
– *Uitvoering veiligheid en inrichtingen (€ 1,4 miljoen).* In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name bedrijven gespecialiseerd in software en ICT in het kader van de Atlas Leefomgeving. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 2.
– *Overige opdrachten (€ 1,2 miljoen).* In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus in het kader van Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (€ 1,0 miljoen, waarvan € 0,7 miljoen toegekend uit het Klimaatfonds) en diverse andere kleinere opdrachten voor milieubeleid en regelgeving (€ 0,2 miljoen). Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2 en 3.

Bijdragen aan agentschappen (€ 17,7 miljoen)
– *RWS (€ 2,6 miljoen).* In 2025 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor het beheer en verdere ontwikkeling en beheer van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS). Daarnaast zijn er uitgaven geweest voor de Atlas leefomgeving voor de invulling van het Informatiepunt Gezonde Leefomgeving en uitgaven met betrekking tot asbestbeleid, gericht op het beperken van blootstelling aan asbestvezels via de leefomgeving. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 2.
– *RIVM (€ 14,9 miljoen).* In 2025 zijn met name middelen ingezet voor de capaciteitsinzet in het kader van Veiligheid Stoffen, Atlas Leefomgeving en het Radionuclidenlab. Hierbij wordt onderzoek gedaan naar onder andere nationaal en internationaal stoffenbeleid, biociden en gewasbe-

schermingsmiddelen, informatie te ontsluiten naar de burger over de leefomgeving en het operationeel houden van het Radionuclidenlab. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1, 2 en 3.
– *Overige bijdrage aan agentschappen (€* 0,2 miljoen). In 2025 zijn er bijdragen gedaan aan de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voor toezicht op gebruik gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

Bijdragen aan (internationale organisaties) € 0,4 miljoen).
Dit betreft onder andere bijdragen aan Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), PEPPER en United Nations Environment Programme (UNEP) voor diverse programma's die bijdragen aan omgevingsveiligheid en voorkomen en beperken van milieurisico's. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1 en 2.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,2 miljoen).
Er zijn in 2025 bijdragen verstrekt aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage ten behoeve van hun kennisfunctie en aan het Register Plaagdierbeheersing, Milieu en Veiligheid ten behoeve van de verbetering van opleidingen en examens. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

2. Veiligheid biotechnologie (€ 6,9 miljoen)
Alle onderstaande activiteiten dragen bij aan specifieke doelstelling 2. De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 1,4 miljoen).
– *Uitvoering Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (€ 0,9 miljoen).* In 2025 zijn voor diverse kleinere opdrachten opdrachten uitgezet en betaald aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus. Onder andere voor onderzoeken in het kader van: werkgroep afbakening, toepassingen voor genetisch gemodificeerde organismen grensvlak Ingeperkt Gebruik en Introductie in het Milieu en een onderzoek artificial intelligence en machine learning met betrekking tot veiligheid biotechnologie.
– *RIVM (€ 0,5 miljoen)*. In 2025 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie.

Bijdragen aan agentschappen (€ 5,5 miljoen)
– *COGEM (€ 2,0 miljoen)*. Er is een bijdrage verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) ter uitvoering van de wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.
– *RIVM (€ 3,5 miljoen).* In 2025 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van opdrachten op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Hierbij wordt uitvoering gegeven aan wettelijke taken ten aanzien van biotechnologie.

3. Veiligheid bedrijven en transport (€ 43,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Opdrachten (€ 10,4 miljoen)
– *RWS (€ 2,9 miljoen) en RIVM (€ 0,2 miljoen)*. In 2025 zijn opdrachten verstrekt aan RIVM en RWS. Aan RWS zijn opdrachten verstrekt voor beleidsondersteuning en advies in het kader van onder andere

omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er is in 2025 aan RIVM een opdracht verstrekt voor onder andere vervoer gevaarlijke stoffen en veiligheid bedrijven. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Opdrachten asbest (€ 1,4 miljoen)*. In 2025 zijn er met name kosten gemaakt bij een communicatiebureau voor een communicatieopdracht om het saneren van asbestdaken te bevorderen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.
– *Omgevingsveiligheid (€ 2,9 miljoen).* In 2025 zijn er diverse opdrachten betaald aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus voor onder andere (wettelijke) taken voor bedrijven, meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid, het register externe veiligheid, voorlichting rondom vuurwerk veiligheid en voorlichtingssessies aandachtsgebieden. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *VTH-stelsel (€ 0,8 miljoen)*. In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus ten behoeve van de versterking van het stelsel vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH), waaronder opdrachten voor VTH-beleid, milieucriminaliteit en digitalisering VTH. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Uitvoering buisleidingen (€ 0,2 miljoen)*. In 2025 zijn diverse onderzoeken en studies uitgevoerd aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus voor onder andere veilig transport door buisleidingen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Vervoer van gevaarlijke stoffen (€ 1,0 miljoen)*. In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus voor onder andere basisnet weg, water en spoor, onderzoek risico's waterstofdragers en onderzoeken omtrent veilige verpakkingen. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Gezondheid Omwonenden (€ 0,9 miljoen).* In 2025 zijn diverse opdrachten verstrekt en betaald aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus voor programma Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden (IGLO). Waaronder opdrachten voor maatregelen Actieagenda industrie en Maatwerkafspraken. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Overige opdrachten (€ 0,1 miljoen).* In 2025 zijn er kleinere opdrachten verstrekt aan met name diverse advies- en onderzoeksbureaus in het kader van uitvoering, veiligheid en inrichting. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Subsidies (€ 15,3 miljoen)
Alle uitgaven die hieronder worden omschreven dragen bij aan specifieke doelstelling 1.
– *Subsidies inrichtingen en transport (€ 4,6 miljoen).* In 2025 is een subsidie verstrekt voor de Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid chemische sector, die door Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd (uitgaven: € 1,8 miljoen). Daarnaast is er in 2025 een vierjarige subsidie verleend aan Omgevingsdienst Nederland en aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ten behoeve van de meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid (€ 2,2 miljoen). Als laatste zijn er uitgaven gedaan aan diverse kleinere subsidies als onderdeel van de versterking van de omgevingsveiligheid (€ 0,6 miljoen).
– *Subsidies VTH (€ 10,7 miljoen)*. In 2025 zijn er kosten gemaakt voor een subsidie aan Omgevingsdienst Nederland voor het uitvoeren van de taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving

(€ 7,8 miljoen) en diverse andere kleinere subsidies voor onder andere de fusering van omgevingsdiensten om de omgevingsdiensten robuuster te maken.
– *Subsidies Vuurwerk (€ 0,04 miljoen)*. In 2025 is de subsidie aan Veiligheid Nederland vastgesteld voor de monitoring veiligheid vuurwerk en een lesprogramma omtrent veiligheid vuurwerk voor basisscholen voor de jaarwisseling 2023/2024. Deze uitgave betreft de eindafrekening van deze subsidie.

Bijdragen aan agentschappen (€ 13,8 miljoen)
Alle uitgaven die hieronder worden omschreven dragen bij aan specifieke doelstelling 1.
– *RWS (€ 7,2 miljoen).* In 2025 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor beleidsondersteuning en advies voor onder andere SEVESO+, omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid en het vervoer van gevaarlijke stoffen.
– *RVO (€ 0,4 miljoen)* In 2025 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van de Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid (SVO).
– *RIVM (€ 6,1 miljoen)*. In 2025 zijn middelen ingezet voor de capaciteitsinzet voor onder andere vervoer gevaarlijke stoffen nationaal en internationaal, veiligheid bedrijven, maatwerkafspraken en veilige energietransitie.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 0,01 miljoen).
In 2025 is er een bijdrage aan een medeoverheid verstrekt voor een specifieke uitkering (SPUK). De SPUK is verstrekt aan een omgevingsdienst ten behoeve van de versterking van het VTH-stelsel. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 1.

Inkomensoverdrachten (€ 4,3 miljoen).
De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen voor de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom of asbestose heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie. Dit draagt bij aan specifieke doelstelling 2.

Ontvangsten (€ 0,9 miljoen)
De ontvangsten hebben met name betrekking op de door Omgevingsdienst Nederland (ODNL) teruggestorte middelen in het kader van de afrekening van de subsidie Meerjarenagenda Versterking Omgevingsveiligheid in de periode 2021 tot en met 2024. ODNL heeft minder uitgaven gerealiseerd dan het voorgeschoten bedrag en het verschil is in 2025 teruggestort naar IenW (€ 0,8 miljoen). Het restant wordt verklaard door diverse kleinere ontvangsten (€ 0,1 miljoen).

4.11 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

Het KNMI draagt 24/7 bij aan een veilig en leefbaar Nederland, door de samenleving te voorzien van onafhankelijke kennis, adviezen en waarschuwingen over risico's op het gebied van weer, klimaat, en seismologie.

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

Tabel 93 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**62.349**	**66.940**	**76.609**	**78.039**	**80.940**	**67.371**	**13.569**
Uitgaven	**63.434**	**68.203**	**75.414**	**79.028**	**79.997**	**66.431**	**13.566**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	46.387	47.317	52.237	60.539	59.799	50.404	9.395
2 Aardobservatie	17.047	20.886	23.177	18.489	20.198	16.027	4.171
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 94 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). De Minister heeft deze taken belegd bij het agentschap KNMI. De rol '(doen) uitvoeren' heeft betrekking op de volgende taken: (1) het kosteloos verstrekken van algemene weerberichten omtrent de toestand van het huidige weer en het te verwachten weer; (2) waarschuwingen aan het algemeen publiek bij verwacht of werkelijk gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer of waarschuwingen bij calamiteiten waarbij het weer een belangrijke rol speelt; (3) het onverwijld informeren van het algemeen publiek bij een significante bodembeweging door geofysische bronnen of vulkanische activiteit; (4) het kosteloos ondersteunen van bestuursorganen in gedefinieerde gevallen; (5) het voortbrengen of verzamelen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens in het kader van de uitvoering van de taken zoals opgenomen in de Wet taken meteorologie en seismologie; (6) het beheer en onderhoud van de voor de uitvoering van zijn taken noodzakelijke technische infrastructuur; (7) het overeenkomstig ministeriële regeling desgevraagd ondersteunen van bestuursorganen, de rechterlijke organisatie, overheidsbedrijven of openbare lichamen op het terrein van meteorologie, seismologie of andere geofysische terreinen bij de uitvoering van aan hen bij of krachtens wet opgedragen taken;–onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek en technologische ontwikkeling met betrekking tot meteorologie, seismologie en andere geofysische terreinen;–meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of het onderzoek, bedoeld in onderdeel h, op verzoek van internationale organisaties voortbrengen, verzamelen of beschikbaar stellen; (8) het voor hergebruik als bedoeld in de Wet hergebruik van overheidsinformatie, zonder dat daartoe een verzoek is gedaan op grond van die wet, beschikbaar stellen van meteorologische, seismologische en andere geofysische gegevens of onderzoeksresultaten, of de opzet daarvan, voor zover intellectuele eigendomsrechten van anderen dat niet beperken, waarbij er op basis van een overeenkomst aanvullende dienstverlening kan worden verleend; (9) internationale samenwerking op het gebied van meteorologie en seismologie en andere geofysische terreinen; en (10) het verlenen van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie.

De Minister van Buitenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het Kernstopverdrag en de Ministers van Economische Zaken en Klimaat & Groene Groei, voorheen de Minister van Economische Zaken en Klimaat, zijn verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet en voor Klimaat (mitigatie).

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

De beleidsdoelstelling voor meteorologie, seismologie en aardobservatie is uitgesplitst in specifieke doelstellingen. Het gaat om het doen van wetenschappelijk onderzoek zoals voor het kennen en beoordelen van gevaar, het verzamelen en beschikbaar maken van informatie, onderzoeksresultaten en gegevens en het waarschuwen, om schade en slachtoffers te voorkomen en bij te dragen aan een leefbare samenleving.

De agentschapsbijdrage op dit artikel omvat de 'basisfinanciering' van het KNMI. Voor Europees onderzoek en voor maatwerk in het kader van 'vraagsturing' door diensten binnen het Rijk, ontvangt het KNMI aanvullende (project)financiering (zoals voor het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek). Deze middelen worden niet op dit artikel verantwoord. Dit betekent ook dat het doelbereik van het KNMI groter is dan op grond van de basisfinanciering mogelijk zou zijn.

Tabel 95 Doelenboom artikel 23

Algemene doelstelling		
Het KNMI draagt 24/7 bij aan een veilig en leefbaar Nederland, door de samenleving te voorzien van onafhankelijke kennis, adviezen en waarschuwingen over risico's op het gebied van weer, klimaat, en seismologie.		
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**	**Specifieke doelstelling 3**
Het verzamelen verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.	Het verstrekken van weerberichten en informatie over klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen aan het algemene publiek.	Het waarschuwen voor gevaarlijk weer, maatschappij ontwrichtend weer en het afgeven van een weeralarm.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**	**Subdoelstellingen**
1. Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur, waardoor ten minste 98,5% van de tijd de data met betrekking tot weer en klimaat beschikbaar is.	1. Het KNMI wordt ten minste met een 7 beoordeeld op de geleverde diensten en producten in het klanttevredenheidsonderzoek (algemene klanttevredenheid).	1. Ten minste 80% van het algemene publiek wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).
2. Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur, waardoor ten minste 98,5% van de tijd de data met betrekking tot seismologie beschikbaar is.	2. Ten minste drie keer per dag een algemeen weerbericht publiceren op de KNMI-website.	
3. Het verrichten van onderzoek dat de toets der wetenschappelijke kritiek heeft doorstaan zodanig dat het KNMI tenminste 65 wetenschappelijke publicaties per jaar publiceert.	3. Minimaal 98% van de aardbevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5 en in Groningen met magnitude ≥ 2 worden door KNMI onverwijld gerapporteerd.	
	4. Gemiddeld wekelijks wordt een klimaatbericht gepubliceerd.	
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**	**Meetbare gegevens**
1. Beschikbaarheid van data met betrekking tot weer en klimaat.	1. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten.	1. Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).
2. Beschikbaarheid van data met betrekking tot seismologie.	2. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkste weersverwachtingen.	2. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaad.
3. Aantal (peer reviewed) wetenschappelijke publices.	3. Publicatie van bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5.	3. Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje, als percentage van het toaal aantal weersituaties die voldeden aan de richtlijnen voor code oranje.
	4. Publicate van bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2.	
	5. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	
	6. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	

In het kader van de motie van Heutink en de Hoop over het opnemen van afrekenbare doelen en meetbare gegevens zijn de doelstellingen op artikel 23 aangescherpt. De meetbare gegevens die inzicht geven in de afrekenbare doelen zijn hieraan gekoppeld. Meetgegevens die geen inzicht geven in de afrekenbare doelen, zijn weggevallen[42].

De samenhang tussen doelstellingen en meetbare gegevens wordt hieronder per specifieke doelstelling toegelicht.

Specifieke doelstelling 1: Het verzamelen, verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.
Het KNMI levert kennis en data op het gebied van meteorologie, klimatologie, seismologie en gerelateerde geofysische domeinen zoals ruimteweer (space weather), om te kunnen waarschuwen en adviseren over mogelijke gevaren, om trends en veranderingen te kunnen signaleren en duiden, en om vragen uit de samenleving te kunnen beantwoorden.

Geofysische verschijnselen trekken zich van landsgrenzen weinig aan. Daarom vindt het onderzoek veelal plaats in samenwerking met andere nationale weerdiensten in Europa en met universiteiten en onderzoeksinstituten, zowel nationaal als internationaal.

Aan de basis van de kennis die het KNMI levert staan waarnemingen, waarvoor het KNMI een waarneeminfrastructuur onderhoudt, met instrumenten zoals diverse weerstations, radars, het seismisch meetnet en satellieten, onder meer middels de Europese organisatie voor meteorologische satellieten EUMETSAT.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur, waardoor ten minste 98,5% van de tijd de data met betrekking tot weer en klimaat beschikbaar is.* Het verzamelen, verwerken en valideren van alle data vergt een technische infrastructuur inclusief ICT infrastructuren.
2. *Het ontwikkelen, beheren en onderhouden van technische infrastructuur waardoor tenminste 80% van de data voor seismologie beschikbaar is.* De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Door de redundantie in het meetnetwerk is de hoeveelheid data groot waardoor ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd.
3. *Het verrichten van onderzoek dat de toets der wetenschappelijke kritiek heeft doorstaan, zodanig dat het KNMI ten minste 65 wetenschappelijke publicaties per jaar publiceert.* De kwaliteit van de producten en activiteiten waaronder het onderzoek en de onderzoeksmethodiek van het KNMI moeten voldoen aan wetenschappelijke standaarden.

[42] Het gaat om: het rapportcijfer voor communicatie over producten/diensten, klanttevredenheid onder gebruikers seismologische producten, het percentage van het publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing, het percentage van het publiek dat het weeralarm als passend heeft ervaren, klanttevredenheid onder gebruikers klimaatproducten en het rapportcijfer over de kwaliteit en communicatie over ontvangen producten/diensten bij luchtvaart.

Beleidsconclusies
Het KNMI werkte in 2025 aan de Ambitie 2035. Een belangrijk aspect is continuïteit, een solide baken voor betrouwbare kennis en informatie. Allereerst van de meetinfrastructuren (radars, weerstations, seismometers, satellieten) en de unieke meetreeksen.

Het programma FTO-Duurzaamheid is in 2025 uitgewerkt en gestart, conform het advies van de commissie Faciliteiten Toegepast Onderzoek (FTO) aan de minister van EZ (kamerstuk 27406 nr. 230). Het KNMI voert dit uit in nauwe samenwerking met TNO en andere kennisinstellingen. Het programma is erop gericht om de Nederlandse onderzoeksinfrastructuur voor klimaat en luchtkwaliteit samenhangend te vernieuwen. De meetmast van Cabauw is hierin een centrale faciliteit.

Op het gebied van meteorologische satellieten zijn lanceringen zoals beoogd geslaagd. In 2025 zijn twee nieuwe meteorologische satellieten gelanceerd, de MTG-S1 (Sentinel 4) en de MetOp-SG-A1 (Sentinel 5). Deze dragen bij aan de dagelijkse weersverwachtingen in het algemeen en de verwachting van zwaar weer in het bijzonder, en het onderzoek naar wolken, klimaat en luchtkwaliteit. De MetOP-SG-AI is gelanceerd op een Franse Ariane-6 lanceerraket, om de afhankelijkheid van partijen buiten de EU te verminderen.

In 2025 is uitbreiding van het seismisch meetnet voor ondergrondse activiteiten (zoals geothermie) verder voorbereid, wat de komende jaren zijn beslag krijgt.

In 2025 gaf het KNMI de Staat van ons Klimaat 2024 uit waarin het weer in Nederland (Europees en Caribisch Nederland) van 2024 wordt beschreven en in de context wordt geplaatst van de situatie in Europa, in de context van de wereldwijde klimaatverandering en in de context van nieuwe wetenschappelijke inzichten. De jaarlijkse Staat van ons Klimaat geeft tussentijds inzicht in de periode van zeven jaar tussen opeenvolgende KNMI-Klimaatscenario's.

Daarnaast gaf het KNMI in 2025 het Extreem Rapport uit. Het rapport geeft met negen voorbeelden aan, met welk extreem weer we in het huidige klimaat al rekening moeten houden en wat de gevolgen kunnen zijn. Het doel is om hierop als samenleving beter voorbereid te kunnen zijn.

Beter dan verwacht presteren de nieuwe datagedreven (AI-) weermodellen die in samenwerking met andere nationale meteorologische instituten en met het Europese Centrum voor Middellange termijn verwachtingen (ECMWF) worden ontwikkeld. Deze Europese samenwerking is zeer efficiënt omdat kosten gedeeld kunnen worden. Om hier voor Nederland gebruik van te kunnen maken, vergt echter ook in Nederland versterking vanuit de wetenschap (data science) en de inzet van meer toegepaste rekenkracht. Tegelijkertijd blijft het bestaande numerieke weermodel van belang, omdat het op sommige vlakken nog steeds beter presteert, maar vooral ook betrouwbaarder is, vooral voor weersextremen die nog niet eerder hebben plaatsgevonden. Dit vergt in feite een dubbele inzet op zowel numerieke geofysische modellen en rekenkracht als op AI-modellen en rekenkracht. Binnen de huidige financiële kaders is dit een grote uitdaging.

Resultaten bleven achter in het programma modernisering waarneeminfrastructuur. Het programma is gericht op automatische data uitwisseling tussen meetinstrumenten, opslag en verwerking door het KNMI en

verschillende gebruikers. Hier is vertraging opgetreden. Het KNMI heeft het programma in 2025 noodgedwongen afgeschaald en heeft onderzocht of het mogelijk is om langer dan gepland (delen van) de huidige digitale infrastructuur in bedrijf te houden. Dit is slechts gedeeltelijk mogelijk. Het meetnet is inmiddels meer dan tien jaar over het einde van de levensduur heen en het risico op uitval is reëel geworden.

Meetbare gegevens
Het KNMI rapporteert over de databeschikbaarheid voor meteorologie, klimatologie en voor seismologie. De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Dit is vertaald naar een indicator die de gemiddelde beschikbaarheid van bruikbare data uit alle instrumenten in het veld weergeeft.

Daarnaast realiseert het KNMI minimaal 65 peer reviewed wetenschappelijke publicaties per jaar. Dit aantal is geen kwantitatief doel op zich. Het aantal peer-reviews vormt een indicator voor de mate waarin de wetenschappelijke kwaliteit van het onderzoek onafhankelijk is getoetst.

Naast de basisfinanciering doet KNMI in concurrentie mee aan calls voor wetenschappelijk onderzoek in Europa (ESA, Europese onderzoeksprogramma's, etc.). Het KNMI is hierin zeer succesvol. Dat is de reden dat KNMI meer publiceert dan de norm.

Tabel 96 Indicatoren Waarnemingen en onderzoek

Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Data beschikbaarheid				
1. Beschikbaarheid van data m.b.t weer en klimaat	≥ 98,5%	99,67%	99,89%	99,89%
2. Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	≥ 80%	91,70%	87,90%	88,70%
Wetenschappelijk onderzoek				
1. Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar	138	134	137

Toelichting
Databeschikbaarheid

1. *Beschikbaarheid van data m.b.t. weer en klimaat:* Deze streefwaarde/norm betreft de beschikbaarheid van data in het licht van de beleidsdoelstelling. Het KNMI streeft naar een beschikbaarheid van data voor weer en klimaat, van ≥ 98,5% over het hele jaar. Met een score van 99,89% is dit gerealiseerd in 2025.
2. *Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie*: De beschikbaarheid van seismologische data moet voldoende zijn om het publiek volledig en onverwijld te informeren over bevingen. Het meetnetwerk is ontworpen naar gelang de magnitude die minimaal moet worden gemeten en dat is niet voor heel Nederland hetzelfde. Daarnaast geldt dat door de redundantie in het meetnetwerk, de hoeveelheid data groot is en ook bij het uitvallen van één of meer onderdelen van het meetnetwerk alle aardbevingen worden geregistreerd. Dit is vertaald naar een indicator die de gemiddelde beschikbaarheid van bruikbare data uit alle instrumenten in het veld weergeeft. Dit leidt tot een streefwaarde van databeschikbaarheid seismologie van 80% of hoger. Dit is met een score van 88,7% gerealiseerd in 2025.

Wetenschappelijk onderzoek

1. *Aantal wetenschappelijke publicaties*: Het KNMI realiseert minimaal 65 peer reviewed wetenschappelijke publicaties per jaar. Wetenschappelijk onderzoek is geen kwantitatief doel op zich, maar ondersteunend aan de taken en de beleidsdoelstelling van het KNMI. Een minimumaantal peer reviewed publicaties is een indicator van de wetenschappelijke toets die het KNMI werk heeft doorstaan. In 2025 zijn 137 peer reviewed publicaties gerealiseerd, ruim boven de norm. Zoals aangegeven is dit mede op basis van in concurrentie verkregen Europese middelen.

Specifieke doelstelling 2: Het verstrekken van weerberichten en informatie over klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen aan het algemene publiek.

KNMI genereert, verspreidt en verstrekt informatie, gegevens en onderzoeksresultaten over meteorologie, klimatologie en seismologie en andere geofysische verschijnselen zoals ruimteweer (space weather). Dit gebeurt zodanig dat informatie publiek beschikbaar en toegankelijk is, zonder exclusiviteit, voor hergebruik door burgers, bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties, conform de Wet hergebruik van overheidsinformatie. Zo kan deze informatie en kennis worden benut, zoals bij beslissingen over waterbeheer, mobiliteit of ruimtelijke inrichting.

Om dit te bereiken is ingezet op:

1. *Het KNMI wordt ten minste met een 7 beoordeeld op de geleverde diensten en producten in het klanttevredenheidsonderzoek (algemene klanttevredenheid).* Gebruikers kunnen de beschikbare data en informatie (her)gebruiken.
2. *Ten minste drie keer per dag wordt een algemeen weerbericht gepubliceerd op de KNMI-website.* Het KNMI brengt actuele weerberichten uit met een weerverwachting.
3. *Minimaal 98% van de aardbevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5 en in Groningen met magnitude ≥ 2 worden door KNMI onverwijld gerapporteerd.* Het KNMI informeert het publiek onverwijld bij een natuurlijke of geïnduceerde aardbeving.
4. *Gemiddeld wekelijks wordt een klimaatbericht gepubliceerd.* KNMI klimaatberichten brengen feiten over klimaat en klimaatverandering in Nederland en wereldwijd.

Beleidsconclusies

Het KNMI draagt met verwachtingen, waarschuwingen en scenario's bij aan de veiligheid van Nederland. Het jaaroverzicht weer vindt u hier. Met een gemiddelde temperatuur van 11,4 graden Celsius was 2025 relatief warm. Na 2022 was 2025 het jaar met de meeste zonnestraling sinds het begin van de metingen van zonnestraling. De maand maart was de zonnigste en de droogste maart sinds het begin van de metingen. In de zomer was het zeer droog, vooral in het westen en zuiden.

Aardbevingen

Het Jaaroverzicht aardbevingen 2025 vindt u hier. In 2025 zijn er in Nederland 59 aardbevingen opgetreden. Daarvan waren er 35 geïnduceerde en 24 natuurlijke aardbevingen. Dit aantal is hoger dan in 2024, toen waren er 47 aardbevingen. In het Groningenveld vonden de meeste geïnduceerde aardbevingen plaats, 31 in totaal, ondanks dat de gaswinning gestopt is. In totaal waren er 31 aardbevingen in het Groningenveld waarvan 6 met een magnitude van 1,5 of hoger. De zwaarste (geïnduceerde) beving was in Zeerijp 14 november met een magnitude van 3,4. Dit was de op twee na zwaarste aardbeving in het Groningenveld. De zwaarste aardbeving in

zuidelijk Nederland trad op bij Kerkrade op 3 januari en had een magnitude 2,4. Het aantal natuurlijke aardbevingen in Limburg is hoger dan vorig jaar, toen waren het er 7. Dit komt mede door een kleine aardbevingszwerm bij Heerlen en meerdere bevingen bij Herten.

KNMI online media 2025
In totaal is de website van het KNMI (www.knmi.nl) in 2025 50,9 miljoen keer bezocht, 4,2 miljoen bezoeken per maand. De grootste piek in het aantal bezoekers lag op 23 oktober. Die dag werd code oranje afgegeven vanwege zware windstoten door storm Benjamin en dat bracht 774.000 bezoeken naar de website. Het best gelezen nieuwsbericht van 2025 was het liveblog over storm Benjamin. Het totaal aantal downloads van de KNMI-app was eind december 2025 1,3 miljoen.

Het KNMI is actief op verschillende sociale mediaplatforms, waaronder Instagram (17K volgers), LinkedIn (21,3K volgers), Bluesky (6,4K volgers), Mastodon (6,2K volgers), X (126K volgers) en YouTube (1,2K volgers). Hier plaatst het KNMI onder meer weerwaarschuwingen, meldingen over aardbevingen en klimaatberichten. Daarnaast geven we meer uitleg en achtergronden over weer, klimaat en seismologie. Op alle kanalen is het KNMI gegroeid ten opzichte van 2024, behalve op X; daar zien we een afname in volgers. KNMI zal voorlopig op X actief blijven, vanwege onze informatieplicht en het grote bereik van onze weerwaarschuwingen en aardbevingen. In 2025 is het KNMI begonnen met posten op Bluesky. Sindsdien plaatst het KNMI op Mastodon, vanwege het beperkte bereik, enkel nog berichten via een RSS-feed.

In de laatste maanden van 2025 is seizoen 3 van de KNMI-podcast gestart. Aflevering 1 en 2 staan inmiddels online en bereikten tot nu toe 1.400 en 1.200 luisteraars. Vanaf half januari 2026 verschijnt elke twee weken een nieuwe aflevering.

Meetbare gegevens
Het KNMI meet de algemene klanttevredenheid onder directe afnemers van KNMI-gegevens. De score volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat elke twee jaar wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten.

Voor weerberichten is belangrijk is dat er ten hoogste 8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Maximaal 1 keer per jaar een afwijking valt binnen de norm.

Voor seismologie is de wettelijke verplichting het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 4,5 of hoger onverwijld te informeren. Dat gebeurt in de praktijk bij elke beving hoger dan magnitude 3. Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 procent of hoger (wettelijk verplicht voor Groningen is magnitude 2 of hoger) waar te nemen en het publiek te informeren.

Klimaatberichten worden gemiddeld wekelijks uitgeven zodat het mogelijk is om aan te haken op actuele gebeurtenissen.

Tabel 97 Indicatoren voor het verstrekken van informatie, gegevens en onderzoeksresultaten				
Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Algemene klanttevredenheid				
1. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer ≥ 7,0	8	8,3	8,3
Weer				
1. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Max. 1 x per jaar >8 uur oud	100%	100%	100%
Seismologie				
1. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5	≥ 98%	100%	100%	100%
2. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	≥ 98%	100%	100%	100%
3. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	≥ 75%	84%	n.v.t.	80%
Klimaat				
1. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI	Gemiddeld 1x per week	1,3	1,6	1,5

Bron: KNMI 2025

Toelichting

Algemene klanttevredenheid

1. *Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten*: Deze indicator is een maatstaf voor de kwaliteit van dienstverlening van het KNMI aan haar directe afnemers, zowel aan gebruikers van maatwerk als aan gebruikers van publiek-beschikbare data (extranet). De score volgt uit het klantbelevingsonderzoek dat wordt afgenomen onder (professionele) gebruikers van KNMI-producten en data. Bij klanttevredenheid wordt zowel gekeken naar productinhoudelijke als communicatieve aspecten. Het KNMI streeft naar een overall klanttevredenheidscijfer van ≥7,0. De score (8,3) is gemeten in 2024. Het klantbelevingsonderzoek wordt elke twee jaar uitgevoerd.

Weer

1. *Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen:* Weerwaarschuwingen worden uitgegeven op basis van de weersomstandigheden en zijn daarom niet genormeerd in aantal. Over het weer brengt het KNMI actuele verwachtingen uit. Belangrijk is dat er ten hoogste 8 uur tussen twee opeenvolgende weerberichten zit. Vanaf 2022 geldt een indicator van max. 1 x per jaar >8 uur oud, voor dagelijkse weerverwachtingen. VIVID is het distributiesysteem dat ervoor zorgt dat de basisverwachting beschikbaar wordt gesteld op de FTP-server. Iedere keer dat er een update wordt aangeboden start VIVID een FTP-sessie waarmee de «basisverwachting.html» op de FTP-server wordt ververst. Voor 2025: De dag score zoals in bijlage weergegeven laat het aantal keren zien hoe vaak er op die bewuste dag een update is verzonden. Hieruit valt niet af te leiden dat dit ook daadwerkelijk minimaal 1 keer per 8 uur heeft plaatsgevonden. Het is echter wel aannemelijk dat dit het geval is geweest daar het minimale aantal keren dat er een verversing heeft plaats gevonden op 11 staat.

Seismologie

1. *Publicatie bevingen in Nederland met magnitude ≥ 4,5*: Voor seismologie informeert het KNMI het algemeen publiek over elke beving in Nederland met een magnitude van 3,0 of hoger (wettelijk verplicht is 4,5). Er heeft in 2025 geen beving plaatsgevonden met magnitude 4,5 of hoger.

2. *Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2*: Het uitgebreidere seismologische meetnetwerk in Groningen stelt het KNMI in staat om voor dit gebied ook alle bevingen met een magnitude van 1,5 procent of hoger (wettelijk verplicht is 2) waar te nemen en het publiek te informeren. Dit is in 2025 gerealiseerd.
3. *Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt*: Ten aanzien van de kwaliteit van dienstverlening en berichtgeving wordt gekeken naar de geloofwaardigheid onder burgers (imago-onderzoek). Het imago-onderzoek wordt om de twee jaar uitgevoerd en heeft in 2025 plaatsgevonden. In 2025 was het percentage burgers dat KNMI (op seismologisch gebied) als betrouwbaar beschouwt met 80% (59% eens, 21% zeer eens) boven de norm van 75%.

Klimaat
1. *Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI:* Het KNMI informeert het algemeen publiek gemiddeld wekelijks ten aanzien van het klimaat met een klimaatbericht. In 2025 zijn er 76 klimaatberichten verschenen, de streefwaarde van gemiddeld wekelijks is dus gehaald.

Specifieke doelstelling 3: Het waarschuwen voor gevaarlijk, of maatschappij ontwrichtend, weer en het afgeven van een weeralarm.
Waarschuwingen zijn primair gericht op het voorkomen van schade en slachtoffers. Het tijdig en gericht geven van waarschuwingen voor gevaarlijk en maatschappij ontwrichtend weer gebeurt vanuit het Early Warning Centre dat 24/7 operationeel is, middels codes geel en oranje en het weeralarm (code rood).

Er wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds het algemene publiek en anderzijds bestuursorganen met publieke taken voor de veiligheid. Bestuursorganen met publieke taken hebben een specifieke informatiebehoefte waar het KNMI (desgevraagd) in voorziet.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Ten minste 80% van het algemene publiek wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).* De dienstverlening moet voldoen aan de eisen die worden gesteld, zowel aan de technische kwaliteit, als ook aan de kwaliteit van de communicatie.

Beleidsconclusies
Het Early Warning Centre van het KNMI heeft in 2025 bijgedragen aan de waarschuwingen en verwachtingen in afwachting van de wijziging van de Rtms. De inzet stond in 2025 in het teken van versterking van het netwerk van partners in de overheid, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Doel is gezamenlijk handelingsperspectief te kunnen geven bij extreem weer. Het KNMI is bijvoorbeeld toegetreden tot het expertisecentrum Natuurbrandbeheersing. Ook is de samenwerking met veiligheidsregio's, met name het Knooppunt Coördinatie Regio's Rijk, versterkt.

Weerwaarschuwingen
– Code Rood: In 2025 zijn geen weer alarmen/code rood afgegeven.
– Code Oranje: Code oranje is 5x afgegeven in 2025. Dit was 2x voor gladheid, 1x voor hitte, 1x voor onweer en 1x voor windstoten door storm Benjamin. In het archief code oranje en rood is gespecificeerd op welke data en voor welke provincies de waarschuwingen uitstonden. In factsheets en liveblogs is dit nader toegelicht. Met flitspeilingen onder het publiek is nagegaan hoe het publiek de waarschuwing heeft ontvangen.

Tabel 98 Code oranje en rood in 2025				
Datum	Kleurcode	Weerfenomeen	Provincie(s) en gebieden	Meer informatie
9 januari	code oranje	Gladheid door sneeuw	Noord-Brabant en Limburg	Factsheet voor code oranje vanwege gladheid door sneeuw 9 januari 2025
11 januari	code oranje	Gladheid door ijzel	Friesland en Groningen	Factsheet voor code oranje vanwege gladheid door ijzel 11 januari 2025
1 en 2 juli	code oranje	Hitte	Limburg, Noord-Brabant, Gelderland	Liveblog: hitte en onweersbuien vanaf eind juni 2025 Factsheet voor code oranje voor extreme hitte 1 en 2 juli 2025 Flitspeiling voor code oranje vanwege hitte 1 en 2 juli 2025
2-Jul	code oranje	Onweer	Limburg, Noord-Brabant, Gelderland, Overijssel, Drenthe, Groningen	Liveblog: hitte en onweersbuien vanaf eind juni 2025 Factsheet voor code oranje voor onweersbuien 2 juli 2025
23 en 24 oktober	code oranje	Windstoten	Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland, IJsselmeergebied, Wadden(eilanden)	Liveblog: storm Benjamin 23 oktober 2025 Factsheet code oranje voor storm Benjamin op 23 en 24 oktober 2025 Flitspeiling voor code oranje vanwege windstoten 23 oktober 2025

Meetbare gegevens
De uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood worden geëvalueerd, zowel aan de hand van de meteorologische richtlijnen als aan de hand van flitspeilingen onder het publiek en evaluaties met het Weer Impact Team.

Tabel 99 Indicatoren voor waarschuwingen				
Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Weer				
1. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald	≥ 60%	67%	67%	80%
2. Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan de richtlijnen voor code oranje	≤ 15%	11%	14%	33%
3. Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).	≥ 80%	94%	91%	96%

Toelichting

Weer

1. *Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald:* De correctheid van de uitgegeven weerwaarschuwingen code oranje en rood wordt jaarlijks geëvalueerd. Er wordt ook geëvalueerd welke zijn gemist. Dat leidt voor 2025 en verder tot de rapportage van verschillende percentages:
   - Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische criteria daadwerkelijk zijn gehaald.
   - Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties dat voldeed aan criteria voor code oranje.
   - Het percentage van het algemeen publiek dat het weeralarm (code rood) als passend heeft ervaren.

   In 2025 zijn er 0 code rood en 5 codes oranje uitgegeven. Bij 4 van de totaal 5 uitgegeven codes oranje zijn de criteria gehaald, dus 80%, wat meer is dan de streefwaarde van 60%.
2. *Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties dat voldeed aan de richtlijnen voor code oranje*: In 2025 zijn er 2 situaties geëvalueerd waarvoor geen code oranje was gegeven maar die wel aan de criteria voldoen. Het aantal gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties dat voldeed aan criteria voor code oranje is daarmee met 33,3% onder de norm van 15%. Door het zeer lage aantal codes oranje over het jaar (5 tegen normaal ca. 10) tellen de 2 gemiste situaties relatief zwaar mee. Daarnaast is er bewust voor gekozen om geen code oranje uit te geven op basis van de inschatting van de impact van de betreffende situatie. In één situatie was het een grensgeval, en er was sprake van gewenning. In het andere geval betrof het slechts een zeer klein gebied.
3. *Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood):* Bovenstaande normen zijn gebaseerd op de meteorologische criteria. De afgelopen jaren is er wereldwijd, boven op een nauwkeurige verwachting, een steeds groter wordende behoefte ontstaan aan het meewegen van de te verwachten impact ('not what the weather will be, but what the weather will do') en het geven van handelingsperspectief. De komende jaren zal duidelijk worden wat dit betekent voor de normen die worden gehanteerd. Voor het realiseren van de beleidsdoelstelling is van belang in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken en in hoeverre dit leidt tot gedragsaanpassing. Het onderzoek dat hiervoor in 2025 is benut zijn de flitspeilingen. Jaarlijks worden flitspeilingen uitgevoerd op de codes rood en oranje. Hieruit blijkt dat het bereiken van burgers met een score van 96% boven de norm van ≥ 80% zit.

Overige Beleidsconclusies

Weerberichten en luchtvaartmeteorologische inlichtingen BES

Op 10 oktober 2025 was het precies 15 jaar geleden dat Bonaire, Saba en Sint-Eustatius onderdeel werden van het Koninkrijk en het KNMI hier verantwoordelijkheid kreeg voor weer, klimaat en seismologie. Net als in Europees Nederland zorgt KNMI voor betrouwbare informatie en waarschuwingen. Op 16 december heeft het International Panel on Deltas and Coastal Areas (IPDC) nieuwe klimaatscenario's voor Aruba, Curaçao en Sint-Maarten gepubliceerd. De publicatie is het resultaat van een unieke samenwerking tussen het KNMI en de meteorologische diensten van Aruba, Curaçao en Sint-Maarten.

Evaluatie Wtms
Naar aanleiding van de evaluatie van de Wtms (Kamerstuk 2022D41863) heeft in 2025 de internetconsultatie voor wijziging van de Rtms voorgelegen. Deze kreeg 347 reacties. KNMI heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd en de wijzigingen zijn uitvoerbaar gebleken. Na wijziging van de Rtms volgt wijziging van de Wtms.

De Auditdienst Rijk (ADR) onderzoekt uitvoerbaarheidstoetsen, waaronder de uitvoerbaarheidstoets op de wijziging Rtms, van KNMI. De uitkomsten worden in het voorjaar 2026 bekend.

Vitaal
In 2025 is het proces meteorologie als vitaal aangemerkt en het KNMI als vitale aanbieder. Om deze reden heeft het KNMI in 2025 een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd op de ministeriele regelingen van de cybersecurity wet en de wet weerbaarheid kritieke entiteiten.

Het Rijk in de Cloud
Het KNMI gebruikte al cloud computing voordat er sprake was van rijksbeleid. De aanbevelingen van de Algemene Reken Kamer naar aanleiding van het onderzoek Het Rijk in de Cloud (2025) waren voor het KNMI een belangrijke reden om één van de systemen niet naar Amazon Web Services, maar naar SURF te migreren, een cloudstrategie te ontwikkelen en het cloudbeleid te herzien.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 100 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**62.349**	**66.940**	**76.609**	**78.039**	**80.940**	**67.371**	**13.569**	1
Uitgaven	**63.434**	**68.203**	**75.414**	**79.028**	**79.997**	**66.431**	**13.566**	
1 Meteorologie en seismologie	**46.387**	**47.317**	**52.237**	**60.539**	**59.799**	**50.404**	**9.395**	
Bijdrage aan agentschappen	*46.387*	*43.673*	*48.277*	*56.277*	*55.335*	*46.099*	*9.236*	*2*
Waarvan bijdragen aan agentschap KNMI	41.136	43.673	48.277	56.277	*55.335*	*46.099*	9.236	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*5.251*	*3.644*	*3.960*	*4.262*	*4.464*	*4.305*	*159*	
Contributie ECMWF (HGIS)	4.408	2.754	3.033	3.273	3.459	3.365	94	
Contributie WMO (HGIS)	843	854	900	953	966	905	61	
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	0	36	27	36	*39*	*35*	4	
2 Aardobservatie	**17.047**	**20.886**	**23.177**	**18.489**	**20.198**	**16.027**	**4.171**	
Bijdrage aan agentschappen	*17.047*	*20.886*	*23.177*	*18.489*	*20.198*	*16.027*	*4.171*	*3*
KNMI: Bijdrage voor Aardobservatie	17.047	20.886	23.177	18.489	*20.198*	*16.027*	4.171	
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere verplichtingen van € 13,6 miljoen zijn veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 1,7 miljoen), BES meteorologie en seismologie (€ 0,6 miljoen), een overboeking van het ministerie van EZ voor FTO (€ 4,9 miljoen), compensatie voor kosten noodzakelijke ophoging verlofreservering (€ 1,9 miljoen), overboeking van het ministerie van OCenW voor subsidieregeling Horizon Europe (€ 0,3 miljoen), het nieuwe aardobservatieprogramma Sterna (€ 0,9 miljoen), kasschuif voor aardobservatie (€ 3,0 miljoen) stijging contributies ECMWF en WMO (€ 0,2 miljoen).
2. De hogere uitgaven van € 9,2 miljoen zijn veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de loon- en prijsbijstelling (€ 1,5 miljoen), BES meteorologie en seismologie (€ 0,6 miljoen), overboeking van het ministerie van EZK voor FTO (€ 4,9 miljoen), compensatie voor kosten noodzakelijke ophoging verlofreservering (€ 1,9 miljoen), overboeking van het ministerie van OCenW voor de subsidieregeling Horizon Europe (€ 0,3 miljoen).
3. De hogere uitgaven van € 4,2 miljoen zijn veroorzaakt door toevoegingen in het kader van de prijsbijstelling (€ 0,2 miljoen), het nieuwe aardobservatieprogramma Sterna (€ 0,9 miljoen) en een kasschuif (€ 3,0 miljoen).

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Meteorologie en seismologie (€ 59,8 miljoen)
De volgende financiële instrumenten zijn ingezet:

Bijdragen aan agentschappen (€ 55,3 miljoen)
Deze bijdrage heeft bijgedragen aan de realisatie van alle specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

– KNMI Meteorologie
  - Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel, code oranje en weeralarm);
  - Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
  - Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
  - Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
  - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de meteorologie;
  - Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
  - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat.
– KNMI Seismologie

    - Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
    - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
    - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
    - Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de CBTBO.
- KNMI Caribisch Nederland
    - Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer
    - Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
    - Ter beschikkingstelling van de meteorologische basisdata van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
    - Ter beschikkingstelling van data, informatie en kennis over het huidige klimaat;
    - Het leveren van projecties over het toekomstige klimaat (klimaatscenario's);
    - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek op het gebied van de meteorologie;
    - Internationale vertegenwoordigingen op het gebied van de meteorologie (met name WMO, EUMETSAT en ECMWF);
    - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij over weer en klimaat;
    - Continue monitoring van natuurlijke en geïnduceerde seismiciteit in Nederland;
    - Verrichten van strategisch en toegepast onderzoek en het geven van beleidsadviezen op het gebied van de seismologie;
    - Beantwoorden van vragen vanuit de maatschappij op het gebied van aardbevingen en tsunami's;
    - Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de Comprehensive Nuclear Test Ban Treatment (CBTB).

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 4,5 miljoen).
De beschikbare middelen zijn gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS. Dit draagt bij aan samenwerking op Europees- en internationaal gebied en vrije uitwisseling van data en kennis, wat ten goede komt aan vele sectoren in de samenleving. Op dit beleidsartikel heeft het bijgedragen aan de realisatie van de specifieke doelstellingen 1 en 2.
- ECMWF (€ 3,5 miljoen). Het Europees Centrum voor Weersverwachtingen op de Middellange Termijn (ECMWF), gevestigd in Reading, UK, is een intergouvernementele organisatie van 22 Europese lidstaten, waaronder Nederland. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF zijn 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computerrekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

– WMO (€ 1,0 miljoen). De WMO is de overkoepelende gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties op het gebied van weer, klimaat en water. De WMO is van groot belang voor internationale samenwerking op meteorologisch gebied, de uitwisseling van meteorologische gegevens en producten en het bevorderen van wetenschappelijk onderzoek op het gebied van weer en klimaat. Ook de ontwikkeling van Early Warning for all vindt plaats in WMO-kader.
– Overige bijdragen (€ 0,04 miljoen). Dit betreft het Non-ODA deel van de contributie aan het WMO.

2. Aardobservatie (€ 20,2 miljoen)
Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

Bijdragen aan agentschappen (€ 20,2 miljoen).
De volgende producten zijn geleverd: Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door de Europese Organisatie voor de exploitatie van Meteorologische Satellieten (EUMETSAT), een intergouvernementele organisatie met 30 lidstaten. Deze operationele satellieten leveren informatie die onontbeerlijk is voor het monitoren van weer en klimaat. Het KNMI vertegenwoordigt Nederland bij EUMETSAT. Het budget van EUMETSAT en daarmee ook de contributie aan EUMETSAT wordt jaarlijks in de EUMETSAT-Council vastgesteld. De begroting volgt in grote lijnen de begroting van EUMETSAT. De contributies van lidstaten aan EUMETSAT zijn mede afhankelijk van de kosten voor de ontwikkeling van de nieuwe generatie satellieten. Dergelijke programma's kunnen soms vertraagd worden, zoals door een technisch probleem bij de ontwikkeling. Dit leidt tot een verschuiving van kosten naar latere jaren en soms ook een reductie van de contributie in het daaropvolgende jaar. Deze contributie aan EUMETSAT draag bij aan de internationale samenwerking en de vrije uitwisseling van data en kennis, wat ten goede komt aan vele sectoren in de samenleving. Op dit beleidsartikel heeft het bijgedragen aan de realisatie van de specifieke doelstelling 1.

4.12 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

A. Algemene doelstelling

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

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

Tabel 101 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)							
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**151.220**	**166.157**	**195.959**	**233.752**	**237.416**	**220.551**	**16.865**
Uitgaven	**151.220**	**168.400**	**196.662**	**231.638**	**244.500**	**220.551**	**23.949**
1 Personele uitgaven	0	144.451	166.091	198.606	207.836	196.319	11.517
2 Materiele uitgaven	0	23.949	30.571	33.032	36.664	24.232	12.432
Ontvangsten	**0**	**15.162**	**14.666**	**14.552**	**16.236**	**15.116**	**1.120**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 102 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet-en regelegeving in het transport en de leefomgeving.
Regisseren	De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsverplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
(doen) uitvoeren	De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de wettelijke taken van de ILT. Deze wettelijke taken hebben betrekking op: - Vergunningverlening - Toezicht - Opsporing - Dienstverlening: afhandeling van vragen en meldingen: - Incidentafhandeling: - Onderzoek

C. Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport, zijn twee specifieke doelstellingen geformuleerd. Deze specifieke doelstellingen leveren een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor iedere specifieke doelstelling zijn tevens één of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens wordt aangegeven hoe de ILT het effect dat zij beoogt te bereiken in beeld wil brengen.

De ILT werkt in een dynamische omgeving waarin meerdere factoren of actoren effect kunnen hebben op de door de ILT beoogde doelen. Een causaal verband is vaak moeilijk te leggen. In het toezicht wordt het effect van operationele activiteiten meestal met een kwalitatieve beschrijving plausibel gemaakt. Effectmeting is nog erg in ontwikkeling.

De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is onderstaand weergegeven.

Tabel 103 Doelenboom artikel 24	
Algemene doelstelling	
De ILT beschermt mens en milieu door te werken aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.	
Specifieke doelstelling 1	**Specifieke doelstelling 2**
Toezicht en opsporing inzetten waar de grootste risico's zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken.	Een optimale dienst-en vergunningverlening.
Subdoelstellingen	**Subdoelstellingen**
1. Meer inzet op milieu, terwijl de effectiviteit op transport gehandhaafd blijft, maar met een efficientere inzet van middelen (10%) in 2030.	1. Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager waardoor klanten tevreden zijn en dit beoordelen met een 7,0 in 2029. 2. Klanten zijn tevreden met de dienstverlening en waarderen de telefonische dienstverlening met een 7,5 en de emailafhandeling met een 8,0 in 2026.
Meetbare gegevens	**Meetbare gegevens**
1. Inzet capaciteit in relatie tot IBRA onderwerpen.	1. Resultaten klanttevredenheid vergunningaanvragers. 2. Resultaten klanttevredenheidsonderzoek met betrekking tot de dienstverlening.

Specifieke doelstelling 1: Toezicht en opsporing inzetten waar de grootste risico's zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken.
Bij de capaciteitsinzet van de ILT wordt een afweging gemaakt tussen maatschappelijke risico's, wettelijke verplichtingen en politieke en maatschappelijke wensen. Op deze manier kan ILT haar capaciteit inzetten waar de risico's het grootst zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken. Belangrijk in die afweging is ook hoe de ILT zo effectief mogelijk risico's kan aanpakken. De ILT heeft veel taken en per definitie een beperkte hoeveelheid aan middelen. Wij moeten daarom prioriteiten stellen en scherpe keuzes maken om onze capaciteit optimaal in te zetten.

Voor het bereiken van een optimaal maatschappelijk effect kijkt de ILT niet alleen naar bekende risico's en wettelijke taken. Zij kijkt ook naar algemene maatschappelijke ontwikkelingen. Natuurlijk met de focus op de werkvelden van de ILT: transport, infrastructuur, milieu en wonen. En vanuit het perspectief van haar missie: veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid.

Om dit te bereiken is ingezet op:
1. *Meer inzet op milieu, terwijl de effectiviteit op transport gehandhaafd blijft, maar met een efficiëntere inzet van middelen (10%) in 2030.* De ILT ziet toe op de naleving van (inter)nationale wet- en regelgeving. Zij zet haar schaarse middelen en capaciteit selectief in daar waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn en waar handelen het meeste effect kan sorteren. Op dit moment betekent deze insteek een grotere inzet op milieu, omdat daar de risico's het grootst zijn. Op transport willen we tenminste onze effectiviteit handhaven, maar wel met een efficiëntere inzet van middelen. Door andere, of een combinatie van, toezichtinstrumenten in te zetten kunnen vaak slimmer en efficiënter inspecties worden uitgevoerd zonder het doel uit het oog te verliezen. Bij het bepalen van de inzet, worden de volgende zaken meegewogen: 1) de grootste maatschappelijke risico's, 2) de wettelijke en internationale verplichtingen, 3) de politieke en maatschappelijke wensen en 4) het handelingsperspectief dat de ILT heeft.

Het voornemen om meer in te zetten op milieu, is een meerjarig traject, dat is beschreven in de Meerjarenstrategie 2026-2029. Om de verschuiving te ondersteunen, is de ILT in 2025 gestart met het project Ontwikkellijn ILT. Belangrijke elementen zijn naast verbetering van efficiency bij transport en meer effectiviteit bij leefomgeving ook betere ondersteuning door ICT. Ook wordt gewerkt naar meer professionalisering (ontwikkeling kennis) en zullen ook beoordelingscriteria worden aangescherpt zodat beter kan

worden geprioriteerd en er scherpere keuzes kunnen worden gemaak. Uitgangspunt bij de accentverschuiving naar de leefomgeving is dat in de transportsector de veiligheidsrisico's over het algemeen beter en professioneler georganiseerd zijn, zoals bijvoorbeeld in de luchtvaart. Omdat er voor de inrichting op het toezicht in de transportsector veel bepaald wordt door internationale bracheorganisaties en de EU, is niet alleen de IBRA het uitgangspunt; voor een aanal terreinen van toezicht geldt een verplichte inzet cq. output. De effecten zullen in de komende jaren zichtbaar worden.

Beleidsconclusies
De ILT heeft in haar jaarplan 2025 de activiteiten beschreven op de volgende terreinen:
– Veilig en groen vervoer;
– Circulaire economie;
– Schone leefomgeving;
– Veiligheid en continuïteit van publieke diensten

Deze thema's bevatten ruim 160 onderwerpen, waarop de ILT actief is. Een nadere uitwerking van de resultaten is te vinden in het publieks jaarverslag van de ILT over 2025. Evenals in eerdere jaren is daarbij gebruik gemaakt van de Inspectie Brede Risico Analyse (IBRA).

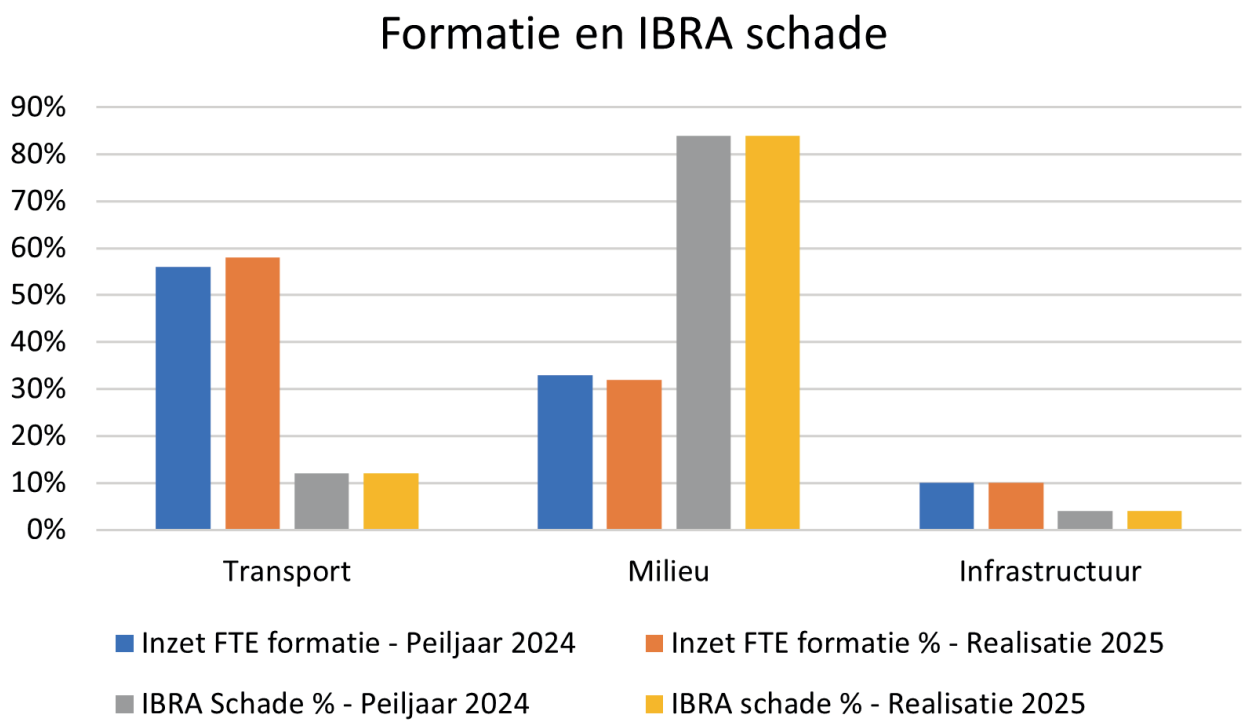
Rapportages
De ILT stelt vanuit haar reflectieve functie als rijksinspectie signalen vast en rapporteert deze aan de maatschappij, beleidsmakers en politiek. Dit doet zij middels signaalrapportages en de z.g. Staten van.

Door periodieke «Staten van» geeft de ILT een beeld van de ontwikkelingen in een specifieke sector of regio. Voorbeelden zijn de Staat van de Luchtvaart en de Staat van de woningcorporatie. Beide «Staten van» worden jaarlijks gepubliceerd. In het publieksjaarverslag 2025 van de ILT wordt uitgebreid ingegaan op alle taakvelden en de resultaten van de ILT.

Meetbare gegevens
De ILT-brede risicoanalyse(IBRA) is voor de Inspectie Leefomgeving en Transport een belangrijk hulpmiddel bij het maken van haar Strategisch-meerjarenplan en het Jaarplan. De IBRA laat zien op welke onderwerpen, waar de ILT toezicht op houdt, de meeste schade ontstaat door wetsovertredingen. De ILT noemt dit maatschappelijke schade.

Onderstaand wordt de verdeling getoond van de IBRA risico's naar 4 schadecategorieën.

Figuur 12 Totale schade IBRA-risico's verdeeld in 4 schadecategorieën



Bron: ILT

De wijziging in de verhouding van de inzet op milieu vs. transport is in 2025 nog niet zichtbaar. De ILT heeft de afgelopen jaren veel nieuwe taken in uitvoering genomen, vooral op het gebied van transport (luchtvaart, scheepvaart, rail- en wegvervoer). Hierdoor is in 2025 het aandeel van de fte's op het gebied van transport 2 procentpunt hoger geweest dan in 2024.

Voor een deel van de aan de ILT opgedragen nieuwe taken ligt geen beleidsmatige weging transport/milieu aan ten grondslag, maar is het gevolg van politieke besluitvorming. Het gaat daarbij om vrachtwagenheffing (ca. 60 fte transport); daar tegenover staat weer het nog in te richten toezicht e-commerce. Deze onderwerpen spelen echter in de IBRA-weging een kleinere rol. Tot slot zijn nieuwe taken vaak het gevolg van internationale wet- en regelgeving, met deels een verplicht karakter. Deze ontwikkelingen zijn van invloed op de keuzevrijheid bij de ILT en daarmee op de verhoudingen in bovenstaande grafiek.

Specifieke doelstelling 2: Een optimale dienst- en vergunningverlening.
De ILT streeft naar een efficiënt en effectief proces van vergunningverlening, waarbij de beoordeling van de aanvraag bijdraagt aan het verminderen van maatschappelijke risico's. De ILT werkt continu aan een grotere herkenbaarheid en bereikbaarheid van de ILT en heeft de dienstverlenende activiteiten gebundeld in één loket.

Om dit te bereiken is ingezet op:
– *Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningsverleningsproces met transparantie voor de aanvrager.* Om dit te realiseren worden de processen vereenvoudigd en waar mogelijk deels geautomatiseerd. Met

name het geautomatiseerd en gestructureerd kunnen vastleggen van data en documenten uit het vergunningsproces maakt het mogelijk om de doorlooptijden te verkorten en administratieve taken te verminderen.
– *Klanten zijn tevreden met de dienstverlening en waarderen de telefonische dienstverlening met een 7,5 en de emailafhandeling met een 8,0 in 2025.* De ILT streeft voortdurend naar optimale dienstverlening. Dat doen we bij de informatie op onze website, bij het behandelen van vragen en meldingen van burgers en bedrijven via telefoon, mail en chat en bij onze uitingen op social media. De ILT ontvangt dagelijks zo'n 120 vragen en meldingen per telefoon. Daarnaast komen via het contactformulier op de website gemiddeld 55 vragen en meldingen per dag binnen. Ook de dienstverlening voor onze niet-Nederlandstalige doelgroepen is belangrijk, waarbij de ILT streeft naar eenvoud, duidelijkheid en gemak. .

Beleidsconclusies
De ILT heeft ook in 2025 verder gewerkt aan kosten efficiëntie door het optimaliseren en verzakelijken van haar dienst- en vergunningverlening. De ILT was in 2025 altijd bereikbaar via het ILT-loket, de informatievoorziening op ILenT.nl, social media, mediavoorlichting en afstemming met sectoren en branches. Het loket van de ILT herkent en vangt signalen op uit de omgeving, bundelt die signalen en zet deze door in de organisatie. Ook op het gebied van vergunningverlening streeft de ILT ernaar om aanvragers duidelijkheid, eenvoud en gemak te bieden.

Optimalisatie vergunningverlening
Het programma Werk aan Uitvoering is opgezet met als doel de publieke dienstverlening en uitvoering van beleid duurzaam te verbeteren. Ook in 2025 is uitvoering gegeven door middel van het programma optimalisatie vergunningverlening (POVV). Doel is het vergunningsverleningsproces te moderniseren tot een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningsverleningsproces met transparantie voor de aanvrager. Inmiddels zijn aanvraagformulieren gedigitaliseerd, waardoor aanvragers eenvoudiger en sneller een vergunning kunnen aanvragen. Daarnaast is de informatievoorziening op de website verder verbeterd.

Een efficiënt en effectief vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager waardoor klanten tevreden zijn en dit beoordeling met een 7,0 in 2029.

Meetbare gegevens
Hieronder zijn de volgende relevante meetbare gegevens opgenomen waarbij een toelichting wordt gegeven op de ontwikkeling in het afgelopen jaar.
1. Klanttevredenheid vergunningaanvragers
2. Klanttevredenheid dienstverlening

1. Klanttevredenheid vergunningaanvragers
Om de klanttevredenheid op verschillende processen te beoordelen worden onderzoeken uitgevoerd door externe onderzoeksbureaus. De kwaliteit van het vergunningsverleningsproces wordt tweejaarlijks beoordeeld door Motivaction. Het onderzoek wordt uitgevoerd door middel van een online enquêtering.

Tabel 104 Klanttevredenheid vergunningaanvragers		
Klanttevredenheid vergunningaanvragers	Nulmeting	2025
Rail	6,5	7,4
Leefomgeving	6,5	7,1
Scheepvaart	4,8	7,1
Luchtvaart	5,8	5,9

Toelichting
Het eerste klanttevredenheidsonderzoek heeft plaatsgevonden in 2021. Dit onderzoek heeft zicht gefocust op de werkvelden Rail en Leefomgeving, daarna heeft in 2023 dit onderzoek plaatsgevonden op de werkvelden Luchtvaart en Scheepvaart. Deze onderzoeken dienden enerzijds als 0-meting om het effect van de verbeteringen in het proces goed te kunnen meten, anderzijds worden de aanbevelingen meegenomen om het proces te verbeteren. In 2025 is de klanttevredenheid voor alle werkvelden significant verbeterd door verbetering van de processen. Bij luchtvaart is sprake van een beperkte verbetering van 0,1 procentpunt; dit houdt verband met wijziging van de werkwijzen en de volume van het werk. Elke twee jaar zal de klanttevredenheid worden gemeten. Het streven is om een 7,0 te behalen in 2029.

2. Klanttevredenheid dienstverlening
ILT laat jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uitvoeren naar de kwaliteit van haar telefonische en schriftelijke dienstverlening. Deze monitoring vindt plaats over een periode van 6 weken per jaar. Hierin wordt de bereikbaarheid van de ILT getoetst en ook de kwaliteit van haar gesprekken.

Onderstaand worden de resultaten van de afgelopen jaren getoond.

Tabel 105 Klanttevredenheid dienstverlening					
Resultaten klanttevredenheid	2020	2021	2022	2024[1]	2025
Resultaat telefonische dienstverlening[2]	7,3	7,3	8,4	7,0	7,5
Resultaat emailafhandeling				9,0	8,8

1 Klanttevredenheidsonderzoek heeft vertraging opgelopen en heeft in de periode januari-februari 2024 plaatsgevonden
2 Het onderzoek heeft in 2020-2022 in oktober/november plaatsgevonden en vanaf 2024 in januari/februari

Toelichting
De verbetering in de telefonische dienstverlening door coaching en opleiding is duidelijk terug te zien in het resultaat van het klanttevredenheidsonderzoek van november 2022. De daaropvolgende daling in de telefonische dienstverlening in februari 2024 is te verklaren door vernieuwing in het team, waardoor een lagere bezetting is ontstaan en nieuwe mensen ingewerkt moesten worden. In 2025 is een verbetering zichtbaar en de klanttevredenheid richting de norm beweegt.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 106 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 Handhaving en Toezicht (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2025	
Verplichtingen	**151.220**	**166.157**	**195.959**	**233.752**	**237.416**	**220.551**	**16.865**	1
Uitgaven	**151.220**	**168.400**	**196.662**	**231.638**	**244.500**	**220.551**	**23.949**	
1 Personele uitgaven	**0**	**144.451**	**166.091**	**198.606**	**207.836**	**196.319**	**11.517**	2
Waarvan eigen personeel	0	122.777	140.140	167.550	184.209	171.601	12.608	
Waarvan inhuur externen	0	21.674	25.951	31.056	23.627	24.718	– 1.091	
Waarvan overige personele uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	
2 Materiele uitgaven	**0**	**23.949**	**30.571**	**33.032**	**36.664**	**24.232**	**12.432**	3
Waarvan ICT	0	4.825	5.060	3.430	5.291	1.246	4.045	
Waarvan bijdrage SSO's	0	6.785	8.085	9.419	13.929	10.747	3.182	
Waarvan overige materiële uitgaven	0	12.339	17.426	20.183	17.444	12.239	5.205	
Bijdrage aan agentschappen	151.220	0[1]	*0*	*0*	0	0	0	
Bijdragen aan het agentschap ILT	151.220	0	0	0	0	0	0	
Ontvangsten	**0**	**15.162**	**14.666**	**14.552**	**16.236**	**15.116**	**1.120**	

1 Vanaf 2022 is de ILT geen agentschap meer en worden de middelen enkel verantwoord onder artikel 24.

E. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hoger gerealiseerde verplichtingen (€ 16,9 miljoen) hebben hoofdzakelijk betrekking op extra capaciteit. ILT heeft een loon- en prijsbijstelling ter hoogte van € 10,4 miljoen ontvangen. Daarnaast heeft ILT, na het vaststellen van de begroting, meer taken gekregen. Dit heeft geleid tot zowel een verruiming van het verplichtingenbudget als het uitgavenkader. Deze nieuwe taken zijn gefinancierd vanuit de IenW-beleidsdirecties en andere departementen. De nieuwe taken hebben geleid tot uitbreiding van capaciteit en bijbehorende materiële uitgaven.
2. De hogere realisatie op personele uitgaven (€ 11,5 miljoen) wordt in grote mate veroorzaakt door hogere salariskosten. Enerzijds is er sprake van groei van de organisatie door nieuwe taken. Anderzijds zitten steeds meer mensen aan het einde van hun schaal. Verder hebben inspecteurs recht op verschillende vaste en roostertoelagen. ILT heeft in 2025 extra middelen ontvangen voor o.a. de herziene EVOA (€ 1,1 miljoen) en de werving van inspecteurs Vrachtwagenheffing (€ 2,0 miljoen). Structurele dekking voor Vrachtwagenheffing volgt in 2026. Naast enkele kleine structurele reeksen (totaal € 1,0 miljoen) heeft ILT ook incidentele en kortlopende uitbreiding van taken (€ 2,7 miljoen).
3. De hogere realisatie op materiële uitgaven (€ 12,4 miljoen) wordt, naast de nieuwe taken, veroorzaakt door compensatie aan Kiwa voor de producten die niet kunnen worden doorbelast naar de afnemers (€ 1,3 miljoen). Daarnaast zijn er uitgaven gedaan met betrekking tot de overdracht van luchtvaarttaken van Kiwa naar de ILT (€ 2,0 miljoen). Ook hebben de doorgevoerde prijsverhogingen van DICTU t.o.v. 2024

(€ 1,2 miljoen) effect op de hogere kasrealisatie. Daarnaast is een van de projecten met DICTU versneld. Hiervoor zijn middelen (€ 1,0 miljoen) uit 2026 naar voren gehaald om te voldoen aan de financiele verplichting.

F. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2025 een toelichting op de personele en materiële uitgaven van de Inspectie Leefomgeving en Transport opgenomen. e uitgaven om de doelstellingen te bereiken zijn gerealiseerd in alle instrumenten. De verdeling die in het jaarverslag hiervoor aangehouden kan worden is 74% en 26% respectievelijk voor doelstelling 1 en 2.

Personele uitgaven(€ 207,8 miljoen).

– *Eigen personeel (€ 184,2 miljoen)*. Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie. De uitgaven aan eigen personeel bedroegen in 2025 € 184,2 miljoen. Het aandeel loonkosten (P-direkt) hierin bedroeg € 173,4 miljoen. De grootste uitgaven binnen de personele exploitatie hadden betrekking op de OV-kaart (€ 2,7 miljoen), opleidingen (€ 2,0 miljoen), arbo (€ 0,8 miljoen) en buitenlandse dienstreizen (€ 0,8 miljoen)
– *Externe inhuur (€ 23,6 miljoen)*. Externe inhuur is noodzakelijk in verband met deels kwantitatieve, maar vooral ook kwalitatieve expertise. In 2025 is voor € 23,6 miljoen uitgegeven aan extern personeel. Voor 83% betrof dit inzet op automatisering. Deze mensen zijn ingezet binnen de afdeling ICT en ten behoeve van het Programma Optimalisatie Vergunningverlening. Ten opzichte van 2024 is de inzet van extern personeel sterk teruggebracht. De inzet is met ruim 4% gedaald van 15,7% naar 11,4% van de personele uitgaven.

Materiële uitgaven (€ 36,7 miljoen)

Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen.

– ICT (€ 5,3 miljoen). Dit bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
– Bijdragen aan Shared Service Organisaties (€ 14 miljoen). De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere DICTU en ICTU. Dit is inclusief Inspectieview
– Overige materiële uitgaven (€ 17,4 miljoen). Dit betreft materiele uitgaven van de ILT waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces. Hierin zijn ook de structurele uitgaven voor de compensatie aan KIWA (€4,8) inbegrepen.

Ontvangsten (€ 16,2 miljoen).

Dit betreffen ontvangsten voor vergunningverlening (€ 9,6 miljoen begroot en €5,8 miljoen gerealiseerd) en de bijdrage van de Autoriteit Woningcorporaties voor overheadkosten (€ 4,9 miljoen) en overige ontvangsten (€ 1,5 miljoen begroot en €5 miljoen gerealiseerd). De overige ontvangsten bestaan voor een groot deel uit de bijdragen Inspectieview en de NSA-ontvangsten. Daarnaast zijn er niet planbare ontvangsten, zoals de last onder dwangsom.

4.13 Artikel 25 Brede Doeluitkering

A. Algemene doelstelling

Het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken door de twee krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen openbare lichamen die verkeer- en vervoerstaken verrichten (vervoerregio's). Dit betreffen thans de Vervoerregio Amsterdam en het samenwerkingsverband van gemeenten in de zuidelijke Randstad, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

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

Tabel 107 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**988.863**	**1.042.556**	**1.126.467**	**1.324.586**	**1.352.064**	**1.257.970**	**94.094**
Uitgaven	**967.127**	**1.005.694**	**1.066.020**	**1.113.168**	**1.318.941**	**1.257.970**	**60.971**
1 Brede doeluitkering	967.127	1.005.694	1.066.020	1.113.168	1.318.941	1.257.970	60.971
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 108 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	De Minister is systeemverantwoordelijk voor de bijdrage aan de BredeDoeluitkering verkeer en vervoer (BDU), die het mogelijk maakt dat er inde gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingenkunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikelhangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordtgeschetst.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 109 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 Brede Doeluitkering (bedragen x € 1.000)								
					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2025	
Verplichtingen	**988.863**	**1.042.556**	**1.126.467**	**1.324.586**	**1.352.064**	**1.257.970**	**94.094**	1
Uitgaven	**967.127**	**1.005.694**	**1.066.020**	**1.113.168**	**1.318.941**	**1.257.970**	**60.971**	
1 Brede doeluitkering	**967.127**	**1.005.694**	**1.066.020**	**1.113.168**	**1.318.941**	**1.257.970**	**60.971**	
Bijdrage aan medeoverheden	*967.127*	*1.005.694*	*1.066.020*	*1.113.168*	*1.318.941*	*1.257.970*	*60.971*	*2*
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

D. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hoger gerealiseerde verplichtingen (€ 94,1 miljoen) wordt met name veroorzaakt door:
   - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2025 van € 41,8 miljoen.
   - Volgens de BDU-systematiek worden de verplichtingen voorafgaand aan het jaar van betaling aangegaan. De beschikking voor het jaar 2026 is eind 2025 afgegeven aan de twee vervoersregio's Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA). Om deze beschikking af te geven is het verplichtingenbudget met € 31,8 miljoen verhoogd.
   - Een overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds ter dekking van BDU-beschikkingen voor Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor de verbetering van toegankelijkheid openbaar vervoer (€ 8,6 miljoen).
   - Een overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds ter dekking van de BDU-beschikking 2025 voor de planuitwerkingsfase van een aantal projecten (€ 11,9 miljoen).
2. De hoger gerealiseerde uitgaven (€ 61,0 miljoen) wordt met name veroorzaakt door:
   - Het toevoegen van de loon- en prijsbijstelling 2025 van € 41,8 miljoen.
   - Een overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds ter dekking van BDU-beschikkingen voor Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor de verbetering van toegankelijkheid openbaar vervoer (€ 8,6 miljoen)
   - Een overboeking vanuit het Mobiliteitsfonds ter dekking van de BDU-beschikking 2025 voor de planuitwerkingsfase van een aantal projecten (€ 11,9 miljoen).
   - Een verlaging van het budget door het positieve saldo ultimo 2025 (-€ 1,3 miljoen).

E. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Brede Doeluitkering (€ 1.318 miljoen)
Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek en is in termijnen uitbetaald.

De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij hebben dat ook in 2025 bepaald aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio. Een deel van de middelen uit Motie Bikker (Kamerstuk 36410-XII, nr. 29) is via de Brede doeluitkering aangewend om de in 2025 voorziene prijsstijgingen in het regionaal openbaar vervoer structureel te voorkomen en de beschikbaarheid hiervan structureel te verbeteren.

4.14 Artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen

A. Algemene doelstelling

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

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

Tabel 110 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**
Verplichtingen	**8.228.644**	**8.565.427**	**9.356.499**	**10.408.456**	**10.524.146**	**10.473.238**	**50.908**
Uitgaven	**8.228.644**	**8.565.427**	**9.356.499**	**10.408.456**	**10.524.146**	**10.473.238**	**50.908**
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Bijdragen aan het Mobiliteitsfonds	6.976.246	7.451.127	7.832.289	9.153.614	8.943.974	8.917.805	26.169
2 Bijdragen aan het Deltafonds	1.252.398	1.114.300	1.524.210	1.254.842	1.580.172	1.555.433	24.739
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

B. Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 111 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Financieren	Zaken die op het Mobiliteitsfonds en Deltafonds worden verantwoord zijn terug te vinden in de verschillende beleidsartikelen op deze begroting. Voor de beleidswijzigingen wordt verwezen naar de betreffende beleidsartikelen.

C. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 112 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**8.228.644**	**8.565.427**	**9.356.499**	**10.408.456**	**10.524.146**	**10.473.238**	**50.908**	1
Uitgaven	**8.228.644**	**8.565.427**	**9.356.499**	**10.408.456**	**10.524.146**	**10.473.238**	**50.908**	
1 Bijdragen aan het Mobiliteitsfonds	**6.976.246**	**7.451.127**	**7.832.289**	**9.153.614**	**8.943.974**	**8.917.805**	**26.169**	**2**
2 Bijdragen aan het Deltafonds	**1.252.398**	**1.114.300**	**1.524.210**	**1.254.842**	**1.580.172**	**1.555.433**	**24.739**	3
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

D. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere realisatie in 2025 van de verplichtingen is vrijwel volledig het gevolg van de kasverschillen die hieronder worden toegelicht.
2. De per saldo hogere realisatie in 2025 van € 26,2 miljoen op het artikelonderdeel bijdrage aan het Mobiliteitsfonds is met name veroorzaakt door:
   - Overheveling AP-middelen Schoon Emissieloos Bouwen en Wind in de Zeilen (- € 3,8 miljoen);
   - Kaderaanpassing op het Mobiliteitsfonds (€ 220 miljoen);
   - Overboekingen van en naar de beleidsbegroting HXII (€ 93,3 miljoen);
   - Taakstelling voordelig Saldo 2024 Mobiliteitsfonds vanwege de dekking Herstel Toeslagen (- € 152,7 miljoen)
   - Overboekingen naar begrotingen van andere ministeries (- € 131,9 miljoen);
   - Diverse kleinere mutaties van per saldo een verhoging van € 1,2 miljoen.
3. De per saldo hogere realisatie van – € 24,7 miljoen is veroorzaakt door:

- Als gevolg van het geactualiseerde programma en om de overprogrammering op een verantwoord niveau te brengen is er een kasschuif met het generale beeld verwerkt op de begroting van het Deltafonds. De kasschuif heeft een meerjarige doorwerking en is over de gehele looptijd van het Deltafonds budgettair neutraal. De kasschuif betreft een verhoging met € 20 miljoen in 2025.
- Een taakstellende verlaging met € - 17 miljoen ter dekking van Herstel Toeslagen.
- De toegekende loon- en prijsbijstelling van € 30,6 miljoen die vanuit Hoofdstuk XII wordt overgeheveld naar het Deltafonds
- Diverse kleinere mutaties per saldo een verlaging van – € 9 miljoen.

E. Extracomptabele verwijzingen

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

Tabel 113 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van hoofdstuk XII aan de begroting van het Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)

Mobiliteitsfonds		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
11	**Verkenningen, reserveringen en investeringsruimte**	**228.668**	**0**	**– 228.668**
11.01	Verkenningen	37.215	0	– 37.215
11.03	Reserveringen	127.230	0	– 127.230
11.04	Generieke investeringsruimte	64.223	0	– 64.223
11.09	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	228.668	0	– 228.668
12	**Hoofdwegen**	**3.937.469**	**4.038.276**	**100.807**
12.01	Exploitatie	5.676	9.939	4.263
12.02	Onderhoud en Vernieuwing	1.369.323	1.419.841	50.518
12.03	Ontwikkeling	727.350	787.646	60.296
12.04	12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	1.057.604	959.213	– 98.391
12.06	Netwerkgebonden kosten HWN	777.516	861.637	84.121
12.09	Ontvangsten	124.305	151.496	27.191
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	3.813.164	3.886.780	73.616
13	**Spoorwegen**	**2.742.066**	**3.211.911**	**469.845**
13.02	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	2.246.247	2.561.513	315.266
13.03	Ontwikkeling	279.771	422.166	142.395
13.04	12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	216.048	228.232	12.184
13.07	Rente en aflossing	0	0	0
13.09	Ontvangsten	303.115	210.899	– 92.216
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	2.438.951	3.001.012	562.061
14	**Regionaal, lokale infrastructuur**	**597.904**	**486.830**	**– 111.074**
14.01	Grote regionaal/lokale projecten	80.970	0	– 80.970
14.03	RSP-ZZL: pakket bereikbaarheid	516.934	486.830	– 30.104
14.09	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	597.904	486.830	– 111.074

Mobiliteitsfonds		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
15	**Vaarwegen**	**1.406.135**	**1.436.677**	**30.542**
15.01	Exploitatie	10.528	8.902	– 1.626
15.02	Onderhoud en vervanging	798.530	763.644	– 34.886
15.03	Ontwikkeling	108.461	154.334	45.873
15.04	12.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS	71.068	65.740	– 5.328
15.06	Netwerkgebonden kosten HVWN	417.548	444.057	26.509
15.09	Ontvangsten	13.161	43.982	30.821
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	1.392.974	1.392.695	– 279
17	**Megaprojecten**	**516.879**	**674.902**	**158.023**
17.06	Project Mainport Rotterdam	0	0	0
17.07	ERTMS	130.877	175.445	44.568
17.08	Zuidasdok	277.782	232.632	– 45.150
17.10	Programma PHS	108.220	266.825	158.605
				0
17.09	Ontvangsten	70.735	95.698	24.963
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	446.144	579.204	– 133.060
18	**Overige uitgaven en ontvangsten**	**0**	**93**	**93**
18.06	Externe veiligheid	0	93	– 93
18.08	Netwerkoverstijgende kosten	0	0	0
18.09	Ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	0	0	0
	Totaal uitgaven	**9.429.121**	**9.848.689**	**419.568**
	Totaal ontvangsten	**511.316**	**502.075**	**– 9.241**
	Saldo afgesloten rekeningen vorig jaar	**0**	**238.731**	**238.731**
	Saldo afgesloten rekeningen dit jaar	**0**	**163.909**	**0**
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	**8.917.805**	**8.943.974**	**26.169**

Deltafonds

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

Tabel 114 Specificatie van de bijdragen uit de begroting van Hoofdstuk XII aan de begroting van het Deltafonds (bedragen x € 1.000)

DELTAFONDS		Vastgestelde Begroting	Realisatie	Verschil
1	**Investeren in waterveiligheid**	**560.480**	**875.590**	**– 315.110**
1.01	Grote projecten waterveiligheid	36.004	112.899	– 76.895
1.02	Ontwikkeling waterveiligheid	490.979	743.716	– 252.737
1.03	Studiekosten	33.497	18.975	14.522
1.09	Ontvangsten investeren in waterveiligheid	167.535	174.703	– 7.168
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	392.945	700.887	– 307.942
2	**Investeren in zoetwatervoorziening**	**59.237**	**26.578**	**32.659**
2.02	Ontwikkeling zoetwatervoorziening	48.097	23.359	24.738
2.03	Studiekosten	11.140	3.219	7.921
2.09	Ontvangsten investeren in waterkwantiteit en Zoetwatervoorziening	0	150	– 150
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	59.237	26.428	32.809
3	**Beheer, onderhoud en vervanging**	**397.223**	**419.052**	**– 21.829**
3.01	Exploitatie	8.261	8.558	– 297
3.02	Onderhoud en vernieuwing	388.962	410.494	– 21.532
3.09	Ontvangsten Beheer, onderhoud en vervanging	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	397.223	419.052	– 21.829
4	**Experimenteren cf. art. III Deltawet**	**96.590**	**100.459**	**– 3.869**
4.02	GIV/PPS	96.590	100.459	– 3.869
4.09	Ontvangsten Experimenteerartikel	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	96.590	100.459	– 3.869
5	**Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven**	**449.652**	**412.168**	**37.484**
5.01	Apparaat	312.729	335.063	– 22.334
5.02	Overige uitgaven	76.648	77.105	– 457
5.03	Investeringsruimte	55.400	0	55.400
5.04	Reserveringen	4.875	0	4.875
5.09	Netwerkgebonden kosten en overige ontvangsten	0	0	0
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	449.652	412.168	37.484
7	**Investeren in waterkwaliteit**	**159.786**	**108.831**	**50.955**
7.01	Ontwikkeling Kaderrichtlijn Water	83.314	67.359	15.955
7.02	Ontwikkeling Waterkwaliteit	55.245	27.091	28.154
7.03	Studiekosten waterkwaliteit	21.227	14.381	6.846
7.09	Ontvangsten Investeren in waterkwaliteit		254	– 254
	Bijdrage van hfdst XII (art 26)	159.786	108.577	51.209
	Totaal uitgaven	**1.722.968**	**1.942.678**	**– 219.710**
	Totaal ontvangsten	**167.535**	**175.107**	**– 7.572**
	Saldo afgesloten rekeningen vorig jaar		**27.797**	**– 27.797**
	Saldo afgesloten rekeningen dit jaar		**159.602**	**– 159.602**
	Totaal Bijdrage van hfdst XII (art 26)	**1.555.433**	**1.580.172**	**– 24.739**

5. Niet-beleidsartikelen

5 5.1 Artikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de IenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 115 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 97 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**209.091**	**37.417**	**55.728**	**42.466**	**107.754**	**39.503**	**68.251**	**1**
Uitgaven	**161.676**	**62.721**	**59.129**	**58.082**	**63.339**	**54.947**	**8.392**	
1 Algemeen departement	**62.094**	**51.503**	**57.696**	**58.057**	**63.339**	**54.947**	**8.392**	
Opdrachten	*35.009*	*37.060*	*39.802*	*42.789*	*47.767*	*43.770*	*3.997*	2
Van A naar Beter	1.440	1.795	1.472	1.532	1.568	1.783	– 215	
Externe juridische advisering	1.365	1.011	2.403	3.860	3.300	2.018	1.282	
Onderzoeken PBL	5.920	5.980	5.257	5.568	5.549	4.075	1.474	
Onderzoeken ANVS	2.667	2.212	2.737	2.059	2.127	4.622	– 2.495	
DCC	7.702	7.853	6.878	9.458	7.642	8.859	– 1.217	
Regeringsvliegtuig	13.775	15.905	17.664	17.323	14.724	9.998	4.726	
Overige Opdrachten	2.140	2.304	3.391	2.989	12.857	12.415	442	
Subsidies	*250*	*0*	*90*	*18*	*24*	*29*	*– 5*	
KIS	250	0	0	0	0	0	0	
Overige subsidies	0	0	90	18	24	29	– 5	
Bijdragen aan agentschappen	*26.835*	*14.443*	*17.254*	*14.449*	*15.548*	*11.148*	*4.400*	3
Waarvan bijdrage aan RWS	2.874	3.223	3.164	3.343	3.533	3.342	191	
Waarvan bijdrage aan KNMI	2.673	2.436	2.457	246	3.182	246	2.936	
Waarvan bijdrage aan ILT	13.404	0	0	0	0	0	0	
Overige bijdragen	7.884	8.784	11.633	10.860	8.833	7.560	1.273	
Bijdragen aan medeoverheden	*0*	*0*	*550*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	*0*	*0*	*0*	*801*	*0*	*0*	*0*	
3 COVID-19 Testen	**99.582**	**11.218**	**1.433**	**25**	**0**	**0**	**0**	
Opdrachten COVID-19	*99.491*	*11.218*	*1.433*	*25*	*0*	*0*	*0*	
Subsidies COVID-19	*91*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	
Ontvangsten	**6.231**	**20.813**	**2.102**	**3.139**	**1.046**	**1.101**	**– 55**	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere verplichtingen betreft overwegend de vastlegging van het contract voor de exploitatie van het Regeringsvliegtuig. Dit was vastgelegd tot en met 2025. Het contract loopt de komende jaren door

en moet daarom weer in de administratie vastgelegd worden voor de komende jaren (€ 58,1 miljoen). Daarnaast zijn er oude verplichtingen afgeboekt (-€ 2,3 miljoen.) en heeft een eenzijdige ophoging plaatsgevonden voor audiovisuele middelen voor DCC (€ 1,2 miljoen.) en t.b.v. de NAVO-Top (€ 2,8 miljoen.). Tot slot betreft het de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht.

2. De hogere realisatie van de opdrachten wordt verklaard door:
   - Externe juridische advisering (€ 1,3 miljoen). De uitgaven van landsadvocaten vielen hoger uit door toename van de looptijd en hoeveelheid aan rechtszaken. O.a. Voor het dossier Gemeenschappelijke Kernenergiecentrale Nederland en door omvangrijke civiele rechtszaken m.b.t. bv Schiphol.
   - Onderzoeken Planbureau voor de Leefomgeving (€ 1,5 miljoen). Deze overschrijding wordt veroorzaakt doordat ontvangsten vanuit de EU voor opdrachten (die in uitvoering zijn maar nog niet afgerond), niet in 2025 zijn ontvangen.
   - Regeringsvliegtuig (€ 4,7 miljoen). De gereserveerde middelen voor de Stint zijn niet uitgegeven in 2025 doordat de rechtszaak uitgesteld is. Deze middelen worden nu onder andere ingezet om de tekorten van het Regeringsvliegtuig te dekken. Dit betreft overwegend de toegenomen exploitatiekosten (o.a. onderhoud, personeel, brandstof) en ontvangen Loon- en prijsbijstelling;
   - Onderzoeken Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (€ - 2,5 miljoen). Lagere uitgaven zijn het gevolg van vertraagde facturering voor TSO (nucleaire adviesdiensten) o.a. door capaciteitsproblemen bij ANVS, een gedeeltelijke teruggave van Cyber Vitaal middelen omdat men aan het orienteren is of er nog wel Design Basis Threats (DBT's) moeten worden uitgevoerd in de oude vorm. Daarnaat betreft dit een herverdeling tussen Onderzoeken ANVS en RIVM ten behoeve van RIVM Noodzakelijke verbetering RIVM-ongevalsorganisatie 2025.
   - Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (€ -1,2 miljoen). DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De lagere uitgaven betreffen met name de vervangen AV-installatie en inrichting van het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC)-crisiscentrum in Rijkskantoor Rijnstraat 8 Den Haag, verspreidingsberekeningen en toxicologie. Deze overschotten zijn ingezet ter dekking van de extra kosten voor de NAVO-top;
   - Diverse kleinere mutaties verklaren het overige verschil van € 0,4 miljoen.
3. De hogere bijdragen aan agentschappen (€ 4,4 miljoen) wordt met name verklaard door bijdragen vanuit het MF voor de verstrekte maatwerkopdracht die het KNMI voor Rijkswaterstaat verricht. Daarnaast betreft het een herverdeling tussen Onderzoeken ANVS en RIVM voor hogere kosten van het afvoeren van radioactief afval naar COVRA en ten behoeve een noodzakelijke verbetering van de RIVM-ongevalsorganisatie 2025.

D. Toelichting op financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor de financiële instrumenten zoveel mogelijk aangegeven waarvoor de financiële overdracht in het jaar 2025 is aangewend.

1. Algemeen departement (€ 63,3 miljoen)
De volgende financiële instrumenten worden ingezet.

Opdrachten: (€ 47,8 miljoen)

- Van A naar Beter (€ 1,6 miljoen). Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.
- Externe juridische advisering (€ 3,3 miljoen). Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat, (en andere advocaten) beheersbaar te houden, zijn opdrachten hiertoe centraal gegeven door de Bestuurskern. Dit om de kwaliteit te bewaken en tevens wordt hiermee voorkomen dat er meerdere malen vanuit verschillende diensten dezelfde vragen worden uitgezet.
- Onderzoeken PBL (€ 5,5 miljoen). Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven is door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het PBL (www.pbl.nl).
- Onderzoeken ANVS (€ 2,1 miljoen). Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast zijn ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.
- Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) (€ 7,6 miljoen). DCC is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse IenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstituten op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC is verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieu-ongevallendienst (MOD) van het RIVM. Daarnaast is DCC verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van meetapparatuur en het leveren van kennis en expertise aan RIVM op het gebied van monstername, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.
- Regeringsvliegtuig (€ 14,7 miljoen). Dit betreft de uitgaven van IenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.
- Onderzoeksprojecten en overige opdrachten (€ 12,9 miljoen). Dit betreft uitgaven voor communicatie, voor opdrachten op het gebied van strategisch advies en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms zijn deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is. Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen ontvangen voor nucleaire initiatieven (ANVS). Tot slot zijn uitgaven gedaan voor de NAVO Top 2025.

Subsidies (€ 0,00 miljoen)

Deze uitgaven hangen samen met subsidies die IenW verstrekt. Dit bedrag heeft o.a. betrekking op de (mogelijke) verlening van een subsidie voor de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling aan de Technische Universiteit Delft.

Bijdragen aan agentschappen (€ 15,5 miljoen)
- RWS (€ 3,5 miljoen). Dit betreft de bijdrage aan RWS voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en advies en de capaciteitsinzet van het DCC.
- KNMI (€ 3,2 miljoen). Dit betreft de bijdrage van ANVS aan het KNMI voor de afname van maatwerkdienstverlening.
- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) (€ 8,8 miljoen). Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als het beheer van de ongeval-organisatie, het in stand houden van het Radionucliden laboratorium alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens. De bijdrage aan het RIVM hangt hiermee samen.

Ontvangsten (€ 1,0 miljoen)
Het betreft de geraamde ontvangsten voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig door andere departementen en voor onderzoeken door het PBL in opdracht van de Europese Commissie.

5 5.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven kerndepartement

A. Algemene doelstelling

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

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 116 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 98 (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**348.191**	**440.628**	**446.741**	**529.902**	**584.852**	**481.952**	**102.900**	1
Uitgaven	**342.540**	**400.962**	**455.862**	**520.927**	**539.927**	**489.276**	**50.651**	
1 Personele uitgaven	**272.011**	**306.868**	**354.267**	**403.747**	**408.919**	**360.577**	**48.342**	
Personele uitgaven	*272.011*	*306.868*	*354.267*	*403.747*	*408.919*	*360.577*	*48.342*	2
Eigen persioneel	233.600	260.772	298.886	351.122	370.132	328.016	42.116	
Externe inhuur	34.555	42.765	52.840	50.895	37.533	31.049	6.484	
Overige personele uitgaven	3.856	3.329	2.541	1.730	1.254	1.512	– 258	
2 Materiële uitgaven	**70.529**	**94.094**	**101.595**	**117.180**	**131.008**	**128.699**	**2.309**	
Materiële uitgaven	*70.529*	*94.094*	*101.595*	*117.180*	*131.008*	*128.699*	*2.309*	3
ICT	25.753	27.886	30.743	38.603	45.519	39.163	6.356	
Bijdrage aan SSO's	35.526	54.617	60.860	65.588	68.847	62.937	5.910	
Overige materiële uitgaven	9.250	11.591	9.992	12.989	16.642	26.599	– 9.957	
Ontvangsten	**16.781**	**12.744**	**9.893**	**7.885**	**8.553**	**4.530**	**4.023**	**4**

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

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

1. De hogere verplichtingen zijn veroorzaakt door de hogere uitgaven die hierna nader worden toegelicht. Het verschil met de uitgaven wordt verklaard door verplichtingenschuiven van latere jaren naar 2025 voor het aangaan van meerjarige verplichtingen in het kader van licenties m.b.t. het SAP beheer (2025 – 2030 € 17,5 miljoen) en voor het vastleggen van de dienstverleningsovereenkomst 2026 met SSC ICT (€ 31 miljoen) in 2025
2. De hogere personele uitgaven van € 48,3 miljoen worden veroorzaakt door:
   - Hogere eigen personele uitgaven (€ 42,1 miljoen) met name als gevolg van:
     - Uitgekeerde loon-en prijsbijstelling (€ 17,4 miljoen),
     - Toegekende Eindejaarsmarge (€ 0,3 miljoen);

- Bijdragen zijn ontvangen van KGG en EZK t.b.v. Nationaal Burgerberaad en Uitvoeringskosten verduurzaming Afvalverbrandingsinstallaties, van BZK voor de evaluatie van de commisiewet omgeving (eCo), van LVVN voor basisfinanciering werkprogramma PBL (€ 3,7 miljoen);
- Overboeking vanuit artikel 21 t.b.v. voor de inzet van fte's voor de uitvoering van maatwerkafspraken voor de afvalverbrandingsinstallaties. (AVI) (€ 0,6 miljoen);
- Overboeking vanuit art 97 voor directie Kennis Instituut Mobliteit (KIM) t.b.v. inzet voor onder andere internationale oriëntatie (€ 0,4 miljoen);
- Overboeking van artikel 22 naar artikel 98 ten behoeve van detachering voor het digitaal stelsel VTH voor o.a. programmaadviseur, Architecten, analisten en projectleiders. (€ 0,6 miljoen);
- Overboekingen van artikel 11 en 13 ter dekking van de kosten van trainee-plaatsen bij Water en Bodem o.a. a.g.v. de afgesloten CAO (€ 1 miljoen);
- Overboeking vanuit art 14 om de personeelskosten van DUMO te kunnen dekken. Er zijn beleidsmiddelen toegevoegd aan de begroting voor het klimaatakkoord. Een deel hiervan is bestemd voor het personeel zodat de beleidsmiddelen kunnen worden besteed. (€ 4 miljoen);
- Overboeking vanuit art 18 als bijdrage noodzakelijk aan het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (€ 0,6 miljoen);
- Herschikking vanuit Externe inhuur o.a. t.b.v. indetachering i.p.v. inhuur (€ 2,3 miljoen) en ter dekking gestegen apparaatskosten (€ 1,7 miljoen), meer inzet eigen personeel i.p.v. inhuur o.a. t.b.v. BasisRegistratieKadaster (€ 1 miljoen);
- Compensatie ontvangen o.a vanuit UWV voor langdurig zieken die uit dienst zijn gegaan en extra ontvangsten vanuit het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (€ 0,6 miljoen);
- Herschikking vanuit ICT a.g.v. bijgestelde prognose wordt dit ingezet voor hogere personele uitgaven door tijdelijke vervanging langdurig zieken, gedetacheerden en dakpanconstructies (€ 1,3 miljoen);
- Herschikking vanuit Materieel t.b.v. inzet corporate opleidingen en extra inzet voor AVG, I-trainees en Bananafspraak (€ 1,9 miljoen);
- Overboekingen vanuit MF en DF voor o.a. overboeking vanuit de Woningbouw Mobiliteitsprogramma middelen voor apparaatskosten, inzet vanuit de projectenpool voor infrastructuurprojecten envoor werkzaamheden Versterking van de Nationale aanpak Cybersecurity (VNAC) om de digitale weerbaarheid met betrekking tot Waterveiligheid te waarborgen (€ 4,1 miljoen);
- Diverse kleine mee- en tegenvallers (€ 0,6 miljoen).

- Hogere externe inhuur (€ 6,4 miljoen) met name als gevolg van:
  - Overboeking van middelen uit het MF t.b.v. ROMO2, de Verzorgingsplaats van de Toekomst, de bijdrage RWS voor Vernieuwing SAP (€ 1,4 miljoen);
  - Overboeking middelen uit het DF voornamelijk t.b.v. inhuur voor Cybersecurity, Vernieuwing SAP en het programmateam Ruimte voor de Rivier (RvdR) 2.0 (€ 5,5 miljoen);
  - Toedeling Eindejaarsmarge (€ 1,9 miljoen)
  - Uitgekeerde loonbijstelling (€ 1,7 miljoen);

- Herschikking naar Eigen personeel o.a. t.b.v. indetachering i.p.v. inhuur (-€ 2,3 miljoen) en ter dekking gestegen apparaatskosten (-€ 1,7 miljoen), meer inzet eigen personeel i.p.v. inhuur o.a. t.b.v. BasisRegistratieKadaster (-€ 1 miljoen);
- Overboeking van art 14 t.b.v. de uitvoering inzet op deelmobiliteit (betreft klimaatfondsmiddelen) (€ 0,4 miljoen);
- Overboeking vanuit artikel 22 t.b.v. het project Vergunningstelsel Toezicht en Handhaving (€ 2,8 miljoen);
- Herschikking vanuit Materieel/ICT t.b.v. inzet projecten Vernieuwing Generieke processen en Horizon en extra inzet voor Open Overheid en Kompas (€ 3,7 miljoen);
- Herschikking vanuit ICT naar inhuur vanwege inzet eigen personeel voor VGP (€ 0,7 miljoen);
- Herschikking naar Rijksbrede SSO (-€ 2,1 miljoen) a.g.v. vertraging VGP;
- Bijdragen van EZK, DEF en en KGG in het kader van herziening luchtruimherziening 2025, capaciteit en opdrachten luchtvaart KTF voor inzet windenergie op zee en voor nationaal Burgerberaad (€ 1,5 miljoen);
- Overschotten, grotendeels veroorzaakt door krapte op de arbeidsmarkt waardoor de extern ingehuurde medewerkers later in het jaar startte dan initieel voorzien. Hierdoor hebben zij voor een lager bedrag in 2025 gefactureerd dan verwacht (-€ 3,7 miljoen);
- Lagere uitgaven t.b.v. Parlementaire enquête COVID dan verwacht (-€ 0,5 miljoen);
- Minder inhuur door in-detachering – € 0,6 miljoen;
- Vertraging Vernieuwing generieke processen SAP -€ 0,5 miljoen);
- Vertraagde facturering van inhuur opdrachten die pas in 2026 worden betaald (€ -0,6 miljoen);
- Diverse mee- en tegenvallers en bijgestelde ramingen (-€ 0,2 miljoen)

3. De hogere materiële uitgaven worden veroorzaakt door:
   - Hogere ICT uitgaven van € 6,3 miljoen met name als gevolg van:
     - Uitgekeerde EJM (€ 0,5 miljoen)
     - Bijdrage RWS vanuit het MF voor het project Vernieuwing SAP (€ 9,3 miljoen)
     - Extra inzet vanuit InW-brede beeld voor Vernieuwing SAP (€ 2,9 miljoen)
     - Herschikking naar Eigen personeel, a.g.v. bijgestelde prognose wordt dit ingezet voor hogere personele uitgaven door tijdelijke vervanging langdurig zieken, gedetacheerden en dakpanconstructies (-€ 1,3 miljoen)
     - Extra EU ontvangsten voor met name de volgende projecten: PRISMA. NEWPATHWAYS. OECD. DG CLIMA en NAVIGATEBZ en bijdragen BZ voor de dienstverlening SAP en de ontvlechting daarvan (€ 1,3 miljoen)
     - Herschikking naar inhuur t.b.v. inzet projecten Vernieuwing Generieke processen en Horizon en extra inzet voor Open Overheid en Kompas (-€ 3,0 miljoen) en inzet eigen personeel voor VGP (-€ 0,7 miljoen)
     - Herschikking vanuit materieel naar ICT t.b.v. Horizon vanuit centraal budget (€ 1,4 miljoen) en voor Commodities (€ 0,8 miljoen)
     - Herschikking budgetten van ICT naar Rijksbrede SSO omdat meer werkzaamheden door SSC ICT worden uitgevoerd (-€ 3,5 miljoen)

- Overboeking van art 22 voor de financiering van het onderzoeksprogrammma van PBL, Monitoring & sturing Circulaire Economie 2025 (€ 1 miljoen)
- IenW brede dekking voor kosten Horizon (€ 1,1 miljoen);
- Vertraging in de facturering waardoor betalingen doorschuiven naar 2026 (-€ 3,4 miljoen);
- Diverse kleine mee- en tegenvallers (- € 0,1 miljoen).

- Hogere bijdrage aan Rijksbrede SSO's (€ 5,9 miljoen) met name als gevolg van:
  - Herschikking vanuit materieel t.b.v. de bijdrage voor de afrekening Directoraat-generaal Digitalisering en Overheidsorganisatie (€ 0,7 miljoen)
  - Bijdrage RWS vanuit MF voor P-Direkt en bijdrage aan Binnenlandse zaken voor de rijksontmoetingspleinen (€ 0,7 miljoen)
  - Overboekingen naar BZK voornamelijk t.b.v. facilitaire en ict kosten rijksontmoetingspleinen en naheffing P-Direkt (-€ 1,9 miljoen)
  - Herschikking vanuit Inhuur meevaller VGP wordt ingezet voor prijsstijgingen SSC ICT (€ 2,1 miljoen)
  - Herschikking vanuit ICT voor werkzaamheden SSC ICT (€ 3,5 miljoen)
  - Diverse mee-en tegenvallers voornl a.g.v. prijsstijgingen door SSC ICT (€ 0,8 miljoen)
- Lagere Overige materiele uitgaven (- € 10 miljoen) met name als gevolg van:
  - Herschikking naar inhuur (-€ 0,7 miljoen)
  - Uitgekeerde prijsbijstelling (€ 1,8 miljoen);
  - Herschikking naar ICT (-€ 2,2 miljoen);
  - Herschikking naar Eigen personeel (-€ 1,9 miljoen);
  - Herschikking naar Rijksbrede SSO t.b.v. de bijdrage voor de afrekening Directoraat-generaal Digitalisering en Overheidsorganisatie (-€ 0,7 miljoen);
  - Overboeking naar MF voornamelijk voor het inzetten van diverse medewerkers met betrekking tot de Banenafspraak ontvangt RWS een bijdrage (-€ 2,5 miljoen);
  - Uitkering aan ILT art 24 i.h.k.v. de Banenafspraak (-€ 0,5 miljoen);
  - Restant niet uitgekeerde LPO uit voorgaande jaren (-€ 1,1 miljoen);
  - Vertraging in de facturatie (-€ 0,5 miljoen);
  - Diverse mee- en tegenvallers (-€ 1,6 miljoen).

4. Hogere ontvangsten (€ 4 miljoen) met name als gevolg van:
   - Ontvangsten voor uitgaven die door de bedrijfsvoering voor ICT en Organisatie en Personeel zijn gedaan en gefactureerd in 2024 waarvan de betaling pas in 2025 is ontvangen (€ 2,7 miljoen);
   - BZ bijdrage 2025 en verrekening van de ontvlechtingskosten voor het door IenW uitgevoerde SAP-Beheer (€ 0,9 miljoen);
   - Surplus aan ontvangsten vanuit het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (ANVS) (€ 0,4 miljoen).

D. Toelichting op de personele en materiële uitgaven Kerndepartement

Personele uitgaven (€ 408,9 miljoen)
De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

– *Eigen personeel (€ 370,1 miljoen).* Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.

- Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers, zoals salaris, vakantie- en eindejaarsuitkering, vergoedingen voor inbesteding van personeel, toelagen, toeslagen en vergoedingen, gratificaties, onkostenvergoedingen waaronder woon-werkverkeer (ook collectieve inkoop openbaar vervoerskaarten), sociale lasten en de bijdrage aan de zorgverzekeringswet, pensioenpremies en de eindheffing loonbelasting.
- Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, hotels in het kader van dienstreizen, werving en selectie, keuringen, assessments, outplacement, loopbaanbegeleiding en re-integratie, arbeidsgezondheidskundige begeleiding, werkplekaanpassing, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, representatie voor eigen personeel, opleiding, coaching, training, bezoek van symposia en congressen, personeelsevenementen, bijeenkomsten en recepties, noodzakelijke contributies van personeel, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.

– *Externe inhuur (€ 37,5 miljoen).* Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvisering, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. De externe inhuur heeft onder andere betrekking op uitgaven voor programma's, zoals de Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.
– *Overige personele uitgaven (€ 1,3 miljoen).* De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfonds) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgelden en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

Materiële uitgaven (€ 131,0 miljoen)
Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen, zoals ICT, bijdrage aan de Shared Service Organisaties en overige materiële uitgaven (o.a. schoonmaak, consumptieve diensten, kantoorartikelen, afvalzorgmanagement).

1. ICT (€ 45,5 miljoen). Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
2. Bijdrage aan de Shared Service Organisaties (€ 68,8 miljoen). De bijdrage aan de Shared Service Organisaties betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.
3. Overige materiële uitgaven (€ 16,6 miljoen). Dit betreft materiele uitgaven van het kerndepartement waarvoor geldt dat deze betrekking hebben op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 8,5 miljoen)
De ontvangsten betreft voornamelijk vergoedingen die worden ontvangen voor onderzoeksopdrachten vanuit de Europese Unie (PBL), het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (ANVS), detacheringen en bedrijfsvoering.

Tabel 117 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten inclusief agentschappen en ZBO's/RWT's (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Begroting	Verschil
	2021	2022	2023	2024	2025	2025	2025
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	**493.760**	**569.362**	**652.524**	**752.565**	**784.427**	**709.827**	**74.600**
Kerndepartement	342.540	400.962	455.862	520.927	539.927	489.276	50.651
ILT	151.220	168.400	196.662	231.638	244.500	220.551	23.949
Totaal apparaatskosten batenlastendiensten	**1.381.231**	**1.434.879**	**1.576.737**	**1.781.225**	**1.781.225**	**1.561.961**	**219.264**
KNMI	72.509	74.130	82.392	96.877	96.877	88.839	8.038
RWS	1.308.722	1.360.749	1.494.345	1.684.348	1.684.348	1.473.122	211.226
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's[1]	**629.000**	**528.000**	**853.000**	**903.000**	**0**	**916.000**	**0**
ProRail	629.000	528.000	853.000	903.000	n.n.b.	916.000	n.n.b.

1 De gegevens over 2024 zijn ten tijde van het publicatie van het jaarverslag nog niet bekend. Deze worden bij de begroting 2026 aan de Kamer aangeboden.

5 5.1 Artikel 99 Nog Onverdeeld

A. Algemene doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de IenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

B. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 118 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 99 Nog Onverdeeld (bedragen x € 1.000)

					Realisatie	Vastgestelde begroting	Verschil	
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**	**2025**	
Verplichtingen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**– 19.244**	**19.244**	**1**
Uitgaven	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**– 19.244**	**19.244**	
1 Nominaal en Onvoorzien	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**– 19.244**	**19.244**	
Nog te verdelen	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*– 19.244*	*19.244*	**2**
Nog te verdelen	0	0	0	0	0	0	0	
Ontvangsten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	

C. Toelichting op de budgettaire gevolgen van beleid

Met het amendement Bontenbal is er een taakstelling van € 19,2 miljoen ingeboekt op de begroting van IenW ter dekking van het maatregelenpakket voor de OCW begroting. Deze taakstelling is met de 1ste suppletoire begroting 2025 verder verdeeld over de verschillende artikelen. Er zijn op dit artikel geen verplichtingen aangegaan en geen uitgaven en ontvangsten gerealiseerd.

6. Bedrijfsvoeringsparagraaf

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

Deel 1 uitzonderingsrapportage
Deel 1 bestaat uit de volgende onderdelen:
1. Rechtmatigheid
2. Totstandkoming niet financiële verantwoordingsinformatie
3. Begrotingsbeheer, financieel beheer en de materiële bedrijfsvoering
4. Misbruik- en oneigenlijk gebruik
5. Overige aspecten van de bedrijfsvoering
6. Fraude- en corruptierisico's (geen uitzonderingsrapportage).

1. Rechtmatigheid
Uit de aangeleverde bedrijfsvoeringsinformatie en de aangeleverde steekproefinformatie van de ADR is gebleken dat de rapporteringstoleranties niet zijn overschreden, met uitzondering van de posten die in de onderstaande tabel staan vermeld. Het gaat om een overschrijding van de rapporteringstoleranties voor aangegane verplichtingen voor artikel 11 (Integraal Waterbeleid), artikel 13 (Bodem en Ondergrond), artikel 18 (Scheepvaart en Havens) en artikel 21 (Duurzaamheid). Verder gaat het om een overschrijding van de rapporteringstolerantie voor uitgaven en ontvangsten voor artikel 18 (Scheepvaart en Havens). De overschrijdingen worden voornamelijk veroorzaakt door onrechtmatigheden bij de uitvoering van subsidieregelingen.

Bij gebruik van het instrument steekproef worden willekeurige transacties onderzocht en de gevonden resultaten geëxtrapoleerd en gerapporteerd in de onderstaande tabel als de maximale fouten en onzekerheden de rapportagegrenzen overschrijden. De meest waarschijnlijke uitkomsten staan in de kolommen 4, 5 en 6. Als het bedrag in kolom 6 inclusief de basisonnauwkeurigheid en het nauwkeurigheidsverval de tolerantiegrens overschrijdt, maar het bedrag in kolom 3 niet, wordt in kolom 7 géén percentage vermeld.

Tabel 119 Overzicht overschrijdingen rapporteringstoleranties fouten en onzekerheden (bedragen x € 1.000)

(1) Rapporterings-tolerantie	(2) Verantwoord bedrag in € (omvangsbasis)	(3) Rapporterings-tolerantie voor fouten en onzeker-heden in €	(4) Bedrag aan fouten in €	(5) Bedrag aan onzekerheden in €	(6) Bedrag aan fouten en onzeker-heden in €	(7) Percentage aan fouten en onzekerheden t.o.v. verantwoord bedrag = (6)/(2)*100%
Verplichtingen						
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	32.674	3.267	1.484	0	1.484	*
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	63.552	6.355	406	2.050	2.456	*
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	73.756	7.376	276	14.870	15.145	20,5%
Artikel 21 Circulaire Economie	73.934	7.393	174	2.384	2.558	*
		0				

(1) Rapporterings-tolerantie	(2) Verantwoord bedrag in € (omvangsbasis)	(3) Rapporterings-tolerantie voor fouten en onzeker-heden in €	(4) Bedrag aan fouten in €	(5) Bedrag aan onzekerheden in €	(6) Bedrag aan fouten en onzeker-heden in €	(7) Percentage aan fouten en onzekerheden t.o.v. verantwoord bedrag = (6)/(2)*100%
Uitgaven en ontvangsten						
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	162.410	16.241	5.413	0	5.413	*

*) Doordat bij de controle gebruik is gemaakt van steekproeven is de maximale fout groter dan de tolerantie. Omdat het bedrag aan fouten en onzekerheden onder de tolerantie ligt, wordt conform het voorschrift in de RBV geen percentage opgenomen.

Daarnaast is van belang dat IenW door verscherpte interne controle onderstaande heeft geconstateerd. Deze constatering blijft onder de tolerantiegrenzen van onrechtmatigheid voor 2025, maar is met terugwerkende kracht wel vermeldenswaardig. Dit betreft artikel 13 van het Mobiliteitsfonds, maar wordt vermeld in verband met de financiële beheersing en de bijlage ZBO/RWTs.

In 2007 is op basis van de Spoorwegwet, overeengekomen dat op basis van een volmacht de het contractbeheer in de relatie tussen Infraspeed en de Staat/IenW zal worden belegd bij ProRail. Dit betekent dat ProRail-CMT, een specialistisch onderdeel van ProRail, namens de staat opdrachten verstrekt aan Infraspeed met betrekking tot het Restated Implementation Agreement (RIA). Naar aanleiding van een juridische review is vastgesteld dat hierbij gedurende een aantal jaren voor een bedrag van cumulatief circa € 339 miljoen aangegane verplichtingen onjuiste uitzonderingsgronden op de aanbestedingsplicht zijn gehanteerd. Dit betekent niet dat er geen andere juiste uitzonderingsgronden van toepassing konden zijn, maar wel dat de gebeurtenissen uit het verleden niet meer met terugwerkende kracht zijn te corrigeren.

Voor het jaarverslag 2025 is het bedrag aan onrechtmatigheden vastgesteld op € 53,9 miljoen. Met dit bedrag wordt de tolerantiegrens op het begrotingsartikel niet overschreden. Voor de jaren 2022-2024 gaat het om bedragen van respectievelijk € 7,1 miljoen, € 1,6 miljoen en € 7,7 miljoen. Voor toekomstige aanvullende opdrachten binnen de resterende looptijd van de RIA (tot begin 2031) zal door ProRail, waar van toepassing, een aanbestedingsrechtelijke toets uit worden gevoerd voor het hanteren van de juiste uitzonderingsclausules zoals opgenomen in de aanbestedingswet. Tevens is afgesproken dat bij complexe opdrachten de directie Openbaar Vervoer en Spoor en de hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken nadrukkelijk zullen worden betrokken.

2. Totstandkoming niet-financiële verantwoordingsinformatie
Er zijn geen bijzonderheden te melden.

3. Begrotings- en financieel beheer en materiële bedrijfsvoering
Bestuurskern
Inkoopbeheer
In 2025 is de implementatie van de spendanalyse afgerond. Hiermee is het laatste aandachtspunt uit het Auditrapport 2024 opgelost. De spendanalyse is één van de onderdelen van een omvangrijk meerjarig verbetertraject om een aantal bevindingen op inkoopbeheer op te lossen. Andere doorgevoerde verbeteringen zijn: standaardisatie van inkoopproces d.m.v. procesbeschrijving en kennis, omvangrijker (management)toezicht, betere afstemming met dienstonderdeel door inzet accounthouders. De diverse

onderdelen van dit traject hebben gezamenlijk geleid tot een betere samenwerking tussen inkoop en de dienstonderdelen, waardoor de omvang van onrechtmatige inkoop binnen de Bestuurskern sterk en beheersbaar is afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren en de interne inkoopprocedures beter worden nageleefd. De managementaandacht voor de verdere ontwikkeling van de verschillende beheersinstrumenten blijft in 2026 hoog. Met de aangescherpte interne procedures (spendanalyse en andere doorgevoerde verbeteringen) en voortdurende aandacht vanuit het CDI–office is het vertrouwen groot dat de inkoopprocessen nu op orde zijn en blijven.

Voorschotten en subsidies
Vanaf het tweede kwartaal van 2025 wordt er actiever gestuurd op het terugdringen van de openstaande voorschotten. Hierbij wordt goed samengewerkt door beleid en bedrijfsvoering. De actuele openstaande voorschotten zijn inzichtelijk via een dashboard en er is een proces ingericht om de relevante informatie periodiek aan de verantwoordelijke beleidsdirecties te rapporteren. De openstaande voorschotten in verband met subsidies hebben hierbij de eerste prioriteit. In de loop van 2026 zal ook actiever worden gestuurd op de afwikkeling van de voorschotten in verband met specifieke uitkeringen (SPUKs).

Rijkswaterstaat
Inkoopbeheer
In 2025 heeft Rijkswaterstaat (RWS) gewerkt aan de verdere verbetering van het inkoopproces en het verankeren ervan in de organisatie. Wat begon als een reeks verbetermaatregelen heeft zich ontwikkeld tot een structurele, professionele manier van werken waarin continu verbeteren centraal staat. Het programma Voorbeeldig Inkoopproces (VIP) is inmiddels volledig opgenomen in de lijnorganisatie, waardoor de thema's uit de ADR-bevindingen blijvend geborgd zijn.

De inkoopmonitor laat in 2025 een stabiele tot licht stijgende trend zien in het terugdringen van onrechtmatigheden. Daarmee bevestigt het dat RWS op de goede weg is, al blijft duidelijk dat permanente aandacht van management en sturing via reguliere overlegstructuren van grote waarde is. Afwijkingen van de meeste key controls zijn beperkt – een teken dat het proces steeds consistenter wordt. Wel vraagt verdere verbetering tijd, mede door afhankelijkheden van systeemontwikkelingen zoals het programma Vernieuwing Generieke Processen (VGP) en rapportage mogelijkheden.

Ook interne audits bevestigen dat de basis op orde is: werkprocessen zijn actueel, beschikbaar en worden tijdig aangepast. Functiescheidingen zijn in de praktijk goed ingericht. De audits laten echter ook zien dat de organisatieonderdelen hun eigen invulling geven aan de processen, wat duidelijk maakt dat er nog ruimte is voor verdere harmonisatie. Hoewel dit binnen de inkoopdomeinen zelf niet leidt tot grote risico's, maakt een decentrale procesbeheersing de RWS brede regie op de inkoopprocessen complex. Dit bemoeilijkt het efficiënt en uniform te werken. RWS volgt de aanbevelingen op om de opzet van de inkoopprocessen eenduidig vast te leggen, in aansluiting op de toekomstige inrichting volgens het Strategisch Toekomst Perspectief (STP) en de inbedding in het programma VGP.

Positief is echter dat de grote betrokkenheid van de domeinen duidelijk maakt dat er organisatie-breed serieus aan proceskwaliteit wordt gewerkt.

Naar aanleiding van de evaluatie van de projecten Julianakanaal en Tilburg3 zijn er tussen RWS en de Coördinerend Directeur Inkoop (CDI) van het ministerie van IenW afspraken gemaakt over het proces van escalatie bij afwijkingen van aanbestedingsregelgeving en de wijze waarop de CDI hierover wordt geïnformeerd. Tevens is afgelopen jaar specifiek aandacht besteed aan de aandachtspunten van de Algemene Rekenkamer op het terrein van het tijdig publiceren van contractwijzigingen, het verkrijgen van centraal inzicht in de afloop van contracten en het opstellen en analyseren van de uitkomsten van een spendanalyse.

Inhuur
RWS heeft in 2024 het inhuurproces gecentraliseerd bij de Inhuurdesk en wordt ondersteund door een nieuwe (rijks-brede) applicatie (DIOR: Digitale Inhuuroplossing Rijksoverheid). Er is een aantal beheersingsrisico's geconstateerd waaronder de aansluiting tussen DIOR en SAP, inhuur buiten DIOR om en het goedkeuringsproces van uren en prestaties. Er is een plan van aanpak opgesteld met verbetervoorstellen waaraan uitvoering wordt gegeven teneinde de beheersingsrisico's zo veel als mogelijk te mitigeren.

Pro-Rail
De opvolging van de aanbevelingen uit het ADR interim-auditrapport 2025 verloopt goed, waarbij IenW en ProRail intensief samenwerken aan verdere versterking van het toezicht en de aansturing. Voor de beoordeling van voorschotten bij aanlegprojecten worden momenteel procesbeschrijvingen ontwikkeld, die vanaf het eerste kwartaal 2026 moeten leiden tot een transparanter en robuuster proces. Ook wordt een eenduidige werkwijze voor het melden van non-compliance en een uitvoerbaar sanctiebeleid opgesteld, waarmee de governance rond aanbestedingen verder wordt verbeterd met ingang van van het 4e kwartaal van 2025 en 1e kwartaal van 2026. Tot slot zijn de controleprotocollen aangescherpt en aanvullende afspraken gemaakt, zodat de verantwoording over 2025 op een duidelijke, consistente en toekomstbestendige manier kan plaatsvinden.

4. Misbruik en oneigenlijk gebruik
Het Kader ter voorkoming van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidies IenW wordt in 2026 herijkt. Een van de verbeteringen die IenW gaat doorvoeren is het opstellen van een overzicht van M&O gevoelige regelingen. Met het RVO zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van IenW subsidieregelingen. Daar waar zich M&O risico's hebben voorgedaan wordt IenW door het RVO geïnformeerd en beoordelen wij of de ontvangen informatie aanleiding geeft tot bijstelling van het risicoprofiel. Wel kan deze informatie nog worden geconcretiseerd. Dit zal in 2026 in samenspraak met RVO verder worden opgepakt. Om te beoordelen of wij in de gevallen waar wij gebruik maken van een accountantsproduct kunnen steunen op de ontvangen informatie laten wij jaarlijks reviews uitvoeren door de ADR. De resultaten van de jaarlijkse ADR review op subsidieregelingen zijn in 2025 gepubliceerd op rijksoverheid.nl.

5. Overige aspecten van de bedrijfsvoering
Informatiebeveiliging
Het jaar 2025 kenmerkte zich door een verdere verslechtering van het cyberdreigingsbeeld, waarbij hybride en militaire dreigingen concreter worden. Dit maakt digitale weerbaarheid cruciaal, vanwege de kritieke infrastructuur met een omvangrijk Operationeel Technieklandschap dat IenW in eigen huis heeft. Naar verwachting treedt de Cyberbeveiligingswet (Cbw) medio 2026 in werking. Binnen IenW wordt gewerkt aan de tijdige en volledige implementatie van deze wet. Binnen de huidige taakstelling,

vormt dit echter wel een uitdaging aangezien hiervoor juist aanvullende capaciteit vereist is. Daarom wordt binnen IenW een risico-gebaseerde aanpak gehanteerd. De verplichtingen uit de Cbw die de meest significante risico's mitigeren en/of reduceren, worden als eerste geïmplementeerd.

AVG
Gestreefd wordt naar een privacyvolwassenheid niveau 3. In 2025 heeft een substantiële toename van het aantal registraties in het privacyregister plaatsgevonden. Het privacyregister is nog niet volledig op orde. De ingezette ontwikkeling wordt in 2026 voortgezet.

ILT
PM

Begroting
In 2025 wist het IG–team met een gericht pakket aan maatregelen de oorspronkelijke begrotingsoverschrijding terug te brengen van € 10 miljoen in het voorjaar naar € 3,5 miljoen in het najaar. Van deze € 3,5 miljoen bleek bovendien € 2 miljoen buiten de invloed van de ILT te liggen. Dankzij onder meer een vacaturestop, beperking van externe inhuur en het terugschroeven van brede ILT–budgetten werd de overschrijding uiteindelijk gereduceerd tot € 1,5 miljoen, minder dan 0,7% van de totale begroting. Het genoemde maatregelenpakket zal ook in 2026 worden gecontinueerd om de begroting te kunnen beheersen.

RWS
Wet DBA
Evenals de overige onderdelen van het ministerie heeft RWS in 2025 grote stappen gezet om schijnzelfstandigheid terug te dringen na het vervallen van het DBA–handhavingsmoratorium. De betrokken dossiers zijn doorgelicht, met speciale aandacht voor de risicovolle gevallen. Dankzij grote inspanning vond RWS passende oplossingen, zoals het in loondienst aannemen van zzp'ers, het aanpassen van opdrachten en het efficiënter organiseren van projecten. Ook is de formatie versterkt voor kerntaken die RWS voortaan zelf uitvoert. De belangrijkste risico's zijn in 2025 aangepakt; de resterende dossiers worden begin 2026 afgerond.

6. Fraude- en corruptierisico's
Ter voorkoming van fraude en corruptie zet IenW zich in om het integriteitsbeleid en een sociaal veilig werkklimaat verder te versterken. Voor de versterking van de integriteit is een handreiking beschikbaar. De sturing van IenW is gebaseerd op het SG-DG model. Er is daarbij een hiërarchische lijn tussen de Secretaris-generaal en Directeuren-generaal. De Directeur-generaal draagt voor zijn/haar organisatieonderdeel de integrale eindverantwoordelijkheid voor de afgesproken resultaten en begrotingsproducten binnen de geldende IenW-(en rijks) bedrijfsvoeringkaders en mandaatregels. Zo ook, voor het voorkomen, signaleren en reageren op fraudeleuze handelingen. Daarbij wordt ondersteuning geboden door medewerkers bij de meldpunten. Binnen IenW zijn dat de integriteitscoördinatoren van de diensten en bij RWS de bedrijfscontrollers. Buiten IenW is het de Integriteitscommissie Rijk.

Eind 2024 is binnen IenW gestart met het programma '7 pijlers van het sociaal veilig werkklimaat'. De meldprocedure Integriteit en Sociale veiligheid is geactualiseerd en op toegankelijke wijze op het Rijksportaal geplaatst. Tevens zijn er diverse presentaties en workshops voor integriteitsprofessionals en HR adviseurs georganiseerd. Het onderwerp

Integriteit en Sociale veiligheid staat maandelijks op de agenda van de Bestuursraad IenW. Zo worden o.a. best practices vanuit de diensten met elkaar gedeeld, dialoogsessies met Bestuursraadleden en medewerkers georganiseerd. De onderwerpen fraude en corruptie komen hierbij ook aan de orde, zo is er bijvoorbeeld in november 2025 een week van de integriteit georganiseerd met het thema 'zakelijke integriteit'.

In de risico-inventarisatie zijn onder andere de volgende risico's opgenomen:

1. Integriteit in relatie tot de markt: belangenverstrengeling, bevoordeling van partijen en oneerlijke marktwerking bij het doen van inkopen en het bij het verlenen van subsidies bevoordelen van partijen. Een van de belangrijke beheermaatregelen in dit kader is dat transacties alleen tot stand komen en worden verantwoord op basis van functiescheiding en het vierogenprincipe. Er is een procedure voor het melden van bevoordeling van (markt) partijen en een basisopleiding met specifiek aandacht voor belangenverstrengeling.
2. Het risico van beïnvloeding vanuit statelijke actoren en het risico van omkoping. Ingezette beheersmaatregelen tegen dit risico zijn: de verplichting tot het overhandigen van een VOG bij indiensttreding, tevens ondergaan kritieke functies een veiligheidsonderzoek. Daarnaast is er de meldingsprocedure en worden bewustwordingsactiviteiten integriteit en omgangsvormen gehouden.
3. Het risico op misbruik van (machts)positie. Ingezette beheersmaatregelen zijn bijvoorbeeld het medewerkingsbelevingsonderzoek en Integriteitsenquête met de uitkomsten en evaluatie signaleert IenW zorg – en verbeterpunten.
4. Vergunningverlening en toezicht: zo is bij de inlichtingen en opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) het Fraude Expertise Knooppunt (FEK) opgericht. Het FEK heeft tot doel om de samenwerking op het gebied van toezicht en opsporing, oftewel bestuursrecht en strafrecht, binnen de ILT-keten te versterken en uit te breiden.

Deel 2 Rijksbrede bedrijfsvoeringsonderwerpen

In deel 2 rapporteren we over de volgende onderwerpen:

1. Open standaarden en open source software
2. Betaalgedrag
3. Evaluatie van het Audit Committee
4. Departementale checks and balances subsidieregelingen
5. Normenkader financieel beheer
6. Beheer projecten Nationaal Groeifonds

1. Open standaarden en open source software

De voortgang op het dossier Internet Beveiligingsstandaarden blijft gestaag doorgaan. Uit de jaarlijkse Monitor Open Standaarden (MOS) komt naar voren dat Rijkswaterstaat afgelopen jaar een door ICT-Uitvoeringsorganisatie (ICTU)als perfect beoordeelde aanbesteding heeft gedaan. IenW stelt zich constructief en actief op in diverse discussies rondom standaarden voor uitwisseling van gegevens binnen publiek-private data-ecosystemen. Daarnaast worden bij oordelen van de Chief Informatie Officer en daaraan gelieerde toetsen en adviezen expliciet de toepassing van standaarden conform het Forum Standaardisatie beoordeeld.

2. Betaalgedrag

Het ministerie voldoet aan de rijksbrede norm.

3. Evaluatie van het Audit Committee
Het Audit Committee (AC) is in het verslagjaar positief beoordeeld tijdens de tweejaarlijkse evaluatie, waarbij de waardevolle rol van het AC binnen IenW opnieuw werd bevestigd en kansen zijn geïdentificeerd om de agendering en samenwerking verder te versterken. In de evaluatie wordt het functioneren van de voorzitter en het secretariaat als goed ervaren, met daarbij een aantal suggesties voor verbetering. Zo liggen er mogelijkheden om de focus op strategische thema's en de bijdrage van externe leden, onder andere op ICT–gebied, nog verder te vergroten. De hierboven genoemde verbeterpunten worden actief opgepakt en de versoepeling van rijksbrede evaluatie–eisen vanaf 2026 biedt IenW extra ruimte om het AC verder te laten aansluiten bij de eigen ambities.

4. Departementale checks and balances subsidieregelingen
In dit onderdeel wordt tenminste elke vijf jaar een beschrijving opgenomen van de departementale checks and balances voor subsidieregelingen. De kaderwet subsidies IenM en onderliggende regelingen vormen het kader voor de subsidieregelingen van het ministerie. Binnen deze kaders stelt de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken (HBJZ) in opdracht van de beleidsafdeling de subsidieregelingen op. De uitvoering van de subsidieregelingen vindt voornamelijk plaats door ProRail (hoofdspoorwegen), door RVO (bedrijven), door Connekt (transities) en door het kerndepartement (instituten verkeersveiligheid). De concerndirectie Financieel Economische Zaken heeft kaders gesteld waaraan de administratieve organisatie moet voldoen. Er hebben geen wijzigingen in de departementale checks en balances subsidieregelingen plaatsgevonden.

5. Normenkader financieel beheer
In 2013 presenteerde de toenmalige minister van Financiën het gemeenschappelijk normenkader voor goed financieel beheer en een kaderstelling voor extern financieel toezicht bij instellingen die een publiek belang dienen. In het verslagjaar is een afwijking gerapporteerd voor ProRail, zie ook paragraaf 1.1.

6. Beheer projecten Nationaal Groeifonds
Er is afgelopen jaren gewerkt aan de verbeteringen van controleprotocollen om bij de vaststelling van de subsidie te kunnen nagaan of voldaan wordt aan de kostencategorieën van de Algemene GroepsVrijstellings Verordening (AGVV). Voor 2025 is niet specifiek iets te melden ten aanzien van het beheer met dien verstande: Er sprake is van een afnemend risicoprofiel, want er zijn geen nieuwe projecten meer gestart in 2025 en de budgetten zijn langzaam aflopende.

Deel 3. Belangrijke ontwikkelingen en verbeteringen in de bedrijfsvoering
1. De ontwikkeling in de bedrijfsvoering in brede zin
RWS
Rijkswaterstaat reorganiseert om slagvaardiger te worden. De belangrijkste reden voor de reorganisatie is de opgave waar we in Nederland voor staan. Onze infrastructuur veroudert, de drukte op de netwerken neemt toe, het klimaat verandert. Daarnaast is er een tekort aan ruimte, stikstofruimte, grondstoffen, budget en is er een krappe arbeidsmarkt. De reorganisatie is gebaseerd op een samenhangende set aan acties, die leiden tot aanpassingen in het proces, de structuur en de cultuur (samenhangend toekomstperspectief, STP). Assetmanagement is het kernproces en de organisatie wordt daarop aangepast. Het doel van de reorganisatie is een eenduidigere sturing, minder dubbel werk en een hogere productie. Het programmaplan STP is in het najaar van 2025 vastgesteld in het bestuur.

De vereenvoudiging van het systeem van financieel management en control maakt deel uit van de reorganisatie. Dat is nodig omdat RWS met grote veranderingen en vragen wordt geconfronteerd zoals de achtjarige opdracht voor instandhouding en bijbehorend sturingsarrangement, financiële tegenvallers en schaarste aan middelen in Mobiliteitsfonds en Deltafonds en de huidige kosten- en projectbeheersing. Uit onderzoek blijkt dat met het huidige systeem van financieel management en control onvoldoende kan worden ingespeeld op deze veranderingen.

2. De resultaatontwikkeling agentschappen (KNMI en RWS) in relatie tot het eigen vermogen.
KNMI
Het jaar 2025 was voor het KNMI financieel lastig vanwege de taakstellingen die direct volledig zijn doorgevoerd. De KNMI-organisatie heeft hierdoor flink moeten snijden in sociale activiteiten die de interne cohesie bevorderen. Daarnaast was het noodzakelijk om enkele producten in de dienstverlening verder te versoberen tot een minimaal niveau.

Het zal de komende jaren steeds lastiger worden om te voldoen aan de vraag en ontwikkelingen op het gebied van de wettelijke taken gezien de hoogte van de basisfinanciering. Hierdoor zal het vrije eigen vermogen van 1,4 miljoen nauwelijks groeien en zal het KNMI niet in staat zijn om eventuele verliezen daarboven zelf op te vangen.

RWS
Het resultaat van het agentschap RWS over 2025 is negatief. Het EV neemt af van € 92,5 mln (31/12/2024) naar € 68,9 mln (31/12-2025) waaronder € 37,2 mln reserve Rijksrederij. RWS werkt, in goede afstemming en in samenwerking met het kerndepartement, aan het plan van aanpak Herstelplan Resultaat Agentschap (HeRA). Het doel hiervan is om met diverse maatregelen en een gefaseerde aanpak weer een financieel toekomstbestendige organisatie te worden. RWS zet met drie samenhangende stappen – het terugdringen van het tekort, het versterken van de overgang naar het Samenhangend toekomstperspectief en het volledig doorvoeren van vernieuwing – koers naar een wendbare, efficiënte en financieel toekomstbestendige organisatie.

3. Duurzaamheid
Het ministerie rapporteert in het duurzaamheidsverslag 2025 over duurzaamheid in het verslagjaar.

C. JAARREKENING

7. Departementale verantwoordingsstaat

Tabel 120 Departementale verantwoordingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2025 (Bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)			Realisatie (2)			Verschil (3) = (2) - (1)		
		Verplich-tingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplich-tingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplich-tingen	Uitgaven	Ontvangsten
	Totaal	**13.831.189**	**14.091.734**	**41.090**	**14.167.055**	**13.905.428**	**117.112**	**335.866**	**– 186.306**	**76.022**
	Beleidsartikelen									
11	Integraal waterbeleid	41.526	86.491	0	32.674	74.174	560	– 8.852	– 12.317	560
13	Bodem en Ondergrond	48.702	135.196	0	63.552	130.101	218	14.850	– 5.095	218
14	Wegen en verkeersveiligheid	477.045	573.192	5.782	434.416	392.606	16.397	– 42.629	– 180.586	10.615
16	Openbaar vervoer en spoor	64.132	81.265	0	236.903	99.489	42.594	172.771	18.224	42.594
17	Luchtvaart	204.125	118.833	13.311	177.613	54.847	16.109	– 26.512	– 63.986	2.798
18	Scheepvaart en havens	147.983	253.376	0	73.756	152.992	9.418	– 74.227	– 100.384	9.418
19	Internationaal Beleid	9.915	9.524	0	33.995	10.031	1.137	24.080	507	1.137
20	Lucht en geluid	69.315	72.115	1.000	72.500	68.909	2.112	3.185	– 3.206	1.112
21	Circulaire Economie	162.882	120.688	0	73.934	73.098	1.798	– 88.948	– 47.590	1.798
22	Omgevingsveiligheid en milieurisico's	84.223	97.885	250	80.540	78.331	934	– 3.683	– 19.554	684
23	Meteorologie, seismologie en aardobservatie	67.371	66.431	0	80.940	79.997	0	13.569	13.566	0
24	Handhaving en toezicht	220.551	220.551	15.116	237.416	244.500	16.236	16.865	23.949	1.120
25	Brede doeluitkering	1.257.970	1.257.970	0	1.352.064	1.318.941	0	94.094	60.971	0
26	Bijdrage investeringsfondsen	10.473.238	10.473.238	0	10.524.146	10.524.146	0	50.908	50.908	0
	Niet-beleidsartikelen									
97	Algemeen departement	39.503	54.947	1.101	107.754	63.339	1.046	68.251	8.392	– 55
98	Apparaatsuitgaven Kerndepartement	481.952	489.276	4.530	584.852	539.927	8.553	102.900	50.651	4.023
99	Nog Onverdeeld	– 19.244	– 19.244	0	0	0	0	19.244	19.244	0

8. Samenvattende verantwoordingsstaat agentschappen

Tabel 121 Samenvattende verantwoordingsstaat 2025 inzake baten-lastenagentschap van het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat (bijdragen x € 1.000)

Omschrijving	(1) Begroting	(2) Realisatie 2025	(3)=(2)-(1) Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting (+ of -)	(4) Realisatie 2024
Baten-lastenagentschap RWS				
Totale baten	3.944.092	4.515.983	571.891	4.132.906
Totale lasten	3.940.484	4.528.267	587.783	4.230.990
Saldo van baten en lasten	3.608	– 12.284	– 15.892	– 98.084
Totale kapitaaluitgaven	59.463	58.950	– 513	63.096
Totale kapitaalontvangsten	40.018	35.504	– 4.514	34.986
Baten-lastenagentschap KNMI				
Totale baten	122.048	121.399	– 649	116.708
Totale lasten	122.048	122.824	776	120.595
Saldo van baten en lasten	0	– 1.425	– 1.425	– 3.887
Totale kapitaaluitgaven	5.371	3.673	– 1.698	3.847
Totale kapitaalontvangsten	3.090	1.551	– 1.539	7.990

9. Jaarverantwoording agentschap per 31 december 2025

1 Agentschap Rijkswaterstaat

Algemene grondslagen voor waardering en resultaatbepaling
Algemeen
Vanaf 1 januari 2006 heeft Rijkswaterstaat de status van agentschap verkregen. De jaarrekening van Rijkswaterstaat is opgesteld volgens de Regeling Agentschappen. Conform deze regeling zijn de artikelen van Titel 9 van het Burgerlijk Wetboek Boek 2 en de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving van overeenkomstige toepassing, behoudens opgenomen uitzonderingen. Voor Rijkswaterstaat zijn de volgende uitzonderingen met instemming van het Ministerie van Financiën van toepassing:

Het opnemen van het aanlegprogramma op de balans - in de vorm van een actiefpost Projecten in uitvoering en een corresponderende passiefpost Op te leveren projecten
Rijkswaterstaat hanteert een administratie conform het baten- en lastenstelsel (BLS) voor exploitatie, onderhoud en verkeersmanagement van infrastructurele netwerken. De interne en externe capaciteitskosten van de kennis- en adviesfunctie, evenals die van de voorbereiding en uitvoering van het aanlegprogramma, vallen binnen deze administratie. Voor de uitbestedingskosten van het aanlegprogramma hanteert Rijkswaterstaat een geïntegreerde verplichtingen-kasadministratie (GVKA). Deze uitgaven worden verantwoord in de jaarverslagen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), waarin de volgende fondsen tot uitdrukking komen: Mobiliteitsfonds, Deltafonds en/of begrotingshoofdstuk XII van IenW.

De uitgaven voor projecten binnen het aanlegprogramma waarvoor een opdrachtbrief aanwezig is en nog niet zijn opgeleverd worden zowel als «projecten in uitvoering» (zie paragraaf 7.1.3.) als «op te leveren projecten» (zie paragraaf 7.2.5.) op de balans vermeld. Een project wordt als opgeleverd beschouwd als er een opleverdocument is of als het werk meer dan een jaar voor balansdatum in gebruik is genomen. Hierdoor wordt inzicht verschaft in de projecten waarvoor Rijkswaterstaat als uitvoerende organisatie verantwoordelijkheid draagt, zonder de resultaten van het agentschap Rijkswaterstaat te beïnvloeden.

Projecten die (deels)-gesubsidieerd zijn door het Rijk worden, evenals onderzoeksprojecten en projecten waarbij aanleg, beheer en onderhoud geïntegreerd worden aanbesteed (met de contractvorm DBFM) en/of waarvoor een voltooiingscertificaat aanwezig is, niet opgenomen in de balansposten «projecten in uitvoering» en «op te leveren projecten».

Het opnemen van een Reserve Rijksrederij
In afwijking van de Regeling agentschappen heeft het Ministerie van Financiën RWS vanaf 2011 toegestaan een bestemmingsreserve Rijksrederij op te nemen die onderdeel uit maakt van het eigen vermogen (5% grens).

De dotatie aan de bestemmingsreserve wordt in de staat van baten en lasten afzonderlijk weergegeven als directe resultaatbestemming. De berekening van de dotatie is gebaseerd op de rente en afschrijvingen op basis van de vervangingswaarde van de vloot in vergelijk met de werkelijke rente en afschrijvingskoten. De als gevolg hiervan ontstane kapitaallastver-

schillen worden gedoteerd aan de reserve. De investeringen en levensduur verlengend onderhoud komen rechtstreeks ten laste van de bestemmingsreserve.

De bestemmingsreserve is ingesteld om gebruikers van de Rijksrederij inzicht te verschaffen in de financiële structuur die is gebaseerd op een kostprijsmodel. Door deze reserve afzonderlijk te presenteren, wordt een transparant beeld gegeven van de middelen die zijn gereserveerd voor toekomstige vlootvervangingsinvesteringen waarvoor binnen het tarief al bedragen zijn opgenomen.

Artikel 26 Regeling Agentschappen (matchingsprincipe)
Het Ministerie van Financiën heeft voor Rijkswaterstaat een uitzondering gemaakt op artikel 26 van de Regeling Agentschappen, met betrekking tot artikel 930.22 van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving. Deze uitzondering heeft betrekking op het kunnen aantonen van de koppeling tussen de ontvangen bijdragen van de opdrachtgever (I&W) aan de opdrachtnemers (agentschappen, waaronder Rijkswaterstaat) en de gerealiseerde prestaties. De geldigheidsduur van deze uitzondering loopt tot de voltooiing van het project «Bezit Beter in Beeld», waarbij RWS de mogelijkheden onderzoekt van volledig toepassen van het baten-lastenstelsel ter vervanging van het huidige duale stelsel van BLS en GVKA.

Tabel 122 Verantwoording van agentschap voor het jaar 2025 (bijdragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Baten				
Omzet	3.875.658	4.474.525	598.867	4.058.335
waarvan omzet moederdepartement	*3.589.954*	*3.940.217*	350.263	*3.489.281*
waarvan omzet overige departementen	*108.311*	*93.462*	– 14.849	*109.170*
waarvan omzet derden	*264.030*	*288.468*	24.438	*282.114*
waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud	*– 154.957*	*141.654*	296.611	*109.552*
waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten	*68.320*	*10.724*	– 57.596	*68.218*
Rentebaten	66.934	34.775	– 32.159	68.318
Vrijval voorzieningen	0	3.338	3.338	4.064
Bijzondere baten	1.500	3.345	1.845	2.189
Totaal baten	**3.944.092**	**4.515.983**	**571.891**	**4.132.906**
Lasten				
Apparaatskosten	1.562.500	1.730.664	168.164	1.684.347
- Personele kosten	1.291.286	1.367.656	76.370	1.325.696
waarvan eigen personeel	*1.219.952*	*1.236.722*	*16.770*	*1.178.294*
waarvan inhuur externen	*71.334*	*79.522*	*8.188*	*91.630*
waarvan overige personele kosten	*0*	*51.412*	*51.412*	*55.772*
- Materiële kosten	271.214	363.008	91.794	358.651
waarvan apparaat ICT	*45.293*	*64.506*	*19.213*	*61.409*
waarvan bijdrage aan SSO's	*67.261*	*81.932*	*14.671*	*79.555*
waarvan overige materiële kosten	*158.660*	*216.570*	*57.910*	*217.687*
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	2.345.941	2.772.162	*426.221*	2.490.601
Rentelasten	3.390	2.257	*– 1.133*	1.606
Afschrijvingskosten	20.523	19.354	– 1.169	18.674
- Materieel	20.491	19.180	*– 1.311*	18.499
waarvan apparaat ICT	*4.764*	*5.286*	*522*	*5.564*
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	*15.727*	*13.894*	*– 1.833*	*12.935*
- Immaterieel	32	174	*142*	175
Overige lasten	8.000	993	– 7.007	34.302
waarvan dotaties voorzieningen	8.000	834	*– 7.166*	33.064
waarvan bijzondere lasten		159	*159*	1.238
Totaal lasten	**3.940.354**	**4.525.430**	**585.076**	**4.229.530**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**3.738**	**– 9.447**	**– 13.185**	**– 96.624**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	130	2.837	2.707	1.460
Saldo van baten en lasten	**3.608**	**– 12.284**	**– 15.892**	**– 98.084**
Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij	3.608	10.486	6.878	– 17.898
Nog te verdelen resultaat	**0**	**– 22.770**	**– 22.770**	**– 80.186**

Tabel 123 Voorgestelde resultaatbestemming (bedragen x € 1.000)

Voorgestelde resultaatbestemming	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (1) + (2)	Realisatie 2024 (4)
(Voorgesteld resultaat als volgt te verdelen)				
Toevoeging/ onttrekking:				
- Pok/Wau*				
- Exploitatiereserve	0	– 22.770	– 22.770	– 80.186
Nog te verdelen resultaat	**0**	**– 22.770**	**– 22.770**	**– 80.186**

Toelichting
Het nog te verdelen resultaat 2025 bedraagt – € 22,8 miljoen. Na vaststelling van de jaarrekening, wordt conform de Regeling Agentschappen het onverdeeld resultaat in zijn geheel in mindering gebracht op de exploitatiereserve.

Baten
Omzet
Omzet moederdepartement
De omzet moederdepartement 2025 van € 3.940,2 miljoen (begroot € 3.590 miljoen) bestaat uit:
– Agentschapsbijdrage 2025: € 3.934,8 miljoen (begroot € 3.583,0 miljoen);
– Verrekeningen voor specifiek met het moederdepartement overeengekomen werkzaamheden welke, gedurende 2025, via facturen bij het moederdepartement in rekening zijn gebracht: € 5,4 miljoen (begroot € 7 miljoen).

De hogere agentschapsbijdrage ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 351,8 miljoen wordt per saldo veroorzaakt door:
– Middelen ter dekking van excessieve prijsstijgingen op Exploitatie en Onderhoud (€ 121,5 miljoen);
– Ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 103,0 miljoen);
– Bijdrage ter dekking van de dotatie aan de verlofreservering, die als gevolg van de invoering van het IKB-spaarverlof en de verruiming van het aantal IKB-uren aanzienlijk is gestegen (€ 20 miljoen);
– Middelen ter dekking van de exogene tegenvaller calamiteit overlaatdam Bosscherveld (€ 18 miljoen);
– Programmamiddelen voor het uitvoeren van het onderzoeksprogramma 2025 voor de water en bodemopgaven (€ 15,1 miljoen);
– Middelen voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ten behoeve van laadinfra en batterijsystemen op de bouwplaats (€ 13,6 miljoen);
– Middelen voor het Draaiend houden ringen fase 1 (€ 11,7 miljoen);
– Apparaatsmiddelen voor de extra capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en advisering (BOA). Dit betreft alle advieswerkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van IenW (€ 8,0 miljoen);
– Middelen van het ministerie van Klimaat en Groene Groei voor Exploitatie en Onderhoud van sensors voor Maritiem InformatieVoorzieningen Servicepunt I (MIVSP-I) (€ 6,8 miljoen)
– Middelen voor verkeersveiligheid N18, voortvloeiend uit het amendement Koerthuis en van der Graaf (€ 5,8 miljoen);
– Middelen voor ongeplande kosten die voortkomen uit maatregelen die nodig zijn door de ingestelde grenscontroles in Duitsland (€ 5 miljoen);
– Overheveling van het onderhoudsbudget aan het uitvoeringsproject Maasvlakte Vaanplein (- € 10,4 miljoen)
– Het restant betreft verschillende mutaties kleiner dan € 5 miljoen (€ 33,7 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet moederdepartement ad. € 3.940,2 miljoen uitgesplitst naar de verschillende begrotingsartikelen.

Tabel 124 Specificatie omzet moederdepartement 2025 (bedragen x € 1.000)				
	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025(2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Agentschapsbijdrage Deltafonds	**763.017**	**831.814**	**68.797**	**713.089**
Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	1.518	12.461	10.943	11.336
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening		505	505	553
Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing	366.304	397.750	31.446	314.052
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	384.303	407.268	22.965	374.997
Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	10.892	13.830	2.938	12.151
Agentschapsbijdrage Mobiliteitsfonds	**2.758.326**	**3.032.464**	**274.138**	**2.702.870**
Artikel 12 Hoofdwegennet	1.783.088	2.019.054	235.966	1.733.529
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	975.238	1.013.410	38.172	969.341
Agentschapsbijdrage Hoofdstuk XII	**61.611**	**70.520**	**8.909**	**67.204**
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	15.807	17.454	1.647	16.561
Artikel 13 Bodem en ondergrond	4.440	4.669	229	4.440
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	9.815	12.632	2.817	13.036
Artikel 16 Openbaar Vervoer en spoor	880	768	– 112	880
Artikel 17 Luchtvaart	723	27	– 696	949
Artikel 18 Scheepvaart en havens	2.698	3.966	1.268	3.237
Artikel 19 Internationaal beleid	641	487	– 154	533
Artikel 20 Lucht en geluid	3.318	3.755	437	3.695
Artikel 21 Duurzaamheid	12.604	13.333	729	12.254
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	7.343	9.896	2.553	8.276
Artikel 97 Algemeen departement	3.342	3.533	191	3.343
Totaal agentschapsbijdrage	**3.582.954**	**3.934.798**	**351.844**	**3.483.163**
Directe vermogensmutatie			**0**	
Overige omzet IenW	**7.000**	**5.419**	**– 1.581**	**6.118**
Totaal omzet moederdepartement	**3.589.954**	**3.940.217**	**350.263**	**3.489.281**
Van totaal omzet moederdepartement			0	
*apparaat (interne kosten)	1.422.292	1.537.689	115.397	1.440.275
*programma (kosten uitbesteed werk en andere externe kosten)	2.167.662	2.402.528	234.866	2.049.006

Omzet overige departementen
De lagere omzet overige departementen ten opzichte van de begroting 2025 ad. – € 14,8 miljoen wordt met name veroorzaakt door een lagere omzet op de apparaats- en programmakosten die RWS bij het ministerie van BZK in rekening brengt voor de werkzaamheden in het kader van de Omgevingswet zoals digitaal stelsel, informatiepunt en toepasbare regels (- € 21,5 miljoen). Deze omzet is in 2025 voor een groot deel verantwoord op omzet derden, omdat deze omzet vanuit het Kadaster afkomstig is. Het Kadaster is een ZBO. Opbrengsten van ZBO's worden verantwoord onder «Omzet derden». De hogere omzet Werken voor en met Partners is het gevolg van de inzet van RWS op een aantal projecten (€ 7,5 miljoen). Het betreft met name hogere omzet voor het programma Opwek van Energie op Rijksvastgoed (OER) en hogere omzet voor facilitaire dienstverlening.

In onderstaande tabel is de omzet overige departementen ad. € 93,5 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 125 Specificatie omzet overige departementen 2025 (bedragen x € 1.000)				
	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025(2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Rijksrederij	48.205	48.005	– 200	49.791
Omgevingswet	36.105	13.206	– 22.899	14.881
Werken voor en met Partners	19.500	27.032	7.532	20.344
Beleidsadvisering en ondersteuning (BOA)	3.501	3.322	– 179	2.487
Overig	1.000	1.897	897	21.667
Totaal	**108.311**	**93.462**	**– 14.849**	**109.170**

Omzet derden
De hogere omzet derden ten opzichte van de begroting 2025 (€ 24,4 miljoen) wordt voornamelijk verklaard door een toename van de omzet op Werken voor en met partners (€ 39,2 miljoen). Het betreft hier de apparaats- en programmakosten die RWS in rekening brengt bij het ministerie van BZK voor werkzaamheden binnen de Omgevingswet, waaronder het Digitaal Stelsel, het Informatiepunt en de Toepasbare Regels (€ 21,5 miljoen). Deze baten zijn in de begroting 2025 opgenomen onder Omzet overige departementen. Daarnaast is er binnen het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) een hoger aantal wensvoorzieningen gerealiseerd dan oorspronkelijk begroot (€ 9,4 miljoen) en het saldo mutaties < € 1 miljoen (€ 8,3 miljoen).

De omzet van het Rijksvastgoedbedrijf is toegenomen als gevolg van ingebruikgevingen (IGG) van areaal en enkele incidentele verkopen (€ 9,1 miljoen).

Tegenover de toenamen staat een lagere omzet Beheer en Onderhoud (- € 25,9 miljoen). Dit heeft voornamelijk betrekking op de opbrengsten van het Windmolenpark Maasvlakte II (€ 22 miljoen). In de begroting 2025 zijn deze opgenomen onder Omzet Beheer en Onderhoud, waar deze in de jaarverantwoording als afzonderlijke categorie wordt gepresenteerd. Het Nationaal Dataportaal Wegverkeersgegevens (NDW) realiseert een lagere omzet derden (- € 16,2 miljoen) doordat een deel hiervan is verantwoord onder Omzet moederdepartement. Tot slot neemt de omzet van de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD) af, door eliminatie van interne verrekenfacturen (- € 4,7 miljoen).

In onderstaande tabel is de omzet derden ad. € 288,5 miljoen uitgesplitst naar de verschillende categorieën.

Tabel 126 Specificatie omzet derden 2025 (bedragen x €1.000)				
	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025(2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Beheer en Onderhoud	70.000	44.051	– 25.949	41.657
Schaderijden en Schadevaren	41.725	46.130	4.405	55.455
Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	60.057	69.186	9.129	71.640
Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	26.286	21.598	– 4.688	24.530
Nationaal Dataportaal Wegverkeersgegevens (NDW)	24.362	8.122	– 16.240	9.117
Werken voor en met Partners	16.500	55.658	39.158	18.196
Waterwet	17.000	15.967	– 1.033	17.167
Windmolenpark Maasvlakte II	0	22.035	22.035	20.369
Overig	8.100	5.721	– 2.379	23.983
Totaal	**264.030**	**288.468**	**24.438**	**282.114**

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het Basis Kwaliteitsniveau (BKN). Bij ontwerpbegroting 2025 was het de verwachting dat RWS minder opdrachten in de markt zou zetten, waardoor het saldo met circa € 155 miljoen zou toenemen. In 2025 is de productie verder op stoom gekomen en heeft RWS meer opdrachten in de markt gezet dan aan opbrengsten is ontvangen. Hierdoor neemt het saldo met – € 141,7 miljoen af. Deze toename van de productie is in lijn met gemaakte afspraken om de productie voor instandhouding te verhogen.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planstudies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten. In de ontwerpbegroting 2025 was, op basis van de aanwezige opdrachtenportefeuille, uitgegaan van een afname van het saldo met – € 68,3 miljoen. Gedurende 2025 is de orderportefeuille toegenomen en heeft RWS niet alle opdrachten in het jaar af kunnen ronden. Als gevolg hiervan is het saldo minder afgenomen dan bij begroting werd verwacht. De afname over 2025 bedraagt – € 10,7 miljoen.

Rentebaten
Voor 2025 zijn de gerealiseerde rentebaten lager dan waarvan bij begroting 2025 is uitgegaan (- € 32,2 miljoen). Dit is het gevolg van daling van de rentepercentages in combinatie met een lagere rekening-courant stand bij het ministerie van Financiën.

Vrijval voorzieningen
De voorzieningen die op de balans zijn opgenomen worden jaarlijks geactualiseerd. Ultimo 2025 heeft deze actualisatie ertoe geleid dat een totaal van € 3,3 miljoen uit de voorzieningen is vrijgevallen. De vrijval is als baten in de exploitatierekening verwerkt en bestaat uit een vrijval voorziening dubieuze debiteuren voor alsnog geïnde vorderingen.

Bijzondere baten
De bijzondere baten ad. € 3,4 miljoen zijn ontstaan uit ingediende btw-suppleties over 2020 en 2021 (€ 2,1 miljoen) en de boekwinsten op afgestoten activa (€ 1,2 miljoen).

Nieuwe Regeling Agentschappen
Per 1 januari 2025 is de nieuwe Regeling Agentschappen ingegaan. In verband met het overgangsjaar naar de nieuwe regeling is voor het uitvoeringsjaar 2025 het exploitatieoverzicht conform de begroting 2025 opgesteld. De nieuwe regeling geeft de mogelijkheid voor bekostiging op basis van output en/of input. Voor de uitvoering van het jaar 2025 wordt daarom naast het exploitatieoverzicht inzicht gegeven in de nieuwe categorieën van baten.

De bekostiging van RWS vindt plaats door middel van input-bekostiging. Dit houdt in dat er afspraken zijn gemaakt tussen de eindverantwoordelijke binnen een agentschap, de continuïteitsverantwoordelijke en tenminste één beleidsverantwoordelijke over een bijdrage voor de ingezette middelen of arbeidskrachten. Hierbij bestaat een relatie tussen de bekostiging en de ingezette middelen, in plaats van de uiteindelijke realisatie van de diensten of producten. Deze bekostigingsvorm is dus gebaseerd op het leveren van een inspanning.

Tabel 127 Nieuwe categorieën van baten (bedragen x €1.000)			
	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)
Baten als tegenprestatie voor levering van input	**3.962.295**	**4.322.147**	**359.852**
- waarvan bijdrage aan apparaat (interne kosten)	*1.582.593*	*1.730.062*	147.469
- waarvan bijdrage aan exploitatie en onderhoud	*2.262.060*	*2.453.849*	191.789
- waarvan bijdrage aan te verlenen diensten	*117.642*	*138.236*	20.594
Baten uit reeds ontvangen bijdragen voor levering van input	**– 86.637**	**152.378**	**239.015**
- waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen exploitatie en onderhoud	*– 154.957*	*141.654*	296.611
- waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten	*68.320*	*10.724*	– 57.596
Rentebaten	66.934	34.775	– 32.159
Vrijval voorzieningen	0	3.338	3.338
Bijzondere baten	1.500	3.345	1.845
Totaal baten	**3.944.092**	**4.515.983**	**571.891**

Baten als tegenprestatie voor levering van input

Bijdrage aan apparaat

De bijdrage aan apparaat dient ter dekking van de interne kosten van RWS (apparaatskosten inclusief rente- en afschrijvingskosten) die verband houden met exploitatie, onderhoud en vernieuwing, ontwikkeling en beleidsondersteuning en –advisering.

De hogere bijdrage aan apparaat ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 147,5 miljoen is met name veroorzaakt door:
- Ontvangen loon- en prijsbijstelling 2025 (€ 57 miljoen);
- Bijdrage ter dekking van de dotatie aan de verlofreservering, die als gevolg van de invoering van het IKB-spaarverlof en de verruiming van het aantal IKB-uren aanzienlijk is gestegen (€ 20 miljoen);
- Energieopbrengsten windmolenpark Maasvlakte II (€ 17,1 miljoen);
- Apparaatsmiddelen voor de extra capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en advisering (BOA). Dit betreft alle advies-werkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van IenW (€ 7,6 miljoen);
- Het saldo van mutaties < € 5 miljoen (€ 45.8 miljoen).

Bijdrage aan exploitatie en onderhoud

De bijdrage aan exploitatie en onderhoud dient ter dekking van de externe kosten die samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor exploitatie en onderhoud.

De hogere bijdrage aan exploitatie en onderhoud ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 191,8 miljoen is met name veroorzaakt door:
- Middelen ter dekking van excessieve prijsstijgingen op Exploitatie en Onderhoud (€ 121,5 miljoen);
- Ontvangen prijsbijstelling 2025 (€ 45,4 miljoen);
- Middelen ter dekking van de exogene tegenvaller calamiteit overlaatdam Bosscherveld (€ 18 miljoen);
- Middelen voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ten behoeve van laadinfra en batterijsystemen op de bouwplaats (€ 13,4 miljoen);
- Middelen voor het Draaiend houden ringen fase 1 (€ 7,3 miljoen);
- Compensatie voor ongeplande kosten die voortkomen uit maatregelen die nodig zijn door de ingestelde grenscontroles in Duitsland (€ 5 miljoen);
- Opbrengsten uit incidentele vastgoed verkopen (€ 5 miljoen);
- Energieopbrengsten windmolenpark Maasvlakte II (- € 17,1 miljoen) ten onrechte opgenomen onder bijdrage aan exploitatie en onderhoud;

– Overheveling van het onderhoudsbudget aan het uitvoeringsproject Maasvlakte Vaanplein (- € 10,4 miljoen)
– Het restant betreft verschillende mutaties kleiner dan € 5 miljoen (€ 3,7 miljoen).

Bijdrage aan te verlenen diensten
De bijdragen aan te verlenen diensten dient ter dekking van de externe kosten in het kader van planning en studies, Caribisch Nederland, Werken voor en met Partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten.

De hogere bijdrage aan te verlenen diensten ten opzichte van de begroting 2025 (€ 20,6 miljoen) is met name het gevolg van:
– Programmamiddelen voor het uitvoeren van het onderzoeksprogramma 2025 voor de water en bodemopgaven (€ 15,1 miljoen);
– Middelen voor verkeersveiligheid N18, voortvloeiend uit het amendement Koerthuis en van der Graaf (€ 5,8 miljoen);
– Lagere opbrengst voor het Nationaal Dataportaal Wegverkeersgegevens (NDW) (- € 16,2 miljoen) doordat dit deel ook is opgenomen onder omzet moederdepartement.
– Het restant betreft verschillende mutaties kleiner dan € 5 miljoen (€ 15,9 miljoen).

In onderstaand overzicht is weergegeven hoe de huidige omzetcategorieën, stand realisatie 2025, uiteenvallen in de nieuwe specificatie van baten.

Tabel 128 Vertaling van huidige omzetcategorieen naar nieuwe categorieën van baten (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Bijdrage aan apparaat	Bijdrage aan Exploitatie en Onderhoud	Bijdrage aan te verlenen diensten	Totaal
Omzet moederdepartement	1.537.689	2.304.264	98.264	3.940.217
Omzet overige departementen	81.763		11.699	93.462
Omzet derden	110.610	149.585	28.273	288.468
Totaal	**1.730.062**	**2.453.849**	**138.236**	**4.322.147**

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten
De personele kosten bestaan uit de kosten van het eigen personeel, overige personele kosten en de kosten van de ingehuurde capaciteit voor de uitvoering van kerntaken.

Tabel 129 Specificatie personele kosten 2025 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Eigen personeel	1.219.952	1.236.722	16.770	1.178.294
Inhuur externen	71.334	79.522	8.188	91.630
Overige personele kosten	0	51.412	51.412	55.772
Totaal personele kosten	**1.291.286**	**1.367.656**	**76.370**	**1.325.696**
FTE formatie	**9.884**	**10.104**	**220**	**10.111**
FTE bezetting		**11.235**		**11.248**

Eigen personeel en overige personele kosten
De hogere kosten eigen personeel (€ 16,8 miljoen) en overige personele kosten (€ 51,4 miljoen) ten opzichte van de begroting 2025 zijn met name het gevolg van gemaakte afspraken in de CAO Rijk 2024-2025. Hierin zijn

afspraken gemaakt over het Individueel Keuze Budget, waarbij het ook mogelijk is om verlof te sparen. De toename van het IKB-spaarverlof is hoger dan bij begroting ingeschat. (€ 19,5 miljoen). Ook zijn ten opzichte van de begroting de pensioenlasten van het ABP toegenomen (€ 12,3 miljoen).

Daarnaast is de formatie in 2025 gedurende het jaar met 220,1 FTE opgehoogd van 9.884 FTE naar 10.104 FTE als gevolg van onderstaande ontwikkelingen (€ 36,4 miljoen):

– Extra capaciteit in het kader van Beleidsondersteuning en -advisering (BOA) (55 FTE), Weginspecteurs (28 FTE), Critical Entities Resilience Directive (CER-Richtlijn)(15 FTE), uitvoering van SEVESO+ (13,2 FTE), verambtelijking als uitvoering van de apparaatstaakstelling Kabinet Schoof (12 FTE), aanpak A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (10,5 FTE), Bediening Kethel- en Sijtwendetunnel (10,2 FTE), draaiend houden ringen fase 1 (9,6 FTE), Power2Tow (9,0 FTE), Vrachtwagenheffing 2025 (8,5 FTE), Wettelijke verplichting energiebesparing (7,0 FTE), Sedimentsuppleties en Assetmanagement als onderdeel van Ruimte voor de Rivier 2.0 (7,0 FTE), Beoordelings- en ontwerpinstrumentarium (6,6 FTE), programma Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortbescherming (MONS) (6,5 FTE), Stikstofdeskundigheid (5,8 FTE), Verzorgingsplaatsen van de toekomst (5 FTE), Klimaatenveloppe hergebruik en recyclaat van bouwmaterialen (4,0 FTE) en diverse kleine mutaties (27,2 FTE). Tenslotte heeft RWS ook capaciteit betaald aan het ministerie van Klimaat en Groene Groei voor Net op Zee, door vertraging in de uitvoering (- 20 FTE).

De bezetting ultimo 2025 bedraagt 11.235 FTE en ligt daarmee boven de formatie van 10.104 FTE. Een groot deel van de overbezetting betreft FTE's die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE's zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners. Daarnaast wordt een deel van de overbezetting veroorzaakt door FTE's die RWS, al dan niet in afstemming met beleid, ten laste van het resultaat brengt. Met het programma HeRA (Herstelplan Resultaat Agentschap) zet RWS in op het zoveel mogelijk terugdringen van deze overbezetting.

Inhuur apparaat (kerntaken)
RWS streeft ernaar om de inhuur van externen op kerntaken zoveel mogelijk te beperken vanuit het basisprincipe dat Rijkswaterstaat op kerntaken eigen mensen inzet, ter vermindering van de kwetsbaarheid en het verkleinen van de afhankelijkheid van externen. Inhuur op kerntaken vindt in beginsel alleen plaats als er sprake is van piekbelasting in de directe productie of in geval van onderbezetting, ziekte of vervanging. Inhuur op kerntaken kan ook een keuze zijn als vanuit de arbeidsmarkt hele specifieke kennis/specialisme niet kan worden aangetrokken. Ultimo 2025 is de realisatie van de inhuur apparaat binnen de gestelde marge van 6% gebleven ten opzichte van de personele kosten.

Inhuur programma (niet-kerntaken)

Tabel 130 Specificatie inhuur programma (bedragen x €1.000)

Omschrijving	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Inhuur programma (niet-kerntaken) (x € 1.000)	141.016	190.502	49.486	177.635
Omzet RWS (GVKA en BLS-EPK) (x € 1.000)	5.640.631	6.128.036	487.405	5.673.410
Inhuur programma t.o.v. omzet RWS (in%)	3%	3%		3%

Inhuur op niet-kerntaken is noodzakelijk om de hoge productieopgave van RWS te realiseren. Uitgangspunt bij exploitatie, onderhoud, ontwikkeling en vernieuwing is om optimaal gebruik te maken van de markt. De inhuur op niet-kerntaken wordt met name verantwoord op de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten en bedraagt over 2025 3% van de omzet (BLS en GVKA samen) en is daarmee in overeenstemming met de begroting 2025.

Materiële kosten
De materiële kosten bestaan uit de kosten voor apparaat gebonden ICT-middelen, de bijdrage aan SSO's die bedrijfvoeringsdiensten leveren en overige materiële kosten.

Apparaat ICT
De hogere kosten voor apparaat gebonden ICT-middelen ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 19,2 miljoen worden met name veroorzaakt door de gestegen kosten uitbestede ICT-dienstverlening (€ 10,3 miljoen), licenties (€ 5,5 miljoen) en de gestegen kosten voor mobiele telefonie (€ 1,4 miljoen).

Bijdrage aan SSO's
Ten opzichte van de begroting 2025 zijn de kosten voor de bijdrage aan Shared Service Organisaties toegenomen met € 14,7 miljoen. Dit is met name het gevolg van stijging van de doorberekening van kosten door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) (€ 10,4 miljoen), hogere doorbelasting van de Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR) (€ 3,6 miljoen) en doorbelasting van kosten P-Direkt (€ 0,4 miljoen).

Overige materiële kosten
De hogere overige materiële kosten ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 57,9 miljoen zijn met name het gevolg van een hogere realisatie dan begroot op grond en gebouwen (€ 16,2 miljoen) doordat de kosten van het windmolenpark Maasvlakte II (MVII) (€ 16,0 miljoen) dit jaar niet als negatieve last onder de energiekosten is verantwoord, maar als bate is opgenomen. Vanaf 2025 wordt deze onder de overige materiële kosten verantwoord. Daarnaast is sprake van toename van kosten voor voer- vaar- en vliegtuigen (€ 14,8 miljoen), huur en lease van voer-, vaartuigen (€ 10,2 miljoen), uitbesteding en advieskosten (€ 5,7 miljoen) en hogere realisatie aan bureau, voorlichting en huisvesting (€ 4 miljoen) en diverse kleine mutaties (€ 7 miljoen).

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten
In 2025 heeft Rijkswaterstaat fors meer gerealiseerd dan verwacht bij het opstellen van de begroting (€ 426,2 miljoen). Deze hogere realisatie is het gevolg van het op stoom komen van de productieopgave die RWS heeft. In 2025 gaat het voor het Hoofdwegennet voornamelijk om een hogere productie op verhardingen (asfalt onderhoud) en kunstwerken. Voor het

Hoofdvaarwegennet betreft het de aanpak van kunstwerken, bodems en oevers en op het Hoofdwatersysteem gaat het om onderhoud aan de stormvloedkeringen, dijken, dammen en duinen en kunstwerken.

Rentelasten
Dit betreft de kosten van de rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten. Deze kosten zijn lager dan begroot (-€ 1,1 miljoen), als gevolg van een lagere realisatie op investeringen in 2024. Hierdoor zijn de rentelasten in 2025 lager.

Afschrijvingskosten
Ten opzichte van de begroting 2025 is de realisatie lager uitgekomen (-€ 1,2 miljoen). Dit is het gevolg van lagere realisatie van investeringen in 2024. Dit kent een doorwerking in de afschrijvingskosten 2025.

Overige lasten
Dotaties voorzieningen
De dotaties aan de voorzieningen (€ 0,8 miljoen) hebben met name betrekking op:
– Dotatie aan de reorganisatievoorziening van RWS (€ 104 duizend) en de Rijksrederij (€ 306 duizend), voortvloeiend uit wijzigingen in de looptijd en/of bedragen van bestaande regelingen en actualisaties.
– Dotatie aan voorziening dubieuze debiteuren (€ 424 duizend) voor vorderingen die oninbaar worden geacht.

Als gevolg van een stelselwijziging vindt er geen dotatie meer plaats aan de voorziening groot onderhoud van de Rijksrederij.

Met ingang van 1 januari 2025 is een stelselwijziging doorgevoerd over de verwerking van het levensduur verlengend onderhoud (LVO) van de vaartuigen. De LVO-uitgaven worden voortaan geactiveerd als uitbreidingsinvestering en niet langer ten laste van de voorziening gebracht. De wijziging zorgt voor een vereenvoudigd inzicht in de jaarrekening doordat toekomstige LVO-verplichtingen niet langer worden gepresenteerd en verbetert de jaarrekening doordat de schattingsonzekerheid vervalt.

Agentschapsdeel VpB lasten
Het Agentschap RWS verzorgt activiteiten die tot het departement IenW horen en voor anderen. Met betrekking tot de winst op een aantal activiteiten van RWS moet door IenW vennootschapsbelasting (Vpb) worden afgedragen.

De Vpb-last bestaat uit de geprognosticeerde last over 2025 (€ 3 miljoen) en correcties over voorgaande jaren (€ –0,2 miljoen). De Vpb-last over 2025 is voornamelijk toe te schrijven aan het hoge resultaat van het Windmolenpark Maasvlakte II. De correcties over voorgaande jaren is het gevolg van de herziening van de Vpb-aangifte 2023 en een herrekening van de belastinglast over 2024.

Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij
De dotatie aan de Reserve Rijksrederij betreft het verschil tussen de rente en afschrijvingen op basis van de vervangingswaarde van de vloot in vergelijk met de werkelijke rente en afschrijvingskosten in 2025. Deze dotatie is per 31 december 2025 in totaal € 10,5 miljoen en wordt ultimo 2025 als directe resultaatbestemming opgenomen in de staat van baten en lasten.

Nog te verdelen resultaat
Het nog te verdelen nadelig resultaat van € 22,8 miljoen komt ten laste van de exploitatiereserve van Rijkswaterstaat na vaststelling van de jaarrekening. Het negatief resultaat vereist ook na 2025 een strakke sturing op de kosten en het zoeken naar besparingen.

Tabel 131 Balans per 31 december 2025 (bedragen x € 1.000)

	Balans 2025	Balans 2024
Activa		
Vaste activa	**217.926**	**194.840**
Immateriële vaste activa	15	189
Materiële vaste activa	217.911	194.651
waarvan grond en gebouwen	*122.181*	*108.028*
waarvan machines en installaties	*8.662*	*7.852*
waarvan andere vaste bedrijfsmiddelen	*62.542*	*59.059*
waarvan vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa	*24.526*	*19.712*
Vlottende activa	**1.473.097**	**1.601.652**
Vorderingen	139.923	167.953
waarvan debiteuren	*35.757*	*26.372*
waarvan belastingen en premies sociale lasten		*0*
waarvan overlopende activa	*104.166*	*141.581*
Liquide middelen	1.333.174	1.433.699
Projecten in uitvoering	**9.839.360**	**11.439.655**
Totaal activa	**11.530.383**	**13.236.147**
Passiva		
Eigen Vermogen	**68.855**	**92.516**
Exploitatiereserve	54.460	134.646
Onverdeeld resultaat	– 22.770	– 80.186
Reserve Rijksrederij	37.165	38.056
Voorzieningen	**2.380**	**3.601**
Langlopende schulden	**147.241**	**131.373**
Leningen bij het Ministerie van Financiën	147.241	131.373
Kortlopende schulden	**1.472.547**	**1.569.002**
Crediteuren	49.355	53.487
Belastingen en premies sociale lasten	229	8.934
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	16.406	14.479
Saldo Op Ontvangen Bijdragen	905.228	1.057.605
Overige schulden	243.400	204.403
Overlopende passiva	257.929	230.094
Op te leveren projecten	**9.839.360**	**11.439.655**
Totaal passiva	**11.530.383**	**13.236.147**

Activa
Vaste activa
Immateriële vaste activa
De immateriële vaste activa bestaat uit zelf ontwikkelde software en licenties (in ontwikkeling). De afname wordt met name veroorzaakt door afschrijvingen op het in gebruik genomen integrale Schadevolgsysteem.

Materiële vaste activa
De materiële vaste activa is toegenomen ten opzichte van 2024 met € 23,2 miljoen. Deze toename is veroorzaakt door investeringen en ingebruikname van activa:

– Grond en gebouwen, renovatie Zuidbroek (€ 8,2 miljoen), renovatie van de Tonnenloods in Terschelling (€ 2,1 miljoen) en investeringen aan wegen- en watersteunpunten (€ 3,9 miljoen);
– Machines en installaties, investeringen in diverse technische installaties (laboratorium- werktuigkundige- en meetapparatuur) (€ 0,8 miljoen);
– andere vaste bedrijfsmiddelen, investering in kantoormeubilair en apparaten (€ 1 miljoen), elektronische hulpmiddelen, zoals laptops (€ 4 miljoen), WIFI installaties (€ 1 miljoen) en iPad's (€ 0,3 miljoen), voer- en vaartuigen zoals zoutstrooiers en sneeuwploegen (€ 7 miljoen) en motorfietsen (€ 0,9 miljoen) en het saldo van afschrijvingen en desinvesteringen (- € 10,7 miljoen);
– vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa, investeringen in diverse wegen- en watersteunpunten (€ 18,7 miljoen), waaronder Scharendijke, fysieke beveiliging en walstroomvoorziening, in gebruik genomen activa met name bij grond en gebouwen (- € 13,8 miljoen)

Vlottende activa
Debiteuren
De post debiteuren betreft de gefactureerde, nog te ontvangen bedragen voor verrichte diensten en leveringen. Hierop zijn de voorzieningen voor moeilijk inbare vorderingen ad € 1,8 miljoen in mindering gebracht.

Overige vorderingen en overlopende activa
Deze post bestaat uit vooruitbetaalde en nog te ontvangen bedragen. Deze afname van – € 37,4 miljoen ten opzichte van 2024 bestaat met name uit de afname van de rentevergoeding op de rekening courant (- € 33,5 miljoen), lagere vergoeding voor schaderijdingen en schadevaringen (- € 2,8 miljoen), lagere vooruitbetaling aan energieleveranciers (- € 4,5 miljoen) en het saldo van afname van overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde kosten (€ 3,4 miljoen).

Liquide middelen
Onder de liquide middelen worden de kasvoorschotten en het saldo op de rekening-courant bij het ministerie van Financiën verantwoord. Alle liquide middelen staan ter vrije beschikking van RWS. In het kasstroomoverzicht worden de uitgaven en ontvangsten toegelicht.

Projecten in uitvoering
Onder de post projecten in uitvoering is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan passivazijde eveneens de post op te leveren projecten voor hetzelfde bedrag.

Passiva
Eigen Vermogen
Het Eigen Vermogen bestaat naast een exploitatiereserve en het onverdeeld resultaat, ook uit de reserve Rijksrederij. Deze reserve wordt opgebouwd vanuit het tarief voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij en is bestemd voor instandhouding van de vloot.

Tabel 132 Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)				
	Exploitatie-reserve	Onverdeeld resultaat	Reserve Rijksre-derij	Totaal
Stand per 31/12/2024	**134.646**	**– 80.186**	**9.159**	**63.619**
Stelselwijziging			28.897	**28.897**
Nieuwe stand per 31/12/2024	**134.646**	**– 80.186**	**38.056**	**92.516**
Mutaties 2025				
- Toevoeging 2025	– 80.186		11.187	**– 68.999**
- Onttrekking 2025		80.186	– 12.078	**68.108**
- Resultaat boekjaar		– 22.770		**– 22.770**
Totaal mutaties 2025	**– 80.186**	**57.416**	**– 891**	**– 23.661**
Stand per 31/12/2025	**54.460**	**– 22.770**	**37.165**	**68.855**

Exploitatiereserve
De afname van het exploitatiereserve (- € 80,2 miljoen) betreft het nadelig resultaat over 2024.

Onverdeeld resultaat
Het nog te verdelen negatieve resultaat 2024 ad. – € 80,2 miljoen is onttrokken aan de exploitatiereserve. Het nog te verdelen nadelig resultaat 2025 bedraagt – € 22,8 miljoen.

Reserve Rijksrederij
De reserve Rijksrederij is bestemd voor de instandhouding van de vloot, ter dekking van (vervangings- en levensduur verlengend onderhoud) investeringen van schepen. In 2025 is € 0,9 miljoen onttrokken aan deze reserve. Deze onttrekking bestaat hoofdzakelijk uit drie onderdelen:
– De aanwending ter financiering van nieuwe schepen (€ 1,2 miljoen);
– De aanwending voor het levensduur verlengend onderhoud (- € 10,9 miljoen);
– Dotatie van de bestemmingsreserve vanuit de afschrijvingsverschillen (€ 10,5 miljoen).

Het Eigen Vermogen van een baten-lastenagentschap is gebonden aan een maximumomvang van 5% van de gemiddelde jaaromzet, berekend over de laatste drie jaar. Het Eigen Vermogen per 31 december 2025 bedraagt 1,71% van die gemiddelde jaaromzet.

Tabel 133 Eigen Vermogen tot gemiddelde jaaromzet (bedragen x € 1.000)			
Jaar	Gemiddelde jaaromzet	Eigen Vermogen	%
2025	4.021.606	68.855	1,71%
2024	3.566.393	92.616	2,59%
2023	3.331.354	164.682	4,94%

Voorzieningen

Tabel 134 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)

	Reorganisatie-voorziening RWS (incl. Rijksrederij)	Voorziening groot onderhoud vaartuigen	Totaal
Stand per 31/12/2024	**3.601**	**28.897**	**32.498**
Stelselwijzging		– 28.897	**– 28.897**
Nieuwe stand per 31/12/2024	**3.601**	**0**	**3.601**
Mutaties 2025			
- Dotatie 2025	410		**410**
- Onttrekking 2025	– 1.631		**– 1.631**
- Vrijval 2025	0		**0**
Totaal mutaties 2025	**– 1.221**	**0**	**– 1.221**
Stand per 31/12/2025	**2.380**	**0**	**2.380**

Reorganisatievoorziening RWS
In 2012 is voor RWS een reorganisatievoorziening getroffen gebaseerd op de besluitvorming over het ondernemingsplan RWS (OP 2015). Ultimo 2025 bestaat de reorganisatievoorziening alleen nog uit verwachte toekomstige wachtgelden ad. € 0,5 miljoen, met een verwachte looptijd tot en met 2031.

Reorganisatievoorziening Rijksrederij
De reorganisatievoorziening is in 2022 gevormd op basis van de plannen van de organisatie om zich verder te ontwikkelen tot een robuuste, uniforme, flexibele en wendbare entiteit. Deze voorziening is bedoeld ter compensatie van bemanningsleden die inkomensachteruitgang ondervinden als gevolg van de invoering van de nieuwe werkmethodiek. De reorganisatie is per 1 juli 2024 van start gegaan.

Ultimo 2025 bestaat de voorziening uit 4 onderdelen:
- Verwachte toekomstige brede tegemoetkoming (€ 0,7 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2029;
- verwachte toekomstige tegemoetkoming pauzeontheffing (€ 11 duizend) met een verwachte looptijd tot en met 2029;
- verwachte toekomstige tegemoetkoming kantonniers (€ 0,8 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2055);
- verwachte toekomstige tegemoetkoming overige '5*8 geroosterde' (werkzaam 5 dagen van 8 uur) (€ 0,4 miljoen) met een verwachte looptijd tot en met 2039.

Voorziening groot onderhoud vaartuigen
Per 1 januari 2025 wordt het levensverlengend onderhoud van de vaartuigen verwerkt als uitbreidingsinvestering onder de vaste activa in plaats van via een voorziening. Het saldo ultimo 2024 is onttrokken aan de voorziening en per 1 januari toegevoegd aan de reserve van de Rijksrederij.

Met ingang van 1 januari 2025 is een stelselwijziging doorgevoerd over de verwerking van het levensduur verlengend onderhoud (LVO) van de vaartuigen. De LVO-uitgaven worden voortaan geactiveerd als uitbreidings-investering en niet langer ten laste van de voorziening gebracht. De wijziging zorgt voor een vereenvoudigd inzicht in de jaarrekening doordat toekomstige LVO-verplichtingen niet langer worden gepresenteerd en verbetert de jaarrekening doordat de schattingsonzekerheid vervalt.

Langlopende schulden
Leningen bij het Ministerie van Financiën
Onder de langlopende schulden zijn de leningen verantwoord die zijn afgesloten bij het Ministerie van Financiën in het kader van de leenfaciliteit voor agentschappen. De leningen worden gebruikt ter financiering van de investeringen in vaste activa.Het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar is gepresenteerd onder de kortlopende schulden.

Kortlopende schulden
Crediteuren
In 2025 is, evenals in 2024, 98% van de facturen binnen dertig dagen na ontvangst betaald. De hoogte van het crediteurensaldo is afhankelijk van operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

Belastingen en premies sociale lasten
Deze post bestaat uit te betalen Vennootschapsbelasting (€ 2,1 miljoen), te betalen btw-aangifte (€ 1,9 miljoen) en een suppletie omzetbelasting tot en met 2024 (- € 3,7 miljoen).

Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën
Dit betreft het gedeelte van de leningen dat wordt afgelost in het komende jaar.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen
De balanspost Saldo Op Ontvangen Bijdragen is op te delen in 2 posten:

Tabel 135 Verloop Saldo Op Ontvangen Bijdragen (bedragen x € 1 miljoen)

	Stand ultimo 2024	Stand ultimo 2025	Mutatie
Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud	711	569	– 142
Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten	347	336	– 11
Totaal	**1.058**	**905**	**– 153**

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het Basis Kwaliteitsniveau (BKN). Bij ontwerpbegroting 2025 was het de verwachting dat RWS minder opdrachten in de markt zou zetten, waardoor het saldo met circa € 155 miljoen zou toenemen. In 2025 is de productie verder op stoom gekomen en heeft RWS meer opdrachten in de markt gezet dan aan opbrengsten is ontvangen. Hierdoor neemt het saldo met – € 142 miljoen af en resteert ultimo 2025 nog € 569 miljoen. Deze toename van de productie is in lijn met gemaakte afspraken om de productie voor instandhouding te verhogen.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten
Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven in het kader van planstudies, Caribisch Nederland, werken voor en met partners, aanvullende opdrachten van het moederdepartement die niet tot BKN behoren en overige opdrachten. In de ontwerpbegroting 2025 was, op basis van de aanwezige opdrachtenportefeuille, uitgegaan van een afname van het saldo met – € 68,3 miljoen. Gedurende 2025 is de orderportefeuille toegenomen en heeft RWS niet alle opdrachten in het jaar af kunnen ronden. Als gevolg hiervan is het saldo minder afgenomen dan bij begroting werd verwacht. De afname over 2025 bedraagt – € 11 miljoen. Het saldo van de balanspost bedraagt daarmee € 336 miljoen.

Overige schulden en overlopende passiva
De overige schulden en overlopende passiva hebben voornamelijk betrekking op derden (leveranciers) en personeel (Individueel Keuze Budget, openstaand verlofsaldo). De hoogte van de overige schulden en overlopende passiva is afhankelijk van de operationele activiteiten, het moment van prestatie verklaren en de voortgang van het betalingsproces.

In onderstaande tabel is voor de vorderingen en schulden aangeven welk deel ultimo 2025 betrekking heeft op het moederdepartement, de overige departementen (inclusief agentschappen) en derden.

Tabel 136 Vorderingen en Kortlopende schulden ultimo 2025 (bedragen x € 1.000)

	Moeder-departement	Overige depar-tementen (incl. agent-schappen)	Derden (buiten het Rijk)	Niet uitgesplitst	Totaal
Stand per 31/12/2025					
Debiteuren[1]	1.222	3.070	33.286	0	**37.578**
Overlopende activa	80	54.045	43.732	6.309	**104.166**
waarvan vooruitbetaalde kosten	0	0	0	6.309	6.309
waarvan nog te ontvangen bedragen	80	54.045	43.732	0	97.857
Crediteuren	1.445	4.063	43.847	0	**49.355**
Belastingen en premies sociale lasten	0	0	229	0	**229**
Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	0	16.406	0	0	**16.406**
Saldo Op Ontvangen Bijdragen	905.228	0	0	0	**905.228**
Overige schulden	0	0	243.400	0	**243.400**
Overlopende passiva	356	7.552	148.552	101.469	**257.929**
waarvan vooruitontvangen bedragen	0	0	0	101.469	101.469
waarvan nog te betalen bedragen	356	7.552	148.552	0	156.460

1 Exclusief de voorziening voor dubieuze debiteuren

Op te leveren projecten
Onder de post op te leveren projecten is de som van de uitgaven op lopende MIRT-projecten tot en met de balansdatum opgenomen. Hier tegenover staat aan activazijde eveneens de post voorraden en onderhanden projecten voor hetzelfde bedrag.

Tabel 137 Kasstroomoverzicht over het jaar 2025 (bedragen x € 1.000)				
		Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)
1.	**Rekening-courant RHB 1 januari 2025 + stand depositorekeningen**	**1.578.738**	**1.433.699**	**– 145.039**
	Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	4.030.729	4.391.484	360.755
	Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	– 3.911.961	– 4.468.563	– 556.602
2.	**Totaal operationele kasstroom**	**118.768**	**– 77.079**	**– 195.847**
	Totaal investeringen (-/-)	– 42.124	– 42.754	– 630
	Totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (+)	0	1.513	1.513
3.	**Totaal investeringskasstroom**	**– 42.124**	**– 41.241**	**883**
	Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0		0
	Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0		0
	Aflossingen op leningen (-/-)	– 17.339	– 16.196	1.143
	Beroep op leenfaciliteit (+)	40.018	33.991	– 6.027
4.	**Totaal financieringskasstroom**	**22.679**	**17.795**	**– 4.884**
5.	**Rekening-courant RHB 31 december 2025 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4)**	**1.678.062**	**1.333.174**	**– 344.887**

Toelichting

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de ontvangsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

De hogere ontvangsten operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 360,7 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere ontvangsten van het moederdepartement, en derden. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de post Omzet moederdepartement en omzet derden in het exploitatieoverzicht.

De hogere uitgaven operationele kasstroom ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 556,6 miljoen worden met name veroorzaakt door de hogere uitgaven voor personele en materiële kosten en kosten uitbesteed werk en andere externe kosten. Voor meer toelichting wordt verwezen naar de posten personele kosten, materiële kosten en kosten uitbesteed werk en andere externe kosten in het exploitatieoverzicht.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de investeringen in nieuwe en bestaande activa en de boekwaarden, boekwinsten en boekverliezen van de verschrootte en verkochte vaste activa.

In 2025 is geïnvesteerd in grond en gebouwen (€ 6 miljoen), machines en installaties (€ 3,6 miljoen), andere vaste bedrijfsmiddelen (€ 14,6 miljoen) en vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald (€ 18,6 miljoen). Onder de vaste activa van de balans zijn de investeringen verder toegelicht.

Het totaal boekwaarde desinvesteringen inclusief saldo boekwinsten (€ 1,5 miljoen) heeft voornamelijk betrekking op buitengebruikstellingen van kantoormeubilair en apparaten.

Financieringskasstroom
Hieronder vallen alle geldstromen die te relateren zijn aan de financiering van RWS.

De lagere aflossing op leningen ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 1,1 miljoen is het gevolg van een lager beroep op de leenfaciliteit in 2024. Voor een aantal categorieën was eind 2024 het leenplafond bereikt waardoor er niet geen aanspraak op de leenfaciliteit gedaan kon worden.

Hetzelfde geldt voor het lagere beroep op de leenfaciliteit ten opzichte van de begroting 2025 ad. € 6,0 miljoen. Ook in 2025 is voor een aantal categorieën het leenplafond bereikt.

Tabel 138 Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2025

Omschrijving generiek deel	Realisatie				Vastgestelde begroting
	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2025**
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	1,4	1,4	1,6	1,7	1,6
Hoofdwegennet (HWN)	28,6	33,2	36,7	40,6	37,0
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	29,4	31,2	34,0	36,1	32,7
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet					
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet	25%	23%	23%	22%	22%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)					
Tarief per FTE	142.639	153.472	168.591	173.424	152.473
Met prijspeilcorrectie^[1]	139.504	145.077	160.057	165.700	
Omzet agentschap per productgroep (bedragen x € 1.000)					
Hoofdwatersystemen (HWS)	592.200	687.962	763.014	865.108	708.346
Hoofdwegennet (HWN)	1.384.350	1.564.911	1.941.821	2.097.309	1.709.916
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	782.191	849.555	887.599	900.931	948.124
Overig	34.757	56.199	74.618	229.247	136.931
TOTAAL	**2.793.498**	**3.158.627**	**3.667.052**	**4.092.595**	**3.503.317**
Bezetting					
FTE formatie	9.674	9.869	10.111	10.104	9.884
FTE bezetting	10.167	10.721	11.248	11.235	
% overhead	14%	14%	15%	14%	13%
Exploitatiesaldo (% van de baten)					
Exploitatiesaldo (% van de baten)	0,9%	0,3%	– 1,9%	– 0,5%	0,1%
Gebruikerstevredenheid					
Publieksgerichtheid[2]	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWS	*	*	*	*	70%
Gebruikerstevredenheid HWN	80%	79%	74%	73%	80%
Gebruikerstevredenheid HVWN	77%	69%	69%	69%	75%
Ontwikkeling PIN-waarden					
Hoofdwatersystemen (HWS)	106	103	101	100	100
Hoofdwegennet (HWN)	101	101	100	100	100
Hoofdvaarwegennet (HVWN)	110	107	104	100	100

1 De berekening voor de prijspeilcorrectie is in 2021 verbeterd. Om een goede vergelijking met voorgaande jaren te kunnen maken, is het tarief per FTE met prijspeilcorrectie met terugwerkende kracht gecorrigeerd. Het tarief per FTE zonder prijspeilcorrectie is niet gewijzigd. '
2 *niet gemeten

Apparaatskosten per eenheid areaal
Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van Rijkswaterstaat maakt voor Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal. De hogere apparaatskosten per eenheid areaal worden met name veroorzaakt door de loon- en prijsbijstelling 2025 en de toekenning van capaciteit voor Weginspecteurs op het Hoofdwegennet.

Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet
Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (inclusief GVKA-gelden) van Rijkswaterstaat. De realisatie is in lijn met de begroting 2025.

Tarief per FTE
Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiële kosten, rentekosten en afschrijvingskosten) per formatieve ambtelijke FTE (10.104 FTE). De stijging van de kosten per FTE ten opzichte van de begroting 2025 is met name het gevolg van de hogere pensioenlasten, de kosten voor de toename van het IKB-spaarverlof en de overbezetting. De kosten per FTE op basis van de bezetting ultimo 2025 (11.235 FTE) bedragen € 155.966.

Omzet agentschap per product
In deze tabel is de omzet moederdepartement (inclusief het Saldo Op Ontvangen Bijdragen) uitgesplitst naar de verschillende netwerken.

Bezetting
Deze voorgeschreven indicator geeft aan hoe de ambtelijke formatie van Rijkswaterstaat zich ontwikkelt. Op zichzelf zegt dit kengetal niets over de doelmatigheid van de organisatie, maar moet dit worden bezien in relatie tot de productieopgave van RWS. De formatie in 2025 is gedurende het jaar met 220 FTE opgehoogd van 9.884 FTE naar 10.104 FTE. Deze ophoging is toegelicht onder de personele kosten.

De bezetting ultimo 2025 bedraagt 11.235 FTE en ligt boven de formatie ultimo 2025 van 10.104 FTE. Deze overbezetting wordt met name veroorzaakt door FTE die kennis en expertise ter beschikking stellen aan overige departementen en derden in het kader van Werken voor en met Partners. Deze FTE zitten niet in de formatie en worden gefinancierd vanuit de opbrengsten Werken voor en met Partners.

Exploitatiesaldo (% van de omzet)
Deze voorgeschreven indicator toont de ontwikkeling van het saldo van baten en lasten als percentage van de totale baten. Een negatief percentage duidt op een negatief saldo van baten en lasten.

Gebruikerstevredenheid
De tevredenheid onder gebruikers over de kwaliteit van het Hoofd(vaar)wegennet bedraagt 73% c.q. 69%. De tevredenheid is daarmee nagenoeg onveranderd ten opzichte van 2024.

Ontwikkeling PIN-waarden
Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de PIN-waarden (prestatie-indicatorwaarden) per netwerk. In de berekening van de PIN-waarden wordt het verslagjaar als basisjaar genomen en worden de voorgaande jaren hierop aangepast.

Ten opzichte van eerdere jaren laat dit een afname van de toestand van het areaal zien.

2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) draagt 24/7 bij aan een veilig en leefbaar Nederland, door de samenleving te voorzien van onafhankelijke kennis, advies en waarschuwingen over risico's op het gebied van weer, klimaat en seismologie. Het KNMI richt zich op publieke taken. Per 1 januari 2016 is de Wet taken Meteorologie en Seismologie (WtMS) in werking getreden.

Producten en diensten
Om de bovengenoemde doelstelling te bereiken levert het KNMI voortdurend informatie, kennis en data op het gebied van meteorologie en seismologie. Deze worden permanent bijgehouden volgens de modernste inzichten van wetenschap en techniek. Informatie, kennis en data moeten ook effectief op de plaatsen terechtkomen waar ze daadwerkelijk nodig zijn: bij burgers, brandweer, politie, water- en wegbeheerders, luchtvaartautoriteiten, bedrijven, beleidsmakers en rampenbestrijders. Daarbij spelen ook de particuliere weerbureaus en de media een belangrijke rol. Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in het beleidsartikel 23.

Tabel 139 Staat van baten en lasten van het baten-lastenagentschap 2025 (bedragen x € 1.000)

	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)	Realisatie 2024 (4)
Baten				
Omzet	**121.848**	**120.962**	**– 886**	**115.710**
waarvan omzet moederdepartement	81.112	75.732	– 5.380	74.900
waarvan omzet overige departementen	4.950	4.882	– 68	5.001
waarvan omzet derden	35.786	40.348	4.562	35.809
Rentebaten	200	435	235	996
Vrijval voorzieningen	0	0	0	1
Bijzondere baten	0	2	2	1
Totale Baten	**122.048**	**121.399**	**– 649**	**116.708**
Lasten				
Apparaatskosten	**99.494**	**100.090**	**596**	**96.877**
- Personele kosten	61.223	63.379	2.156	62.329
waarvan eigen personeel	*55.224*	*58.663*	3.439	*53.839*
waarvan inhuur externen	*5.999*	*4.716*	– 1.283	*8.484*
waarvan overige personele kosten	–	–	0	*6*
- Materiële kosten	38.271	36.711	– 1.560	34.549
waarvan apparaat ICT	*16.164*	*16.272*	108	*16.865*
waarvan bijdrage aan SSO's	*2.215*	*3.111*	896	*2.382*
waarvan overige materiële kosten	*19.892*	*17.328*	– 2.564	*15.301*
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	**20.321**	**20.823**	**502**	**20.781**
Rentelasten	100	171	71	144
Afschrijvingskosten	**2.107**	**1.615**	**– 492**	**1.707**
- Materieel	2.047	1.551	– 496	1.654
waarvan apparaat ICT	*69*	*231*	162	*38*
waarvan overige materiële afschrijvingskosten	*1.978*	*1.320*	– 657	*1.616*
- Immaterieel	60	64	4	53
Overige lasten	0	11	11	1.064
waarvan dotaties voorzieningen	0	11	11	0
waarvan bijzondere lasten	0	0	0	1.064
Totaal Lasten	**122.023**	**122.710**	**687**	**120.573**
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	**25**	**– 1.311**	**– 1.336**	**– 3.865**
Agentschapsdeel Vpb-lasten	**25**	**114**	**89**	**22**
Saldo van baten en lasten na resultaatbestemming	0	– 1.425	– 1.425	– 3.887

Tabel 140 Voorgestelde resultaatbestemming voor het jaar 2025 (bedragen x € 1.000)

Voorgestelde resultaatbestemming	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie (2)	Verschil (3) = (1) + (2)	Realisatie t-1 (4)
(Voorgesteld resultaat als volgt te verdelen)				
Toevoeging/ onttrekking:				
- Pok/Wau *				
- Exploitatiereserve	0	– 1.425	– 1.425	**– 3.887**
Saldo van baten en lasten	**0**	**– 1.425**	**– 1.425**	**– 3.887**

Toelichting
Het nog te verdelen resultaat 2025 bedraagt – € 1,4 miljoen.

Baten

Omzet

Omzet moederdepartement

De bijdrage van het moederdepartement dient ter dekking van de taken onder de Wet Meteorologie en Seismologie. Daarnaast stelt het moederdepartement aanvullende middelen beschikbaar voor het uitvoeren van aanvullende maatwerk opdrachten.

Tabel 141 Specificatie omzet moederdepartement 2025 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	676	933	257	801
Artikel 16 Openbaar vervoer en Spoor	15	16	1	–
Artikel 17 Luchtvaart	29	30	1	28
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	–	35	35	–
Artikel 20 Lucht en Geluid	–	–	0	15
Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie	62.126	75.514	13.388	69.850
Nog uit te voeren werkzaamheden	14.447	– 4.795	– 19.242	603
Bijdrage RWS	2.550	2.930	380	0
ANVS	246	252	6	246
Overig IenW	1.023	817	– 206	3.357
Totaal	**81.112**	**75.732**	**– 5.380**	**74.900**
* waarvan direct gerelateerd aan geleverde producten/diensten	60.791	54.910	– 5.881	54.119
* waarvan programma (aadoberservatie)	20.321	20.823	502	20.781

Toelichting

De bijdrage van het moederdepartement dient ter dekking van de taken onder de Wet Meteorologie en Seismologie. Daarnaast stelt het moederdepartement aanvullende middelen beschikbaar voor het uitvoeren van aanvullende maatwerk opdrachten.

Artikel 23 Meteorologie, seismologie en aardobservatie: Omzet is met name hoger dan begroot door FTO Cabauw, Regie en Digilab (totaal + € 4,9 miljoen), aanvullende ontvangen gelden ter compensatie van de verlofreservering (+ € 1,9 miljoen), BES (€ +0,6 miljoen) en Sterna (€ 0,9 miljoen), toevoegen loon- en prijsbijstelling (€ 1,5 miljoen) en een kasschuif (+ € 3 miljoen) bij aardobservatie.

De bijdrage RWS was in 2024 eenmalig niet gerealiseerd als agentschapsbijdrage, maar door middel van een ontvangst rechtstreeks van RWS. In 2025 heeft RWS deze op de gebruikelijke manier, via de agentschapsbijdrage, overgeboekt. De bijdrage RWS van 2024 (€ 2,6 miljoen) staat hierdoor gepresenteerd onder overig IenW in plaats van bijdrage RWS.

De nog uit te voeren werkzaamheden verschillen zo'n € 19 miljoen met de begroting. De grootste verschillen betreffen Masterplan (€ 7,1 miljoen) en FTO (€ 4,5 miljoen). Bij beide was ten tijde van het opstellen van de begroting bedacht dat in 2025 gelden zouden worden uitgegeven die reeds voor 2025 waren ontvangen. De projecten zijn echter vertraagd waardoor ook van de in 2025 ontvangen agentschapsbijdragen een deel is overgebleven en is toegevoegd aan de vooruitontvangen gelden.

Bij aardobservatie is het verschil € 3,5 miljoen. Dit komt voornamelijk doordat KNMI in 2025 een kasschuif van € 3 miljoen heeft ontvangen.

Daarnaast was € 2 miljoen voor Seismologisch netwerk begroot. Deze gelden worden echter rechtstreeks van KGG ontvangen in plaats van via IenW.

Tabel 142 Specificatie omzet per productgroep 2025 (bedragen x € 1.000)

Productgroep	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Meteorologie	57.666	53.482	– 4.184	52.522
Seismologie	3.125	1.427	– 1.698	1.597
Aardobservatie	20.321	20.823	502	20.781
Totaal	**81.112**	**75.732**	**– 5.380**	**74.900**

Toelichting
Bij Meteorologie is minder gerealiseerd dan begroot (€ 3,7 miljoen) doordat Masterplan de Bilt is vertraagd.

Bij Seismologie was € 2 miljoen voor Seismologisch netwerk begroot. Deze gelden worden echter rechtstreeks van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) ontvangen in plaats van via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

Omzet overige departementen
De omzet overige departementen heeft betrekking op van andere departementen (dan IenW) ontvangen vergoedingen voor opdrachten die door KNMI voor die andere departementen zijn uitgevoerd.

Tabel 143 Specificatie omzet overige departementen 2025 (bedragen x € 1.000)

Omschrijving	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Ministerie van Economische Zaken	3.336	540	– 2.796	3.252
Ministerie van Defensie	1.589	1.663	74	1.508
Ministerie van Buitenlandse Zaken	25	48	23	15
Ministerie van Klimaat en Groene Groei	–	2.230	2.230	–
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	–	200	200	149
Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	–	149	149	–
Overig	–	52	52	77
Totaal	**4.950**	**4.882**	**– 68**	**5.001**

Toelichting
De omzet overige departementen is in lijn met de begroting. Wel is er een verschuiving tussen de omzet van het Ministerie van Economische Zaken naar het Ministerie van Klimaat en Groene Groei. Dit komt door de splitsing van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. In 2025 zijn enkele opdrachtgevers van naam gewijzigd zodat de realisatie bij het juiste departement wordt weergegeven. Ten opzichte van 2024 zijn diverse kleine nieuwe projecten gestart (totaal + € 0,6 miljoen) en is het project EZK Seismologie (- € 0,8 miljoen) geëindigd.

Omzet derden
De omzet derden heeft betrekking op vergoedingen voor activiteiten die door het KNMI voor derden partijen, niet zijnde ministeries, zijn uitgevoerd.

Tabel 144 Specificatie omzet derden 2025 (bedragen x €1.000)				
Omschrijving	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Luchtvaart	19.281	19.124	– 157	17.412
Subsidieprojecten	14.004	19.184	5.180	16.397
Overig	2.501	2.040	– 461	2.000
Totaal	**35.786**	**40.348**	**4.562**	**35.809**

Toelichting
De omzet luchtvaart is gerelateerd aan de kosten voor luchtvaart. In verband met de cao stijging en inflatie zijn de kosten voor luchtvaart in 2025 toegenomen ten opzichte van 2024. Dit leidt ook tot een toename van de omzet luchtvaart. Per 1 januari 2025 is een nieuw luchtvaartcontract (RP4) van start gegaan. Hierover werd ten tijde van het opstellen van de begroting al onderhandeld. Daardoor waren de kosten en opbrengsten 2025 al goed in te schatten.

Rentebaten
De rentebaten in 2025 € 0,4 miljoen (2024: € 1 miljoen) bestaan voornamelijk uit de rente op de rekening-courant rekening.

Bijzondere baten
De bijzondere baten bestaan uit de verkoopopbrengsten van een tweetal afgevoerde materiële vaste activa items.

Nieuwe regeling agentschappen
Per 1 januari 2025 is de nieuwe Regeling Agentschappen ingegaan. Onderdeel van de nieuwe regeling betreft nieuwe omzet categorieën, namelijk bekostiging op basis van output en/of input. Volgens de Rijksbegrotingsvoorschriften dient hierover in de toelichting alvast inzicht over gegeven te worden.

De nieuwe omzetindeling zal als volgt zijn:

Tabel 145 Nieuwe categorieën van baten (bedragen x €1.000)			
	Vastgestelde begroting (1)	Realisatie 2025 (2)	Verschil (3) = (2) - (1)
Baten als tegenprestatie voor de levering van producten en/of diensten	–	–	–
Baten als tegenprestatie voor levering van input	*121.848*	*120.962*	*886*
* Basis	76.879	70.725	– 6.154
* Maatwerk	30.965	30.757	– 208
* Subsidie	14.004	19.480	5.476
Totaal	**121.848**	**120.962**	**– 886**

Toelichting
Basis
De baten zijn met name lager dan begroot doordat de gelden voor Seismologisch netwerk rechtstreeks van het ministerie van KGG worden ontvangen in plaats van via IenW (- € 2 miljoen) en door vertraging Masterplan (- € 7,1 miljoen).

Hogere baten door aanvullende ontvangen gelden ter compensatie van de verlofreservering (+ € 1,8 miljoen), BES (+ € 0,6 miljoen) en toevoegen loon- en prijsbijstelling (+ € 1,5 miljoen).

Maatwerk
De baten van het Ministerie van Economische Zaken/KGG zijn € 0,5 miljoen lager door vertragingen. Door nieuwe projecten zijn de baten toch redelijk in lijn met de begroting.

Subsidie
De baten voor subsidieprojecten zijn met name hoger dan begroot doordat het project EarthCARE DISC niet was begroot, terwijl de realisatie ruim € 5 miljoen is.

Uiteenzetting van de van de huidige omzet categorieën naar de nieuwe categorieën:

Tabel 146 Vertaling van huidige omzetcategorieen naar nieuwe categorieën van baten (bedragen x €1.000)

x € 1.000	Basis	Maatwerk	Subsidie	Totaal omzet
Omzet moederdepartement	70.445	5.206	82	75.732
Omzet overige departementen	149	4.519	214	4.882
Omzet derden	131	21.032	19.184	40.348
Totaal	**70.725**	**30.757**	**19.480**	**120.962**

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten

Tabel 147 Specificatie personele kosten (bedragen x € 1.000)

	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Eigen personeelskosten				
Loonkosten		53.742		49.890
Overige		4.921		3.949
Totaal eigen personeelskosten	55.224	58.663	3.439	53.839
Inhuur	5.999	4.716	– 1.283	8.484
Overige personele kosten	0	0	0	6
Totaal personeelskosten	**61.224**	**63.379**	**2.155**	**62.329**
Gemiddeld aantal fte	492	499	7	483
Mutatie fte t.o.v. voorgaand jaar		3,3%		9,9%
Loonsom per medewerker		107,7		103,3
Mutatie salariskosten per medewerker		4,3%		7,0%

Toelichting
De gemiddelde bezetting in 2025 is uitgekomen op 499 fte (2024: 483 fte), dit is iets meer dan de begroting. De loonkosten zijn gestegen met € 3,9 miljoen door een toename van het aantal fte's en een toename van het loon per medewerker (cao verhoging per 1 juli 2024 werkt in 2025 het hele jaar door en bij sommige een trede erbij).

De inhuur is met € 3,8 miljoen gedaald. Deze daling wordt vooral verklaard door een afname van het aantal externen door strengere handhaving van de Wet DBA, verambtelijking en taakstellingen. De inhuur bedraagt 7% (2024: 14%) van de totale personeelskosten, een halvering dus.

Materiële kosten

Tabel 148 Specificatie materiële kosten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Apparaat ICT	16.164	16.272	108	16.865
Bijdrage aan SSO's	2.215	3.111	896	2.382
Overige materiele kosten	19.892	17.328	– 2.564	15.301
Totaal	**38.271**	**36.711**	**– 1.560**	**34.548**

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten
De betreft de jaarlijkse contributies aan EUMETSAT.

Rentelasten
De rentelasten bestaan voornamelijk uit rente (0,0% – 2,85%) op de bestaande leningen.

Afschrijvingskosten
De afschrijvingskosten zijn in 2025 (net zoals in 2024) lager uitgevallen dan oorspronkelijk begroot. Dit komt met name door het uitblijven van investeringen en door het later in gebruik nemen van de activa.

Overige Lasten
Dotaties voorzieningen
In 2025 heeft een dotatie aan de wachtgeldvoorziening plaatsgevonden.

Bijzondere lasten

Tabel 149 Bijzondere lasten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Boekverlies activa	0	0	0	1.075
Overig	0	0	0	– 11
Totaal	0	0	0	1.064

In 2024 is de HPC ruimte afgewaardeerd wegens afvoer via domeinen.

Agentschapsdeel Vpb lasten

Tabel 150 Agentschapsdeel Vpb lasten (bedragen x € 1.000)				
Omschrijving	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Realisatie 2024
Huidig boekjaar	25	16	– 9	23
Voorgaande boekjaren	0	98	98	– 1
Totaal	25	114	89	22

Saldo van baten en lasten
Het resultaat over 2025 is € 1,4 miljoen negatief. Het verwachte resultaat in de begroting 2025 was begroot nihil. Het resultaat zal ten laste van het eigen vermogen worden gebracht.

Rekening houdend met verplichte eigen vermogensmutaties, is het resultaat 0,3m positief. Er zijn geen extra acties nodig vanuit de directie van het KNMI. De directie van het KNMI zal er tussentijds op toezien dat de begroting 2026 zal worden gevolgd en derhalve het gerealiseerde resultaat gedurende het jaar kritisch blijven volgen opdat, indien nodig, er tijdig door het KNMI kan worden bijgestuurd.

Balans

Tabel 151 Balans per 31 december 2025 (bedragen x € 1.000)		
(voor resultaatbestemming)	31-12-2025	31-12-2024
Activa		
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	**59**	**54**
Materiële vaste activa	**9.384**	**8.942**
waarvan grond en gebouwen	253	244
waarvan machines en installaties	30	0
waarvan andere vaste bedrijfsmiddelen	6.896	6.588
waarvan vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering en vooruitbetaald op materiële vaste activa	2.205	2.110
Totaal vaste activa	**9.443**	**8.996**
Vlottende activa	**45.211**	**42.591**
Onderhanden projecten	7.447	7.951
Vorderingen	14.077	20.227
waarvan debiteuren	415	2.820
Waarvan belastingen en premies sociale lasten	48	1.555
waarvan overige vorderingen	11.866	14.653
waarvan overlopende activa	1.748	1.199
Liquide middelen	23.687	14.413
Totaal activa	**54.654**	**51.587**
Passiva		
Eigen vermogen	**3.721**	**5.146**
* Exploitatiereserve	5.146	9.033
* Onverdeeld resultaat	– 1.425	– 3.887
Voorzieningen	**0**	**36**
Langlopende schulden	**7.054**	**7.115**
* Leningen bij het Ministerie van Financiën	7.054	7.115
Kortlopende schulden	**43.879**	**39.290**
* Onderhanden projecten	20.389	15.321
* Crediteuren	687	248
* Belastingen en premies sociale lasten	0	0
* Kortlopend deel leningen bij het Ministerie van Financiën	1.612	1.611
* Overige schulden	18.380	18.504
* Overlopende passiva	2.812	3.606
Totaal passiva	**54.654**	**51.587**

Toelichting balans

Tabel 152 Debiteuren (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Moederdepartement	5	–
Andere ministeries	65	31
Derden	345	2.789
Dubieuze debiteuren	–	–
Totaal	**415**	**2.820**

Tabel 153 Belastingen en premies sociale verzekeringen (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Omzetbelasting	48	1.555
Totaal	**48**	**1.555**

Tabel 154 Overige vorderingen (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Vorderingen luchtvaart	11.303	13.972
Vorderingen moederdepartement	23	60
Vorderingen andere ministeries	533	621
Vorderingen derden	7	–
Totaal	**11.866**	**14.653**

Tabel 155 Overlopende activa (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Vooruitbetaalde kosten moederdepartement	–	–
Vooruitbetaalde kosten andere ministeries	–	–
Vooruitbetaalde kosten derden	831	972
Nog te ontvangen facturen	917	227
Totaal	**1.748**	**1.199**

Tabel 156 Opbouw Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)			
	Begroot 2025	2025	2024
Stand eigen vermogen per 31 december jaar – 1		9.033	4.728
Bij: Onverdeeld resultaat		– 3.887	– 633
Stand per 1 januari	**4.095**	**5.146**	**4.095**
Bij: Eenmalige uitkering van moederdepartement	–	–	–
Bij: Bijdrage MP en WAU 3	–	–	4.938
Bij: Onverdeeld resultaat	–	– 1.425	– 3.887
Stand per 31 december	**4.095**	**3.721**	**5.146**
% gemiddelde omzet laatste 3 jaar	3,6%	3,3%	4,9%

Toelichting
Het KNMI heeft in 2025 een negatief resultaat van € 1,4 miljoen (2024: € -3,9 miljoen). Dit resultaat is negatief door een tweetal projecten namelijk het Masterplan (MP) en WAU 3 (in 2024: CIO, IHH en MP). Voor beide projecten heeft KNMI in voorgaande jaren gelden ontvangen die rechtstreeks in het eigen vermogen verantwoord moesten worden. Indien deze als baten in de omzet geboekt zouden zijn was het resultaat in 2025 € 0,3 miljoen positief.

Het resultaat wordt onttrokken aan het eigen vermogen waarmee de stand eind december 2025 op € 3,7 miljoen positief uitkomt. Dit valt binnen het maximum van 5% van de gemiddelde omzet van de laatste 3 jaar.

Per ultimo boekjaar is het eigen vermogen als volgt te besteden:

Tabel 157 Onderverdeling Eigen Vermogen (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
IHH/CIO	–	–
Masterplan	2.327	3.351
WAU 3	–	728
Vrij besteedbaar eigen vermogen	1.394	1.067
Totaal	**3.721**	**5.146**

Voorzieningen

Tabel 158 Specificatie voorzieningen (bedragen x € 1.000)	
	Wachtgeld
Stand per 1 jan 2025	**36**
Bij:	
Dotatie	11
Af:	
Vrijval	–
Uitkering	47
Totaal af	47
Stand per 31 dec 2025	**–**

Toelichting
Wachtgeldvoorziening
In 2015 is er een wachtgeldvoorziening gevormd voor een wettelijke en juridische verplichting aan één voormalige medewerker. Deze verplichting is in juni 2025 geëindigd.

Tabel 159 Crediteuren (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Moederdepartement	–	–
Andere ministeries	38	– 2
Derden	649	250
Totaal	**687**	**248**

Tabel 160 Overige schulden (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Te betalen vakantiedagen	9.601	6.959
Te betalen jubilea	92	62
Nog te betalen moederdepartement	190	2.183
Nog te betalen andere minsteries	1.187	1.855
Nog te betalen derden	7.310	7.445
Totaal	**18.380**	**18.504**

Tabel 161 Overlopende passiva (bedragen x € 1.000)		
	31-12-2025	31-12-2024
Vooruitontvangen moederdepartement	2.080	2.856
Vooruitontvangen overige ministeries	–	8
Vooruitontvangen derden	732	742
Totaal	**2.812**	**3.606**

Kasstroomoverzicht

Tabel 162 Kasstroomoverzicht over 2025 (bedragen x € 1.000)

		(1) Vastgestelde begroting	(2) Realisatie	Verschil (3)=(2)-(1)
1.	**Rekening-courant RHB 1 januari 2025 + stand depositorekeningen**	**10.759**	**14.413**	**3.654**
	Totaal ontvangsten operationele kasstroom (+)	4.357	13.337	8.980
	Totaal uitgaven operationele kasstroom (-/-)	– 9.086	– 1.940	7.146
2.	**Totaal operationele kasstroom**	**– 4.729**	**11.397**	**16.126**
	Totaal investeringen (-/-)	– 3.090	– 2.061	1.029
	Totaal boekwaarde desinvesteringen (+)	0	0	0
3.	**Totaal investeringskasstroom**	**– 3.090**	**– 2.061**	**1.029**
	Eenmalige uitkering aan moederdepartement (-/-)	0	0	0
	Eenmalige storting door het moederdepartement (+)	0	0	0
	Aflossingen op leningen (-/-)	– 2.281	– 1.612	669
	Beroep op leenfaciliteit (+)	3.090	1.551	– 1.539
4.	**Totaal financieringskasstroom**	**809**	**– 61**	**– 870**
5.	**Rekening-courant RHB 31 december 2025 + stand depositorekeningen (=1+2+3+4), de maximale roodstand is 0,5 miljoen €.**	**3.749**	**23.687**	**19.939**

Toelichting

Operationele kasstroom

Totaal ontvangsten operationele kasstroom bestaat uit afschrijvingskosten (€ 1,6 miljoen), een toename van de schulden met betrekking tot de onderhanden projecten (€ 5,5 miljoen) en een afname van de vorderingen (€ 6,2 miljoen)

Totaal uitgaven operationele kasstroom bestaan uit het resultaat boekjaar (- € 1,4 miljoen), en de afname van de kortlopende schulden excl. onderhanden projecten (€ 0,5 miljoen).

Investeringskasstroom

De investeringen in 2025 hebben voornamelijk betrekking op investeringen in meetapparatuur (sensoren, meetmasten, dataloggers, kasten).

Financieringskasstroom

In 2025 zijn geen directe vermogensmutatie gedaan vanuit of naar het moederdepartement.

In 2025 is er voor € 1,6 miljoen een beroep op de leenfaciliteit ter financiering van de investeringen in 2025. Niet voor alle investeringen is gebruik gemaakt van de leenfaciliteit, een deel van de investeringsuitgaven is direct gefinancierd door opdrachtgevers.

Per saldo is het saldo van de rekening-courant bij het Ministerie van Financiën gestegen van € 14,4 miljoen naar € 23,7 miljoen.

Doelmatigheidsindicatoren

Tabel 163 Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2025

Overzicht doelmatigheidsindicatoren per 31 december 2025	Realisatie				Begroting
	2022	2023	2024	2025	2025
Kostprijs per product[1]					
- percentage overhead	88	91	78	88	82
- fte's indirect	115	141	152	149	162
Tarieven/uur	99	104	95	103	101
Omzet per productgroep (PxQ)[2]					
- meteorologie	72.241	79.912	89.046	94.690	94.248
- seismologie	4.354	3.810	5.883	5.450	7.279
- aardobservatie	19.762	19.927	20.781	20.823	20.321
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	411	443	483	499	492
Saldo van baten en lasten (%)	0%	– 1%	– 3%	– 1%	0%

1 = indexcijfer, 2020 = 100
2 bedragen x € 1.000

Toelichting

Kostprijs per product
Het geïndexeerde percentage overhead is gestegen ten opzichte van 2024 (+12,0%). Dit wordt vooral veroorzaakt door gestegen kosten voor uitbesteding (+5%), hogere kosten inzet personeel (+6%) en hogere kosten verlofreservering (+3%). Daartegenover staan lager kosten inhuur (-4%).

Het aantal fte's indirect is gedaald ten opzichte van 2024 (-2%). Voornaamste daling in inzet betreft de interne opleiding voor meteorologen welke begin 2025 is beëindigd waardoor meer inzet op projecten/activiteiten met een directe relatie met producten (direct productief) mogelijk werd.

Tarieven/uur
De tarieven per uur zijn gestegen ten opzichte van 2024 (10%). De loonkosten per uur zijn gestegen doordat de cao-stijging van juli 2024 nu volledig doorwerkt over heel 2025 (+4%). Door gestegen kosten van de overhead is ook het uurtarief voor overhead gestegen (+6%).

FTE per 31 december (gemiddelde)
Het aantal fte's (gemiddelde) is gestegen met 16 (3,2%). Dit komt mede doordat er posities zijn vervuld door vaste medewerkers waar deze eerder door externe medewerkers werden vervuld.

10. Saldibalans

Tabel 164 Saldibalans per 31 december 2025 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (bedragen x € 1.000)

	Activa	31-12-2025	31-12-2024		Passiva	31-12-2025	31-12-2024
Intra-comptabele posten				**Intra-comptabele posten**			
1)	Uitgaven ten laste van de begroting	13.905.421	13.918.639	2)	Ontvangsten ten gunste van de begroting	117.106	66.520
3)	Liquide middelen	0	0				
4)	Rekening-courant RHB (Rijkshoofdboekhouding)	0	0	4a)	Rekening-courant RHB	13.768.458	13.824.993
5)	Rekening-courant RHB Begrotingsreserve	0	0	5a)	Begrotingsreserves	0	0
6)	Vorderingen buiten begrotingsverband	8.329	5.473	7)	Schulden buiten begrotingsverband	28.186	32.599
8)	Kas-transverschillen	0	0				
Subtotaal intra-comptabel		**13.913.750**	**13.924.112**	**Subtotaal intra-comptabel**		**13.913.750**	**13.924.112**
Extra-comptabele posten							
9)	Openstaande rechten	0	0	9a)	Tegenrekening openstaande rechten	0	0
10)	Vorderingen	9.175	50.454	10a)	Tegenrekening vorderingen	9.175	50.454
11a)	Tegenrekening schulden	0	0	11)	Schulden	0	0
12)	Voorschotten	4.776.180	4.338.893	12a)	Tegenrekening voorschotten	4.776.180	4.338.893
13a)	Tegenrekening garantieverplichtingen	842.881	805.415	13)	Garantieverplichtingen	842.881	805.415
14a)	Tegenrekening andere verplichtingen	3.011.822	2.812.609	14)	Andere verplichtingen	3.011.822	2.812.609
15)	Deelnemingen	0	0	15a)	Tegenrekening deelnemingen	0	0
Subtotaal extra-comptabel		**8.640.058**	**8.007.371**	**Subtotaal extra comptabel**		**8.640.058**	**8.007.371**
Totaal		**22.553.808**	**21.931.483**	**Totaal**		**22.553.808**	**21.931.483**

Toelichting samenstelling saldibalans
Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Waterstaat (XII), het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII).

Wat betreft de toelichtingen zijn de volgende uitgangspunten toegepast. Een post, welke in verhouding tot de totale omvang van de balansregel een grote omvang heeft of de grens van € 25 miljoen overschrijdt, is tekstueel toegelicht.

Alle bedragen in de saldibalans zijn, conform de regelgeving, naar boven afgerond. Als gevolg hiervan kunnen kleine verschillen ontstaan met de overige tabellen waarbij de reguliere afrondingsregels zijn gebruikt.

4) Rekening-courantverhouding Rijkshoofdboekhouding
Deze balansregel geeft de financiële verhouding met de Rijksschatkist weer.

6) Vorderingen buiten begrotingsverband
Onder de vorderingen buiten begrotingsverband zijn posten opgenomen, die nog met derden moeten worden verrekend.

Tabel 165 Specificatie vorderingen (bedragen € 1.000)	
Verrekenposten personeel HRM	679
Belastingdienst te vorderen BTW	6.782
Overig	868
Totaal	**8.329**

Toelichting
Verrekenposten personeel HRM
De openstaande verrekenposten personeel HRM betreffen verstrekte voorschotten in het kader van onderwijskosten, verhuiskosten en aanloopkosten. Daarnaast worden nog enkele bedragen ingehouden op salarissen van personeelsleden, omdat aan hen een voorschot op het salaris is verstrekt.

Belastingdienst te vorderen BTW
De te vorderen BTW bestaat voor een groot deel (€ 6 miljoen) uit de BTW-aangifte voor de Zuidasdok over het vierde kwartaal 2025.

Overig
Onder overig vallen o.a. de vorderingen die de Inspectie Leefomgeving en Transport op derden voor de vergunningverleningen/leges heeft ingesteld.

7) Schulden buiten begrotingsverband
Onder de schulden buiten begrotingsverband zijn de posten opgenomen, die nog aan derden moeten worden betaald.

Tabel 166 Specificatie schulden (bedragen € 1.000)	
Gelden in Depot	10.884
Bijdragen	3.450
Vooruitontvangen bedragen	1.657
Overig	12.195
Totaal	**28.186**

Toelichting
Gelden in depot
De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) en de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) in het kader van de EVOA hebben van derden respectievelijk € 0,3 miljoen en € 10,5 miljoen aan bedragen ontvangen als vorm van zekerheid. Deze Gelden in Depot worden teruggestort als de voorwaarden zijn komen te vervallen.

Bijdragen
De bijdragen betreffen de rekening-courant verplichtingen van de Inspectieraad, Paris MOU en de SBR Wonen. De uitgaven worden rechtstreeks vanuit de bank naar de grootboekrekeningen geboekt. Deze raken de begroting niet. De uitgaven van de projecten worden ook hier geboekt. Tevens bevatten de bijdragen het toezicht op de woningcorporaties voor zover deze uit de heffing op de woningcorporaties is gefinancierd.

Vooruitontvangen bedragen
De vooruitontvangen bedragen hebben betrekking op de aan de afnemers van producten op het gebied van vergunningverlening vooraf in rekening gebrachte tarieven.

10 en 10a) Vorderingen en Tegenrekening vorderingen
De Extra-comptabele vorderingen zijn vorderingen die voortvloeien uit uitgaven ten laste van de begroting.

Tabel 167 Opeisbaarheid (bedragen € 1.000)	
Direct opeisbaar	2.530
Op termijn opeisbaar	6.645
Geconditioneerd	0
Totaal	**9.175**

Tabel 168 Specificatie (bedragen € 1.000)	
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	21
Artikel 17 Luchtvaart	6.651
Overig	2.503
Totaal	**9.175**

Toelichting
Artikel 17 Luchtvaart
Bij de verzelfstandiging van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) in 1993 is het verschil tussen de taxatiewaarde en de boekwaarde van gebouwen en terreinen als vordering op LVNL (€ 6,6 miljoen) opgenomen. Deze vordering is niet rentedragend, niet aflosbaar en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van LVNL.

12 en 12a) Voorschotten en Tegenrekening voorschotten
Voorschotten zijn bedragen die aan derden zijn betaald vooruitlopend op later definitief vast te stellen of af te rekenen bedragen.

Tabel 169 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen € 1.000)	
Tot en met 2023	1.108.175
2024	686.599
2025	2.981.406
Totaal	**4.776.180**

Tabel 170 Openstaand naar jaar van betaling (bedragen € 1.000)	
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	103.930
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	487.205
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	627.368
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	387.379
Artikel 17 Luchtvaart	154.066
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	332.822
Artikel 19 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	5.991
Artikel 20 Lucht en Geluid	235.976
Artikel 21 Duurzaamheid	78.826
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	96.048
Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	5.765
Artikel 25 Brede Doeluitkering	2.210.251
Artikel 97 Algemeen Departement	43.164
Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	7.389
Totaal	**4.776.180**

Toelichting
Artikel 11 Integraal waterbeleid
In het kader van integraal waterbeleid staan voorschotten open om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de bestuurlijke organisatie en het

instrumentarium van het waterbeleid te verbeteren.
Aan diverse organisaties zijn voorschotten van € 20,3 miljoen verstrekt in het kader van het Nationaal Groeifonds programma NL2120.

De afrekeningen van deze voorschotten worden in jaren 2026 tot en met 2030 verwacht.

Artikel 13 Bodem en Ondergrond
Aan Bosatex en Bodembeheer NL zijn ten behoeve van bodemsanering voor een bedrag van € 41,4 miljoen aan voorschotten verstrekt. In het kader van bodemsanering voormalig EMK-terrein zijn aan de uitvoerder in totaal € 43,1 miljoen aan voorschotten verstrekt. Verder zijn er voorschotten van € 41,9 miljoen verstrekt aan de BES eilanden ten behoeve van diverse watervoorzieningen.

Aan Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zijn voorschotten verstrekt van € 139,5 miljoen voor de tijdelijke regeling uitkering bodem 2024-2030. Tenslotte zijn in het kader van de specifieke uitkering Bodem 2021, 2022 en 2023 aan diverse gemeenten en provincies voorschotten van € 191,2 verstrekt.

De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2026 tot en met 2030 verwacht.

Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid
Aan de BES-eilanden zijn in het kader van de bijzondere uitkering voor het beheer en onderhoud aan de infrastructuur en in het bijzonder de wegen voorschotten van € 63,1 miljoen verstrekt . Verder zijn voorschotten van circa € 332,9 miljoen aan de RVO verstrekt voor de uitvoering van diverse programma's. Aan de RDW zijn voorschotten verstrekt van € 31,4 miljoen als bijdrage voor veilig en geordend wegverkeer .

Tenslotte zijn in het kader van specifieke uitkeringen voorschotten verstrekt aan diverse gemeenten en provincies voor o.a. de realisatie van slimme laadpleinen, laadinfra, snelfietsroutes, MAAS-pilots, veilig fietsen, MIRT, IVRI en veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur van € 115,1 miljoen.

De afrekeningen van deze voorschotten worden in de jaren 2026 tot en met 2029 verwacht

Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor
Aan ProRail zijn in het kader van Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023-2025 voorschotten van in totaal € 22,8 miljoen verstrekt. In het kader van incidentele specifieke uitkering/ subsidie OV-gelden (motie Bikker/Krul) zijn aan Metropool Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam en NS voorschotten verstrekt van € 184,2 miljoen.
Verder zijn voorschotten verstrekt van in totaal € 29,4 miljoen aan diverse provincies m.b.t de specifieke uitkering Decentraal Spoor. Er zijn voorschotten verstrekt van in totaal € 65,8 miljoen aan gemeenten en provincies voor diverse incidentele specifieke uitkeringen. Aan de NS zijn voorschotten verstrekt van € 79,1miljoen voor diverse incidentele subsidies.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2026 tot en met 2028 verwacht.

Artikel 17 Luchtvaart
Aan de BES-eilanden zijn voorschotten verstrekt van € 19,1 miljoen ten behoeve van bijzondere uitkeringen voor water-, haven- en luchtvaartinfrastructuur en aanpak erosie op het eiland St. Eustatius.
In het kader van het Nationaal Groei Fonds zijn aan diverse organisaties voorschotten verstrekt voor een bedrag van € 101,8 miljoen.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de periode 2026 tot en met 2030 verwacht.

Artikel 18 Scheepvaart en Havens
Er zijn voorschotten verstrekt aan RVO voor een bedrag van € 175,0 miljoen voor uitvoering van de tijdelijke subsidieregelingen «Verduurzaming binnenvaartschepen», «Walstroom Zeevaart» en 'Maritiem Masterplan".
In het kader van Topsektor Logistiek zijn aan Stichting Connekt, ten behoeve van de door de stichting namens het ministerie aangegane verplichtingen, voorschotten verstrekt van € 34,3 miljoen.
Er zijn voorschotten verstrekt aan de BES-eilanden in het kader van de bijzondere uitkeringen van circa € 50,1 miljoen ten behoeve van haveninfrastructuur. Aan Zero Emission Service BV zijn voorschotten verstrekt ten behoeve van toegekende subsidie Modular Energy Concept en subsidie laadstations en energycontainers van € 40,5 miljoen.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2026 tot en met 2027 verwacht.

Artikel 20 Lucht en Geluid
In het kader van de sanering van geluidslawaai zijn aan het Bureau Sanering Verkeerslawaai voorschotten verstrekt van € 200,8 miljoen om de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer (waaronder ook luchtvaart) en bedrijvigheid te verminderen.

De voorschotten worden jaarlijks verantwoord, waarna de voorschotten worden afgerekend.

Artikel 21 Circulaire Economie
Voorschotten zijn verstrekt aan RVO van € 17,6 miljoen voor uitvoering van diverse programma's. Verder zijn er onder andere voorschotten aan de BES-eilanden verstrekt, ten behoeve van het milieubeheer op de eilanden, van circa € 18,8 miljoen.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2026 tot en met 2027 verwacht.

Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's
Aan diverse organisaties zijn voorschotten verstrek: ZonMw ten behoeve van programma onderzoek naar elektromagnetische velden € 3,2 miljoen, Akzo-Nobel € 5,2 miljoen ten behoeve van het Convenant beëindiging chloortransporten, de Stichting Stimuleringsfonds Volkshuisvesting voor het particulierfonds sanering asbestdaken € 9,5 miljoen, aan Omgevingsdienst NL € 13,7 miljoen voor versterking omgevingsveiligheid en interbestuurlijk programma Verbetering VTH-stelsel en Versterking VTH-stelsel en aan diverse omgevingsdiensten € 10,7 miljoen voor de regeling specifieke uitkeringen Interbestuurlijk Programma VTH.

De afrekeningen van de voorschotten worden in de jaren 2026 tot en met 2027 verwacht.

Artikel 25 Brede Doeluitkering
Op grond van de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, die als doel heeft om op decentraal niveau maatwerk oplossingen mogelijk te maken voor verkeer- en vervoervraagstukken, staan voorschotten open van ruim € 2.210,3 miljoen. Dit heeft onder andere betrekking op de provincies (€ 56,5 miljoen), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (€ 1.022,9 miljoen) en de Vervoersregio Amsterdam (€ 933,1 miljoen). Het eindsaldo van deze voorschotten wordt jaarlijks na ontvangst en goedkeuring van SISA-verantwoordingen bijgesteld.

Artikel 97 Algemeen Departement
Op de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. staan voorschotbetalingen voor de exploitatie kosten van het regeringsvliegtuig open van €15,3 miljoen. Hiervoor is een 10-jarig contract afgesloten en jaarlijks worden de kosten verantwoord en afgerekend. Voor de uitvoering van het programma ANVS is aan het RIVM voorschotten van € 26,5 miljoen gegeven. Deze worden na ontvangst van een accountantsverklaring afgewikkeld,

Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement
Voor diverse wachtgelduitkeringen zijn aan het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) voorschotten verstrekt. Hiervan staat € 2,1 miljoen open. Afwikkeling van deze voorschotten vindt plaats, nadat de goedkeurende controleverklaringen zijn ontvangen.

Tabel 171 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 31 december 2024		4.338.893
In 2025 vastgelegde voorschotten		3.010.191
In 2025 afgerekende voorschotten		– 2.572.904
Verdeeld naar jaar van betalen:		
– 2023 en verder	– 219.355	
– 2024	– 2.330.129	
– 2025	– 23.420	
Openstaand per 31 december 2025		**4.776.180**

13 en 13a) Garantieverplichtingen en Tegenrekening garantieverplichtingen
Dit zijn verplichtingen waarvan betaling op een later moment afhankelijk is van een bepaalde omstandigheid (een bepaald risico of een bepaalde onzekere gebeurtenis) bij de partij die de garantie ontvangt. Dit zijn dus voorwaardelijke financiële verplichtingen.

Tabel 172 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2025	805.415
Verstrekt in 2025	55.000
Afname risico 2025	– 17.534
Openstaand per 31 december 2025	**842.881**

Toelichting
Verstrekt in 2025
Aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) zijn in 2025 drie leningen voor PIOFACH financieringen verstrekt. Dit is een verzamelnaam voor diverse investeringen zoals gebouwaanpassingen, invetseringen in onderteunende ATM systemen, aanschaf meetsystemen, bedrijfsauto's, diverse hardware, etc. Het totale bedrag is € 55 miljoen.

Afgelost in 2025
Het Centraal Bureau voor de afgifte van Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft een lening van € 4,0 miljoen die in 2021 is verstrekt in 2025 afgelost. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) heeft een lening van € 13,5 miljoen die in 2015 is verstrekt afgelost.

Afname risico 2025
Een aantal jaren geleden is begonnen met de afbouw van de Regeling Borgstellingen MKB. In 2025 is het bedrag waarvoor het ministerie van IenW garant staat met € 34.200,-- afgenomen.

14 en 14a) Andere verplichtingen en Tegenrekening andere verplichtingen
De post Andere verplichtingen vormt een saldo van de verplichtingen per 1 januari van het begrotingsjaar, de aangegane verplichtingen, hierop verrichte betalingen en negatieve bijstellingen van in eerdere begrotingsjaren aangegane verplichtingen.

Tabel 173 Verloopoverzicht (bedragen € 1.000)

Stand per 1 januari 2025	2.812.609
Aangegaan in 2025	14.182.069
In mindering van bezwaarboekingen	– 7.414
Tot betaling gekomen in 2025	– 13.905.421
Negatieve bijstellingen voorgaande jaren	– 70.021
Openstaand per 31 december 2025	**3.011.822**

Negatieve bijstellingen
Er zijn in 2025 geen omvangrijke negatieve bijstellingen van eerder aangegane verplichtingen geweest die toelichting behoeven. Hierbij is een grens gehanteerd van € 25,0 miljoen.

Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen
Ten aanzien van bestuurlijke verplichtingen worden in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Deze afspraken worden jaarlijks inzichtelijk gemaakt in het MIRT overzicht, dat jaarlijks als bijlage bij de Ontwerpbegroting van het Mobiliteitsfonds wordt uitgebracht.

Daarnaast is geïnventariseerd of sprake is van bestuurlijke afspraken voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie (met name gesloten bestuursovereenkomsten of convenanten met decentrale overheden). Ultimo 2025 betreft het:
- Op 24 november 2022 zijn bestuurlijke afspraken over Bodem en ondergrond gemaakt tussen het IenW, IPO, VNG en de Unie van Waterschappen UvW voor de periode van 2023 tot en met 2030 (Kamerstuk 30015-111). Voor de uitvoering van de bestuurlijke afspraken is een totaalbudget beschikbaar van € 69,5 miljoen per jaar op de begroting van IenW (hoofdstuk 12, artikel 13).
- Op 21 december 2023 is de Bestuursovereenkomst EU-entry-exit-systeem (EES) op Amsterdam Airport Schiphol (AAS) tussen de Staat en Schiphol Nederland B.V. getekend. Deze overeenkomst moet resulteren

dat tijdig aan de verplichtingen op grond van de EES-vordering kan worden voldaan. De kosten ten behoeve van EES op AAS worden gezamenlijk en in gelijke mate verdeeld tussen de Staat en AAS.
– In de Staatscourant zijn voor 2026 en latere jaren de budgetten voor subsidieregelingen gepubliceerd. Deze zijn in 2025 nog niet als verplichting vastgelegd en hebben een waarde van in totaal € 291,7 miljoen. Dit betreffen regelingen die door RVO en Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV) worden uitgevoerd.

Niet uit de saldibalans blijkende financiële risico's voortkomend uit lopende juridische procedures
Er is geinventariseerd of er binnen IenW of RWS judische procedures lopen waar een financieel risico aanhangt. Ultimo 2025 betreft het:
– Er loopt een procedure bij de rechtbank Rotterdam tussen De Staat Der Nederlanden en een aantal oliemaatschappijen die deelnemers waren van een bitumenkartel. De Staat vordert vergoeding van de door hem geleden schade als gevolg van dit kartel. De rechtbank heeft verjaringsverweren verworpen. Tegen deze uitspraak zijn de deelnemers van het bitumenkartel tussentijds in hoger beroep gegaan. Indien in hoger beroep de verjaringsverweren wel slagen, dan wordt de vordering van de Staat tot vergoeding van geleden schade afgewezen. Slagen de verjaringsverweren niet, dan zal de procedure bij de rechtbank worden voorgezet en de schadeclaim van de Staat verder inhoudelijk worden behandeld. De uitspraak van het Hof of de rechtbank kan ertoe leiden dat de Staat geen of slechts gedeeltelijk schade vergoed krijgt. De schade is begroot op ruim 30 miljoen euro, te vermeerderen met rente.
– Er loopt een procedure bij gerechtshof Den Haag tegen de ILT wegens meewerken toepassing van bestuursdwang bij afvoer oude opslag olie en andere brandstoffen van Alphaville Holdings tegen (de Curator, Van Hof én) DE STAAT DER NEDERLANDEN (het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Het betreft een vordering van meer dan € 32 miljoen.

15 en 15a) Deelnemingen en Tegenrekening deelnemingen
Deze balansregel geeft de deelnemingen in besloten en naamloze vennootschappen en internationale instellingen weer.

Tabel 174 Specificatie (bedragen € 1.000)

Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP)	0
Winair NV St. Maarten	0
Totaal per 31 december 2025	**0**

Toelichting
Het aandelenkapitaal van Winair NV St. Maarten bedraagt 560.000 US dollar en van Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC ANSP) 100 Antilliaanse guldens. Het deelnemingspercentage in beide ondernemingen bedraagt 7,95 en is «om niet» verkregen. In 2025 hebben er geen wijzigingen plaatsgevonden.

11. WNT-verantwoording 2025 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De Wet normering topinkomens (WNT) bepaalt dat de bezoldiging en eventuele ontslaguitkeringen van topfunctionarissen in de publieke en semipublieke sector op naamsniveau vermeld moeten worden in het financieel jaarverslag. Deze publicatieplicht geldt tevens voor topfunctionarissen die bij een WNT-instelling geen - al dan niet fictieve - dienstbetrekking hebben of hadden. Daarnaast moeten van niet-topfunctionarissen de

bezoldiging (zonder naamsvermelding) gepubliceerd worden indien deze het individueel toepasselijk drempelbedrag te boven gaan. Niet-topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vallen echter buiten de reikwijdte van de wet.

Voor dit departement heeft de publicatieplicht betrekking op onderstaande functionarissen. De bezoldigingsgegevens van de leden van de Top Management Groep zijn opgenomen in het jaarverslag van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het algemeen bezoldigingsmaximum bedraagt in 2025 € 246.000.

Tabel 175 Bezoldiging van topfunctionarissen

Naam instelling	Naam topfunctionaris	Functie(s) (+ tussen haakjes gegevens van 2024)	Datum aanvang functievervulling in 2025 (+ tussen haakjes gegevens van 2024)	Datum einde functievervulling in 2025 (+ tussen haakjes gegevens van 2024)	Dienstverband in fte (+ tussen haakjes omvang in 2024)	Op externe inhuurbasis (nee; <= 12 kalendermnd; > 12 kalendermnd)	Beloning plus onkostenvergoedingen (belast) (+ tussen haakjes bedrag in 2024)	Voorzieningen t.b.v. beloningen betaalbaar op termijn (+ tussen haakjes bedrag in 2024)	Totale bezoldiging in 2025 (+ tussen haakjes bedrag in 2024)	Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum (+ tussen haakjes bedrag in 2024)	Motivering en bedrag (indien overschrijding)
ANVS	A.M.P. van Bolhuis	Bestuursvoorzitter (Bestuursvoorzitter)	01.01.2025 (01.01.2024)	31.12.2025 (31.12.2024)	1 (1)	Nee	176.145 (177.488)[1]	23.193 (23.295)	199.338 (200.783)[2]	246.000 (233.000)	
ANVS	M.J.P. Brugmans	Plv. bestuursvoorzitter (Plv. bestuursvoorzitter)	01.01.2025 (01.01.2024)	31.12.2025 (31.12.2024)	1 (1)	Nee	185.587 (169.376)	23.172 (23.289)	208.759 (192.665)	246.000 (233.000)	

1 In 2024 is abusievelijk 178.038 opgenomen. Dit is niet correct.
2 In 2024 is abusievelijk 201.333 opgenomen. Dit is niet correct.

Wanneer op een topfunctionaris een vordering is ingesteld vanwege een onverschuldigde betaling is dit gemarkeerd in de kolom «motivering» met *) Topfunctionarissen met een bezoldiging van €2.100 of minder zijn gemarkeerd met **).

Naast de hierboven vermelde functionarissen zijn er geen andere functionarissen die in 2025 een bezoldiging boven het toepasselijke bezoldigingsmaximum hebben ontvangen, of waarvoor in eerdere jaren een vermelding op grond van de WNT heeft plaatsgevonden of had moeten plaatsvinden.

Er zijn in 2025 geen functionarissen die hun werkzaamheden als topfunctionaris hebben neergelegd en die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar aangemerkt worden als topfunctionaris.

Er zijn in 2025 geen ontslaguitkeringen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Er zijn in 2025 geen leidinggevende topfunctionarissen die op grond van de WNT i.v.m. de cumulatie van dienstbetrekkingen dienen te worden gerapporteerd.

D. BIJLAGEN

Bijlage 1: Toezichtrelaties ZBO's en RWT's

Deze bijlage bevat informatie over het toezicht op zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) en rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's). De bijlage bestaat uit een overzichtstabel met ZBO's en RWT's die onder de verantwoordelijkheid van IenW vallen, de begrote en gerealiseerde bijdrage vanuit het moederdepartement, overige departementen en eventuele bijzonderheden. De focus ligt op de departementale bijdragen aan ZBO's en/of RWT's omdat dit een departementale verantwoording betreft.

Tabel 176 Overzichtstabel inzake ZBO's en RWT's van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Bedragen x € 1.000)

Naam rwt/zbo[1]	Begrote bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Gerealiseerde bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Begrote bijdrage overige departementen	Gerealiseerde bijdrage overige departementen	Bijzonderheden
Aangemelde instanties ex Regeling overige pyrotechnische artikelen	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Aangewezen/ aangemelde instanties ex art. 15 1a.5.1 Vuurwerkbesluit	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	3.293	4.332	–	–	Nee
College van deskundigen ex Besluit en regeling Bodemkwaliteit	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Nee
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	146	–	–	–	Nee
Commissie m.e.r.	n.v.t.	100	–	–	Nee
Dienst Wegverkeer (RDW)*	n.v.t.	6.062	–	315	Nee
Erkenninghouders APK	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Havenbeheerders	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting VAM (IBKI)*	–	400	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsartsen Scheepvaart	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties ex Besluit en Regling Bodemkwaliteit	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties ex. Regeling vervoerbare drukapparatuur 2011	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties ex Wet milieubeheer en ex Regeling handeling in emissierechten	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties geluidhinder	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties Infrastructuur & Milieu overig	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee

Naam rwt/zbo[1]	Begrote bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Gerealiseerde bijdrage moederdepartement aan rwt/zbo	Begrote bijdrage overige departementen	Gerealiseerde bijdrage overige departementen	Bijzonderheden
Keuringsinstanties pleziervaartuigen	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstanties uitrusting zeeschepen	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstellingen ex Wet explosieven coor civiel gebruik	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Keuringsinstellingen ex art. 4 Wegenverkeerswet 1994	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
KIWA	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Klassenbureaus Scheepvaart	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Koninkijke Nederlandse Toeristenbond ANWB	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	287	803	–	–	Nee
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Metacluster in het Schepenbesluit 2004 jo. Besluit erkende organisaties	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	200	271	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Onderzoeksgerechtigden ex art.4 av Wegenverkeerswet 1994	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Nee
ProRail	3.077		n.v.t.	n.v.t.	Nee
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Rijkshavenmeesters	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting Milieukeur (SMK)	273	355	n.v.t.	n.v.t.	Nee
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	124	127	n.v.t.	n.v.t.	Nee
VTS-operators	n.v.t.	–	n.v.t.	n.v.t.	Nee

1 Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

Bijlage 2: Afgerond evaluatie- en overig onderzoek

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) laat zien hoe IenW de komende jaren werkt aan het voortbrengen van inzichten over de doeltreffendheid en doelmatigheid van ons beleid. Deze inzichten helpen bij het opstellen, bijsturen en ontwikkelen van beleid op basis van praktijklessen, met als doel een grotere maatschappelijke waarde. IenW werkt voor het opzetten, afronden en opleveren van evaluaties nauw samen met andere ministeries en kennisinstellingen zoals KiM en PBL. Waar nodig wordt een bredere groep stakeholders daarbuiten geconsulteerd en bij evaluatieprocessen betrokken.

De SEA is opgebouwd uit thema's en subthema's. IenW kent de volgende thema's: Water, Bodem, Wegen en Verkeersveiligheid, Openbaar vervoer en spoor, Luchtvaart, Scheepvaart en Havens, Lucht, Geluid, Circulaire economie en omgevingsveiligheid en milieurisico's. Deze thema's vallen grotendeels samen met de opzet van de begrotingsartikelen. Daarbinnen worden subthema's (beleidsthema's) onderscheiden. De beleidsthema's zijn deels nog in ontwikkeling en sluiten zo goed mogelijk aan op het beleidsprogramma.

In onderstaande tabellen is voor elk SEA-beleidsthema een overzicht opgenomen van de in 2025 opgeleverde periodieke rapportages/ beleidsdoorlichtingen, aangevuld met andere door IenW geprioriteerde (evaluatie)onderzoeken. Dit overzicht is gebaseerd op de tabel en de uitwerking van de SEA van de begroting 2025.

Alle ministeries samen voeren jaarlijks honderden onderzoeken uit om beleid te evalueren. Vanaf 2022 worden al deze ingeplande en uitgevoerde onderzoeken hier gepubliceerd.

Tabel 177 Hoofdthema Integraal Waterbeleid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen waterbeleid						
Periodieke rapportage Integraal Waterbeleid	Ex-post synthese	2028	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is afgerond in 2021.	11	
afronding evaluatie art. III deltawet	Ex post	2023	Afgerond	Artikel III van de Deltawet is in de praktijk nauwelijks gebruikt en heeft daardoor slechts beperkt bijgedragen aan integrale bekostiging via het deltafonds. Dit beperkte gebruik vormt echter geen belemmering voor integrale financiering, aangezien eenvoudigere en bekendere instrumenten effectief worden ingezet. Door het ontbreken van praktijkvoorbeelden blijft de toegevoegde waarde van artikel III voor versnelling van besluitvorming onzeker.	DF	evaluatie art. III deltawet
Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	Monitoring	2024	Afgerond	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar. De Staat van ons Water is bedoeld om meer inzicht te hebben in de kwaliteit van ons (drink)water, alsook om inzicht te hebben in de mate van bescherming tegen wateroverlast en toenemende droogte.Alle scenario's wijzen uit dat zowel wateroverlast als watertekort groeiende vraagstukken zijn.	11	Staat van Ons Water 2023 | Rapport | Rijksoverheid.nl
Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	Monitoring	2025	Afgerond	Met de Staat van Ons Water wordt elk jaar gerapporteerd over de voortgang van het waterbeleid in het afgelopen kalenderjaar.Ook in 2024 stond het Nederlandse waterbeleid voor complexe uitdagingen door geopolitieke en digitale dreigingen en door klimaatverandering. Extreme droogte, hevige neerslag en zeespiegelstijging blijven vragen om robuuste oplossingen. Waterbeheerders blijven intensief samenwerken met partners inspelend op belangrijke	11	De Staat van Ons Water 2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
				ontwikkelingen zoals ook rond de Omgevingswet en en de introductie van onafhankelijke rekenkamers door de waterschappen.		
Evaluatie Human Capital Agenda	Ex post	2025	Afgerond	Met het stoppen van de Topsector Water en Maritiem is de Human Capital Agenda geëvalueerd en is verkend of blijvende inzet noodzakelijk is. De evaluatie laat zien dat de inzet onvoldoende aansloot bij de dynamische en veeleisende context. En dat het creëren van een toekomstbestendige arbeidsmarkt voor het water- en bodemdomein niet alleen een arbeidsmarktopgave is, maar een randvoorwaarde voor het behalen van brede maatschappelijke doelen.	11	Evaluatie Human Capital Agenda
Subthema Waterkwaliteit						
Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water 2023/2024 van de Nederlandse plannen voor de KRW	Ex durante	2024	Afgerond	De tussenevaluatie KRW 2024 is uitgevoerd onder regie van IenW in nauwe samenwerking met onder andere LNV, waterschappen, provincies en drinkwaterbedrijven. Via Joint Factfinding is toegewerkt naar één gedeeld beeld van het doelbereik, de resterende opgaven en het handelingsperspectief. In 2024 is het onderdeel De Basis op orde afgerond, waarmee een belangrijke stap is gezet in de gezamenlijke analyse van de belangrijkste knelpunten in de waterkwaliteit. Daarnaast zijn een doorrekening van maatregelen en een trendanalyse over de afgelopen dertig jaar gestart. Eind 2024 was de volledige rapportage gereed. De uitkomsten onderstrepen dat maximale inzet nodig blijft om de KRW-doelen te bereiken. Ook bij volledige uitvoering van maatregelen zal het doelbereik vóór 2027 waarschijnlijk niet sterk toenemen, doordat effecten beperkt zichtbaar zijn. Desondanks is volle inzet noodzakelijk, mede om richting de Europese Commissie een overtuigend onderbouwd verhaal te hebben. De druk op de waterkwaliteit neemt ook na 2027 toe. Effectieve maatregelen richten zich op het terugdringen van nutriënten en toxische stoffen, versterking van ecologisch functioneren en verbetering en bescherming van grondwater	11	Koepelrapport Tussenevaluatie
Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen, rapportage eerste beoordelingsronde	Monitoring	2023	Afgerond	Uit de beoordelingen blijkt dat volgens de huidige beoordelingsmethode 38% van de normtrajecten (gedeelte primaire waterkering) aan de wettelijke norm voldoet. Dat betekent dat 62% van de normtrajecten niet voldoet aan de wettelijke norm. Op basis van deze beoordeling op normtrajectniveau wordt bepaald welke stukken van een waterkering inderdaad versterkt moeten worden. Dat is meestal een gedeelte, niet het hele normtraject.	11/DF	Periodieke beoordeling van primaire waterkeringen, rapportage eerste beoordelingsronde
3e evaluatie VL/NL-samenwerking Schelde-estuarium	Monitoring	2024	Afgerond	De conclusies en aanbevelingen van de derde evaluatie betreffen het verder versterken van de samenwerking tussen Schelderaad en VNSC, de herijking van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium 2030 en de invulling van het derde onderzoeksprogramma (periode 2023-2027) voor het vervolg van de Agenda voor de Toekomst.van samenwerken tussen Schelderaad en VNSC, het tweede onderzoeksprogramma van de Agenda voor de Toekomst is opgenomen. Het onderzoeks- en monitoringsprogramma 2019–2023 bouwde voort op eerdere aanbevelingen en biedt richting voor de Agenda voor de Toekomst. Belangrijke speerpunten zijn sedimentbeheer, klimaat en natuur. Er wordt aanbevolen om kennis uit proefprojecten te benutten voor een integrale sedimentstrategie voor het Schelde-estuarium. Daarnaast is meer onderzoek nodig naar de effecten van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, droogte en verminderde zoetwaterbeschikbaarheid, met speciale aandacht voor het Kanaal Gent-Terneuzen. Voor natuur ligt de focus op het definiëren van een veerkrachtig en klimaatbestendig estuarium en het behalen van ecologische doelstellingen. Deze thema's krijgen een plek in het onderzoeksprogramma 2024–2028.	11	Evaluatie Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium 2019-2023
KIMA (Kennis en Innovatie Marker Wadden)	Monitoring	2022	Afgerond	Het project heeft veel nieuwe kennis opgeleverd maar de kennisontwikkeling is nog niet af, 5 jaar monitoring is daarvoor te kort. Op verschillende niveaus is zichtbaar geïnnoveerd; dit blijft niet beperkt tot het technische domein en zit ook in de aanpak van en samenwerking in het project. Er zijn overwegend positieve ecologische effecten op lokaal niveau, op systeemniveau is het nog te vroeg voor conclusies. Bouwen	DF	Beleidsevaluatie Marker Wadden 2022 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
				met slib heeft (internationale) potentie. Marker Wadden is een aantrekkelijk gebied voor vogels en bezoekerservaren de natuur als zeer positief.		
Rapportage Levend Markermeer	Monitoring	2022	Afgerond	De werkgemeenschap Levend Markermeer voert (sinds 2018) in opdracht van DGWB een ecologische systeemstudie uit in het IJsselmeergebied om meer grip te krijgen op de ecologische productiviteit van het Markermeer en als brede toepassing op de praktijk van inrichting en beheer.	DF	Levenskansen van een hongerig Markermeer - Rijkswaterstaat Publicatie Platform
Evaluatie Informatiehuis Marien	Monitoring	2023	Afgerond	Na 10 jaar is het Informatiehuis Marien (IHM) geëvalueerd. Conclusies zijn dat het IHM de samenwerking tussen opdrachtgevers IenW/Rijkswaterstaat, LNV en Defensie/Dienst der Hydrografie versterkt en vereenvoudigt op het gebied van ontsluiten en delen van data over het gebruik en de milieutoestand van de Noordzee. De Open Data Viewer op de website van het Noordzeeloket functioneert goed als platform voor het vinden en hergebruiken van data. Daarnaast is het IHM succesvol in het verzorgen van de Nederlandse rapportages aan de Europese Commissie over de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. De taken van het IHM zijn uitgebreid met het datamanagement voor het MONS programma van het Noordzee akkoord.	11	https://www.informatiehuismarien.nl/overons/
Evaluatie Programma Noordzee	Monitoring	2026	lopend	Het Programma Noordzee 2022-2027 is geëvalueerd in 2025. Ten behoeve hiervan is in 2023 een beleidstheorie opgesteld. Kamerbrief is in voorbereiding	11	
Subthema Waterveiligheid						
Rapportage eerste beoordelingsronde primaire waterkeringen	Monitoring	2023	Afgerond	Uit de beoordelingen volgt dat, volgens verwachting, veel keringen nog niet voldoen aan de nieuwe normen die zijn geïntroduceerd in 2017. De eerste inschatting van beheerders nu is dat van de in totaal circa 3.500 km, bijna 2.000 km aangepakt moet worden. Bijna de helft hiervan staat geprogrammeerd in het huidige programma 2024-2035 van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Ten opzichte van de inschatting van circa 1500 km voorafgaand aan de invoering van de nieuwe normen is dus sprake van een toename.	11/DF	Kamerbrief over Landelijk Veiligheidsbeeld Primaire Waterkeringen | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Evaluatie Waterwet, 5 artikelen t.a.v. waterveiligheid	Ex post	2024	Afgerond	Geëvalueerd is of de wijzigingen in de waterwet van 2014 en 2017 doeltreffend waren. De wetswijzigingen 2014 waren gericht op het borgen van de financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), het vergroten van doelmatigheid en beheersbaarheid van het HWBP en het verbeteren van het proces van beoordelen en rapporteren m.b.t. primaire keringen. Met de wijzigingen in 2017 zijn de nieuwe normen voor primaire keringen verankerd, gericht op meer doelmatigheid. Conclusie is dat verreweg de meeste normen nog steeds robuust zijn, maar dat er voor enkele dijktrajecten aanleiding is het gesprek aan te gaan over normaanpassing. Een andere conclusie is dat het wettelijk systeem werkt, maar dat er verbeteringen nodig zijn om scherper te (kunnen) sturen op doelmatigheid in het HWBP. In het kader van de «herijking HWBP» wordt met de alliantiepartners in 2025 gezocht naar de nodige verbeteringen.	11	Resultaten evaluatie Waterwet, subsidieregeling HWBP en herijking HWBP | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
evaluatie subsidieregeling hoogwaterbschermingsprogramma	Ex durante	2024	Afgerond	Geëvalueerd is in hoeverre de subsidieregeling HWBP bijdraagt aan een doeltreffende en beheersbare uitvoering van de HWBP-kaders en doelmatige en beheersbare besteding van financiële middelen. Conclusie is dat de subsidieregeling voldoende werkt, maar dat er verbeteringen nodig zijn om scherper te (kunnen) sturen op doelmatigheid in het HWBP. In het kader van de «herijking HWBP» wordt met de alliantiepartners in 2025 gezocht naar de nodige verbeteringen.	DF	Resultaten evaluatie Waterwet, subsidieregeling HWBP en herijking HWBP | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	Rijkswaterstaat berekent jaarlijks aan de hand van de jaarlijkse kustmetingen en de trend van de afgelopen jaren (maximaal tien jaar) of de kust voldoet aan de BKL. Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen De actuele data is te vinden op de site van Rijkswaterstaat.	11	Kustlijnkaart (rijkswaterstaat.nl)
Evaluatie Subsidieregeling Bevaarbaarheid Ijsselmeergebied	Ex post	2025	Afgerond	De «Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied» is opengesteld voor de periode 1 oktober 2020–30 september 2025. Doel van de subsidieregeling is om de mogelijke negatieve effecten van het peilbesluit voor de bereikbaarheid van de jachthavens weg	DF	Beslisnota's bij Verzamelbrief Water | Tweede Kamer der Staten-Generaal

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
				te nemen. Uit de evaluatie van de subsidieregeling blijkt dat er nauwelijks gebruik is gemaakt van de subsidieregeling. Ook zijn er geen aanwijzingen dat een lager peil zorgt voor het vaker vastlopen van schepen in toegangsgeulen en havens. Gezien het geringe gebruik van de regeling, de uitvoeringskosten en het niet aantoonbaar slechter bereikbaar worden van de jachthavens, is het niet effectief en efficiënt om de looptijd van de tijdelijke subsidieregeling te verlengen.		
Evaluatie systeemmaatregelen Maas	Ex post	2024	Afgerond	Evaluatie van de rivierkundige effectiviteit van de systeemwerkingsmaatregelen Maas. Opgesteld naar aanleiding van de Beleidstafel Wateroverlast en Hoogwater. Belangrijkste conclusies van de evaluatie zijn: dat de zeven nog niet geprogrammeerde systeemmaatregelen in de Maasvallei lokaal meerwaarde bieden en met name wanneer breder wordt gekeken dan enkel water veiligheid. Bijvoorbeeld wanneer ook gekeken wordt naar waterkwaliteit, natuur, bodemligging en scheepvaart. De meerwaarde van een maatregel neemt toe wanneer deze bij meerdere afvoerniveaus over een grotere afstand de waterstanden verlaagt bij zowel lagere als hogere afvoeren. Gegeven het werken met overstromingskansen en bijbehorende onzekerheden is het effect van centimeters waterstandsdaling op de waterveiligheid marginaal. Daarmee vormen de resultaten belangrijke input voor het vervolg van het vastgestelde programma Integraal Riviermanagement en het vervolg in Ruimte voor de Rivier 2.0.	11/DF	Evaluatie systeemmaatregelen Maas

Tabel 178 Hoofdthema Bodem en Ondergrond

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Ruimtegebruik en Bodem						
Periodieke rapportage Bodem en ondergrond	Ex-post synthese	2027	lopend	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 13 is afgerond in 2020	13	
Evaluatie «Besluit financiële bepalingen bodemsanering» en de «Regeling financiële bepalingen bodemsanering 2005»	Ex post	2025	Afgerond	Voorafgaand aan de uitvoering van de regelingen zijn er geen harde (cijfermatige) doelstellingen geformuleerd ten aanzien van aantallen te saneren saneringslocaties, waardoor er geen cijfermatige criteria zijn om de doeltreffendheid aan af te meten. Evenwel, gelet op het feit dat er nog steeds van de regeling gebruik wordt gemaakt, betrokken partijen over het algemeen tevreden zijn en er focus ligt op de spoedlocaties wordt gesteld dat de regelingen doeltreffend zijn gebleken binnen de reikwijdte van de regeling. Gelet op de verhouding tussen gereserveerde subsidie versus vastgestelde en uitgekeerde subsidies, de verhouding tussen publieke en private bijdragen en de exploitatielasten wordt gesteld dat de regeling doelmatig is gebleken.	13	Evaluatie Besluit en Regeling financiële bepalingen bodemsaneringen
Onderzoek visie bodemherstel	Ex ante	2025/2026	Vervallen	De visie bodemherstel wordt geen zelfstandige visie meer. De elementen die we daar hebben ontwikkeld worden enerzijds in de visie gezonde bodems opgenomen, anderzijds in de visie bodemverontreinigingen	13	
Evaluatie tbv herijking bodemregelgeving	Ex durante	2025	Lopend	Het doel van de herijking is om tot een solide toekomstbestendig bodemstelsel te komen, waarin bodem en grondwater beschermd zijn, en waar een goede balans tussen beschermen en benutten bereikt wordt. Als start van de herijking worden huidige knelpunten tussen regelgeving, praktijk en beleid in beeld gebracht (fase 1). Over de uitkomsten van deze eerste fase is gerapporteerd aan de TK. In 2026 start fase 2, dat zich richt op fundamentele herziening van het stelsel van bodemregelgeving.	13	Herijking bodemregelgeving
Evaluatie van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (Wedb)	Ex post	2023	Afgerond	De evaluatie bevestigt voor het kabinet dat de Wet elektriciteit en drinkwater BES voor het overgrote deel naar behoren functioneert en dat de doelstellingen van de wet hiermee gediend zijn. Voor de lange en intensieve procedure van een wetswijziging zijn op dit moment te weinig aanknopingspunten.	13	Kamerbrief Evaluatierapport Wet Elektriciteit en Drinkwater BES | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Klimaatadaptatie						
wijziging van de Waterwet (5/2/2020), waarvan evaluatie Impulsregeling Klimaatadaptatie onderdeel uitmaakt.	Ex post	2025	Afgerond	Over het algemeen is de Impulsregeling Klimaatadaptatie ervaren als een groot succes, zowel inhoudelijk als procesmatig. Het tweeledige hoofddoel van de regeling is bereikt: het versnellen van maatregelen ten aanzien van opgaven voor klimaatadaptatie én het versterken van regionale samenwerking en bewustwording. In het geval dat er een nieuwe regeling komt zullen we de aanbevelingen uit deze evaluatie meenemen. De Impulsregeling was echter bedoeld als éénmalige bijdrage vanuit het Rijk, er is op dit moment geen vervolg voorzien.	DF	Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie en wijziging artikel Waterwet

Tabel 179 Hoofdthema Wegen en Verkeersveiligheid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen Wegen						
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	Ex-post synthese	2025	afgerond	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De beleidsdoorlichting heeft betrekking op de periode 2016 – 2022. De beleidsdoorlichting is Afgeronden is samen met het oordeel van de onafhankelijk expert en een kabinetsreactie in 2025 naar de Kamer gestuurd. In de kabinetsreactie wordt ingegaan op de bevindingen en de aanbevelingen uit de beleidsdoorlichting.	14/MF	Beleidsdoorlichting artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid 2016 – 2022
Periodieke rapportage Wegen en Verkeersveiligheid	Ex-post synthese	2030	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 14 is in 2024 Afgeronden had betrekking hebben op de periode 2023 – 2029.	14/MF	
Staat van de infrastructuur Rijkswaterstaat	Monitoring	Jaarlijks	Terugkerend	Deze jaarlijkse rapportage gaat over de technische staat van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet, en het hoofdwatersysteem. De hoofdbevinding is dat de infrastructurele netwerken het afgelopen jaar veilig en beschikbaar zijn gehouden. Er zijn echter steeds meer beheersmaatregelen nodig om dit te realiseren. Een steeds groter deel van de infrastructuur nadert het einde van de levensduur en de urgentie om meer instandhoudingsmaatregelen uit te voeren is hoog. We staan voor een grote instandhoudingsopgave om de prestaties, kosten en risico's in balans te houden en de gebruikers te blijven bedienen.	14/MF	staat van de infrastructuur
MIRT overzicht	Monitoring	Jaarlijks	Terugkerend	Een overzicht van alle rijksprojecten uit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het MIRT staat voor meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport.	14/MF	MIRT overzicht 2026
Rapportage Rijkswegennet	Monitoring	jaarlijks	Terugkerend	Deze jaarlijkse rapportage gaat in op de ontwikkeling van de afgelegde voertuigkilometers, de doorstroming en verkeershinder door werkzaamheden en de werkzaamheden die we uitvoeren om onder andere files tegen te gaan.	14/MF	Rapportage Rijkswegennet
Subthema Verkeersveiligheid						
Halvering verkeersslachtoffers	Ex ante	2024	afgerond	De uitkomst van het SWOV-onderzoek is op 22 november 2022 met de Tweede Kamer gedeeld. SWOV concludeert dat de tussendoelstelling om het totaal aantal ernstig verkeersgewonden tussen 2019 en 2030 te halveren waarschijnlijk te ambitieus is. Zonder extra maatregelen neemt het aantal ernstig verkeersgewonden toe vanwege de bevolkingsgroei, de meer gereden kilometers en onder anderen meer ouderen op de fiets. Met extra maatregelen is de trend in ernstig verkeersgewonden te keren, maar een halvering is niet realistisch. Ten aanzien van het aantal verkeersdoden kan een halvering in 2030 misschien mogelijk zijn als een combinatie van extra maatregelen wordt genomen.	14	Halvering verkeersslachtoffers

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030	Ex durante	2025	afgerond	Op 5 december 2018 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) gepresenteerd als nieuwe verkeersveiligheidsvisie om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Het doel van de evaluatie is om te bepalen in hoeverre de werkwijze van het SPV effectief is geïmplementeerd bij Rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen en betrokken maatschappelijke partijen. De evaluatie gaat in op de verschillende onderdelen van het SPV , zoals de samenwerking tussen de partijen, de implementatie van het risicogestuurd werken, de maatschappelijk toegevoegde waarde, en de ingezette financiële middelen. Tot slot draagt de evaluatie verbetermogelijkheden aan voor de toekomst. Op basis van de resultaten van deze evaluatie worden met de partners van het SPV nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt.	14	Tussentijdse evaluatie van het SPV2030 - Evaluatie van fasen 1 en 2
Staat van de Verkeersveiligheid	Monitoring	Jaarlijks	Terugkerend	In de jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid analyseert SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Belangrijke veiligheidsindicatoren hierbij zijn: het aantal verkeersdoden, het aantal verkeersgewonden en de risico's. Effectievere maatregelen blijven nodig om het aantal slachtof_x0002_fers te beperken, met name voor fietsers en ouderen, en op erf_x0002_toegangswegen. Veiliger ingerichte infrastructuur, bescher_x0002_ming van kwetsbare verkeersdeelnemers en meer handhaving van veilig verkeersgedrag zijn daarvan de belangrijkste.	14	staat van de verkeersveiligheid
Evaluatie Wegenverkeerswet 1994	Ex post	2023	Afgerond	De WVW 1994 is het kader dat onder meer de toegang tot de weg bepaalt en de voor alle verkeersdeelnamers voorgeschreven gedragingen en interacties op de weg bevat. De evaluatie was gericht op de hoofdlijnen. Waar relevant is onderliggende regelgeving betrokken, zoals BABW, RVV alsmede de Wegenwet 1930. De onderzoekers stellen in het rapport: «De wet is in belangrijke mate doeltreffend in bijdragen aan het realiseren van de maatschappelijke hoofddoelstellingen uit artikel 2, lid 1. De mate waarin is niet vast te stellen. Het oorspronkelijk wettelijke kader paste goed in de tijdsgeest van deregulering in de jaren '90. Door toevoeging van gedetailleerde artikelen, zoals de taakomschrijvingen van het CBR en de RDW, incorporeren van EU-regelgeving en adaptatie aan de maatschappelijke ontwikkelingen is de wet complexer geworden. En zien we dat de geboden vrijheid op het gebied van verkeersgedrag en weginrichting en de juist beperkte vrijheid voor het CBR en de RDW er steeds meer toe leidt dat er beperkingen door de wet ontstaan. De doeltreffendheid van de wet neemt dus naarmate de tijd vordert af.» Het uitgesproken oordeel over de doeltreffendheid verschilt tussen de verschillende maatschappelijke doelstellingen. Daarbij geven de onderzoekers aan dat de wet op onderdelen aangepast of verbeterd zou kunnen worden om te voldoen aan aankomende behoeften van een veranderend verkeerslandschap.	14	wetten.nl - Informatie - Wegenverkeerswet 1994 - BWBR0006622 (overheid.nl)
Subthema Slimme en duurzame mobiliteit						
Voortgangsrapportage nationale laadinfrastructuur	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Op 26 augustus 2025 heeft de Tweede Kamer de Voortgangsrapportage NAL 2024 ontvangen. De rapportage laat een positief beeld zien van de uitrol van laadinfrastructuur in Nederland. Er zijn echter ook uitdagingen, met name op gebied van netcongestie en logistieke laadinfrastructuur.	14	Voortgangsrapportage nationale laadinfrastructuur
Evaluatie Hand aan de Kraan	Ex post	2021, 2022 en 2024	Afgerond	De realisatie van de EV-ingroei is in 2023 hoger uitgekomen dan oorspronkelijk verwacht en heeft bovendien de bovengrens van de bandbreedte van «hand aan de kraan» overschreden. Voor 2024 laat de «hand aan de kraan»-analyse zien dat de EV-nieuwverkoop in alle scenario's in het bovenste deel van de bandbreedte zit en dat in een aantal scenario's de bovengrens van de bandbreedte (ruim) overschreden wordt. Voor de jaren na 2024 is geen ingroeipad afgesproken. Daarmee is deze periodieke evaluatie afgerond.	14	https://open.overheid.nl/documenten/92105394-4d6b-404d-a74d-b4979ad68539/file
Tussenevaluatie fiscale regelingen van emissievrije	Ex durante	2023	Afgerond	De financiële interventie van de overheid was noodzakelijk om EV-ingroei te stimuleren. De fiscale regelingen hebben bijgedragen aan emissievrij rijden. Met name het tijdelijk verlaagde bijtellingspercentage voor EV lijkt een groot effect te hebben gehad.	14	Tussenevaluatie fiscale regelingen emissieloze voertuigen en

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
voertuigen en plug-in-hybrides						plug-in-hybrides | Publicatie | Rijksoverheid.nl
jaarlijkse werkgeverenquête	monitoring	Jaarlijks	Lopend	In het voorjaar van 2025 is voor het 6e jaar op rij onderzoek gedaan onder werkgevers met 100 of meer werknemers. Het doel van dit onderzoek is inzicht krijgen in maatregelen en regelingen die werkgevers zelf treffen om duurzaam reisgedrag te bevorderen. De conclusies zijn in het rapport te lezen	14	Werkgeversenquête 2025
Evaluatie BAZEB	Ex durante	2023	Afgerond	In het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus (BAZEB) hebben ov-autoriteiten in 2016 met het Rijk afgesproken dat de gehele vloot ov-bussen in 2030 zero-emissie is. De voortgang van de instroom van zero-emissie bussen wordt elk kwartaal gerapporteerd op website https://zeroemissiebus.nl/. Hieruit blijkt dat inmiddels meer dan 30% van de bussen de overstap heeft gemaakt. Daarmee liggen we op koers om het einddoel in 2030 te halen.	14	Zero-emissie in de praktijk | Zero Emissie Bus
Evaluatie SEPP	Ex durante	2024	Afgerond	De SEPP-regeling was een financiële prikkel om de keuze voor een elektrische personenauto in de kleinere en compacte middenklasse te stimuleren door het prijsverschil tussen een elektrische personenauto en een personenauto op fossiele brandstof te verkleinen. De regeling heeft veel particulieren in Nederland geholpen bij de aanschaf of lease van een nieuwe of gebruikte elektrische auto. Het doel van de regeling is daarmee gehaald. De verdeling van de SEPP-subsidie over de inkomensgroepen is voor nieuwverkoop nagenoeg gelijk aan de algemene verdeling van de verkoop/lease van personenauto's over de inkomensgroepen. De verdeling van de SEPP-subsidie voor gebruikte EV's is nagenoeg gelijk aan de verdeling van nieuwverkoop, omdat het aanbod in de tweedehandsmarkt in de afgelopen jaren hoofdzakelijk bestond uit duurdere segmenten of jonge voertuigen.	14	Evaluatie SEPP
evaluatie afsprakenkader emissieloos touringcarsvervoer	Ex ante	2025	Afgerond	Uit de evaluatie komt naar voren dat de ingangsdatum van 1 januari 2027 te vroeg komt omdat in 2027 niet twee of meer aanbieders van emissieloze touringcars zijn en er onzekerheid is over de beschikbaarheid van voldoende private en publieke laadpunten. Het rapport concludeert dat de invoering van de zero-emissiezone vanaf 1 januari 2028 wel mogelijk is. Er dient wel aan enkele randvoorwaarden te worden voldaan zoals het faciliteren van voldoende laadpunten, duidelijkheid over de speciale voorzieningen en heldere communicatie richting de ondernemers. Gezamenlijk met de Partijen van het Afsprakenkader wordt gewerkt aan een nieuwe ingangsdatum voor een zero-emissiezone voor touringcars.	14	evaluatie afsprakenkader emissieloos touringcarsvervoer
Draagvlakonderzoek duurzame mobiliteit onder de Nederlandse bevolking	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	Ruim acht op de tien Nederlanders zien in dat duurzamer reizen beter is voor het klimaat. Acht op de tien Nederlanders weten ook hoe ze duurzamer kunnen reizen. Een kwart van de Nederlanders weet niet waar ze informatie kunnen vinden over duurzamer reizen en minder dan een kwart vindt dat er niet genoeg informatie over duurzamer reizen is. 50-plussers weten vaker waar ze informatie kunnen vinden over duurzamer reizen dan 18- tot 49-jarigen.	14	Draagvlakonderzoek duurzame mobiliteit onder de Nederlandse bevolking
Evaluatie routekaart en convenant SEB	Ex post	2025	Afgerond	De Rijksoverheid zorgt dat in 2025, 2027 en 2030 een onafhankelijke evaluatie plaatsvindt van de routekaart en dit convenant. Partijen worden nauw betrokken bij deze evaluaties. De conclusie (2025) van de evaluatierapporten van Berenschot en TNO is dat de doelen van SEB haalbaar maar ambitieus zijn. Vooral voor de ambitie van het realiseren van voldoende reductie in stikstofemissies moeten er nog stappen worden gezet. Er wordt daarom met de convenantpartners gewerkt aan een uitvoeringsagenda voor 2026 en 2027 om acties te formuleren die de stikstofambitie op koers brengt en die de sector helpt deze transitie te doorlopen. Het is de intentie om deze uitvoeringsagenda begin Q2 van 2026 aan de Kamer aan te bieden.	14/MF	Mobiliteitsbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Lange termijn verkenning toekomst	Ex ante	2025	afgerond	Op 11 juli 2025 is de Contourennota Hervorming Autobelastingen aangeboden aan de Kamer. Dit is een tussenstap in de lange termijn verkenning. Deze brief	14	Lange termijn verkenning toekomst

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
autobelastingen en Duurzame mobiliteit				schetst de vier belangrijkste beleidsopgaven en hun uitruilen binnen de autobelastingen en geeft drie denkrichtingen om hieraan tegemoet te komen. De vier beleidsopgaven zijn 1) stabiele overheidsfinanciën, 2) Klimaat, energie en stikstof, 3) betaalbaarheid en 4) bereikbaarheid (congestie). De aangedragen denkrichtingen bevatten een tenaamstellingsbelasting, een hervorming van de mrb van gewicht naar oppervlakte en een vorm van betalen naar gebruik.		autobelastingen en Duurzame mobiliteit
Vergroenen reisgedrag (coalitieakkoord)	Monitoring	Jaarlijks tot 2030	Lopend	Alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen worden in de periode 2024-2030 gemonitord en geëvalueerd. Voor 2025 is nog geen informatie beschikbaar. Uit gegevens van 2024 blijkt dat de gedragsmaatregelen uit het programma vergroenen reisgedrag bijdragen aan een lichte daling van het aantal fossiele (auto)kilometers en daarmee een bijdrage leveren aan de CO2-reductie van de personenmobiliteit (PBL, KEV 2024).	14	Dashboard Klimaatbeleid - Werkgebonden mobiliteit
Evaluatie Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) – Doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling in kaart brengen	Ex post	2025	Afgerond	Met behulp van de SEBA zijn in de periode 2021-2024 bijna 23.000 emissieloze bedrijfsauto's op de Nederlandse wegen gekomen. De verwachting is dat er in de komende periode nog eens 6.000 bedrijfsauto's bijkomen die op dit moment nog niet op naam zijn gezet en nog niet op de weg te vinden zijn. Het rapport concludeert dat het doel van de SEBA, het bevorderen van de ingroei van emissieloze bedrijfsauto's, hiermee is bereikt. De SEBA is in 2025 stopgezet omdat de prijzen van fossiele en elektrische bedrijfsauto's steeds meer naar elkaar waren toegegroeid én verdere ondersteuning daarmee niet meer mogelijk was volgens EU-regelgeving. Tot slot benoemt de evaluatie dat voor ondernemers duidelijkheid in wet- en regelgeving cruciaal is om wel of niet te gaan investeren in emissieloze bedrijfsauto's. Dat geldt niet alleen voor subsidieregelingen, maar ook voor de samenhang met flankerende beleidsinstrumenten.	14	Kamerbrief Evaluatie SEBA en Convenant en Routekaart SEB
Dashboard klimaatbeleid	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Het dashboard klimaatbeleid biedt jaarlijks een objectief inzicht in de voortgang van het klimaatbeleid. In 2024 is de CO2-uitstoot voor de sector mobiliteit gedaald tot 29,2 megaton. Het finaal energiegebruik is licht gedaald ten opzichte van 2023. Ook is onder andere te zien dat het aantal uitstootvrije personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens groeit.	14	Dashboard Klimaatbeleid - Mobiliteit
Subthema Werkgerelateerde personen-vervoer						
Fietsmonitor	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Eind 2024 was het aantal fietsforensen met 380.000 toegenomen ten opzichte van het referentiekwartaal Q2 2022. Daarmee is de doelstelling van het ministerie van IenW gehaald, namelijk een toename van 100.000 fietsforensen ten opzichte van het referentiekwartaal. De toename van het aantal fietsforensen hangt deels samen met de toename van het aantal werkenden. Ook is het aantal forensen dat gebruik maakt van de combinatie fiets-trein na Q2 2022 weer sterk aangetrokken.	14	Jaarrapportage Fietsmonitor 2024
Evaluatie Investering fietsenstallingen bij OV-stations	Ex post	2026	Uitgesteld	Voor de modaliteit Werkgerelateerde Personenvervoer voorzien wij een evaluatie van de investering van 75 miljoen euro in fietsenstallingen bij OV-stations. Deze evaluatie zal rond 2025 worden uitgevoerd.	14	
Evaluatie Programma Kies de Beste Band	Ex durante	2024	Afgerond	Over het algeheel wordt de campagne «Geef je banden lucht» gemiddeld gewaardeerd voor een Rijksoverheidscampagne. Op geen van de doelstellingen en creatieve aspecten zijn uitschieters te zien. De campagne onderscheidt zich hierdoor niet op de creatieve kracht. Dit geldt ook voor de herkenning. Dit draagt er aan bij dat veel automobilisten zich de campagne niet kunnen herinneren.	14	effectonderzoek bandenspanning
Subthema Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing						
Effectstudie concept-meerjarenprogramma terugsluis	Ex ante	2024	Afgerond	De effectstudie laat zien dat er in 2030 naar verwachting ruim 14.000 emissievrije vrachtwagens extra, bovenop de zelfstandige groei van 13.000 emissievrijevrachtwagens, rondrijden. Daarnaast wordt door de maatregelen in het meerjarenprogramma 1 Mton CO2 bespaard, neemt de uitstoot van stikstof (NOx) met 675 ton af en vermindert de uitstoot van fijnstof (PM10) met 19 ton.	MF	Effectstudie terugsluis

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Vervolgonderzoek ERS (Electric Road Systems)	Ex ante	2024	Afgerond	Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 18 mei 2022 zijn twee verkenningen uitgevoerd naar ERS in Nederland. Hieruit bleek dat ERS in potentie een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verduurzaming van de vrachtwagensector. Ook is nader onderzocht wat het draagvlak voor ERS in de samenleving is. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 13 juni 2023, heeft het ministerie opdracht gegeven tot een vervolgonderzoek naar de haalbaarheid op de twee concrete ERS-trajecten, namelijk tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen én vanaf de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. Daarbij wordt gekeken naar de technische en financiële haalbaarheid. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het najaar van 2024 verwacht.	MF	Vervolgonderzoek ERS
Verslag aan de Europese Commissie	Ex durante	2025	afgerond	Op grond van artikel 11, eerste lid, van Richtlijn 1999/62/EG dient elke vijf jaar een verslag aan de Europese Commissie te worden gezonden over de tolheffing. Uiterlijk op 25 maart 2025 en daarna om de vijf jaar publiceren de lidstaten een verslag in geaggregeerde vorm over de op hun grondgebied geheven tolgelden en gebruiksrechten. Dit vormt één verslag met andere tolgelden en gebruiksrechten. Inbreng aan de Europese Commissie is geleverd. Het is aan de Europese Commissie om hier een rapportage over op te stellen.	MF	

Tabel 180 Hoofdthema Openbaar vervoer en Spoor

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Spoor						
periodieke rapportage Openbaar Vervoer en Spoor	Ex-post synthese	2025	Afgerond	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's eens per 4 tot 7 jaar onderzocht te worden.De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is Afgerond in 2018 en betrof de onderzoeksperiode 2013– 2017). Deze wordt uiterlijk eind maart inclusief Kabinetsreactie aangeboden aan de Kamer, samen met de RPE evaluatie BVOV/TVOV	16	
Voortgangsrapportages ERTMS (2x)	Ex durante	2025	Afgerond	ERTMS heeft tot doel het Europese treinbeveiligingssysteem gefaseerd in Nederland in te voeren, ter vervanging van het huidige ATB-systeem. De voortgangsrapportage ERTMS informeert de Kamer over de stand van zaken van de invoering, inclusief planning, financiën, risico's en beheersmaatregelen. Met ERTMS wordt de veiligheid, betrouwbaarheid en interoperabiliteit van het spoor verbeterd en ontstaat ruimte voor toekomstbestendig en robuust spoorvervoer voor zowel reizigers als goederenvervoer. De invoering van ERTMS is een essentiële randvoorwaarde voor verdere capaciteitsgroei en vormt een belangrijke bouwsteen voor het Toekomstbeeld OV. Het programma is herijkt en werkt nu met tranches om beheersbaar te blijven en lerend te kunnen opschalen. Tranche 1 is in uitvoering en vraagt een lerende, adaptieve aanpak vanwege technische afhankelijkheden, nieuwe Europese eisen en planningsonzekerheden. De werkzaamheden op de Noordelijke lijnen, de Zeeuwse lijn en Kijfhoek – Belgische grens vorderen, maar kennen risico's voor planning en kosten. De geraamde budgetspanning voor Tranche 1 bedraagt momenteel € 163 miljoen.	MF (artikel 17)	voortgangrapportage ERTMS
Voortgangsrapportages Programma Hoogfrequent Spoor (2x)	Ex durante	2025	Afgerond	PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen accommoderen. PHS legt de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en maakt de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk.	MF (artikel 17)	voortgangrapportage PHS
Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	Ex post	2024	afegrond	PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen accommoderen. PHS legt de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en maakt de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk.	MF	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Tiende Voortgangsrapportage – Tweede half jaar 2023

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Staat van de infra ProRail	Monitoring	2025	Lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	MF(art 13)	Staat van de Infrastructuur ProRail 2024
Analyse van de arbeidsmarkteffecten van de Hanzelijn: casestudie station Dronten	Ex ante	2022	afgerond	PBL onderzoekt (op eigen initiatief) hoe de Hanzelijn de kans op het vinden en behouden van werk van inwoners rond een nieuw station beïnvloedt, hoe de baten verdeeld zijn, of er sprake is van verdringingseffecten en wat de werkgelegenheidseffecten zijn op het niveau van buurt en gemeente. De onderzoeksresultaten worden naar eind eerste kwartaal 2024 verwacht en wordt eind maart gepubliceerd	16	DE (SPOOR)WEG NAAR WERK? Arbeidsmarkteffecten van de opening van een nieuw treinstation
Subthema Openbaar Vervoer						
Toekomstbeeld OV 2040	Monitoring	Jaarlijks	Vervallen	In deze monitor wordt jaarlijks onderzocht (T-2) in hoeverre de doelen van het Toekomstbeeld OV 2040 zijn behaald. In 2025 is besloten de monitoring van TBOV mee te laten lopen met de reguliere monitoring van het OV door CROW. Er heeft in 2025 dus geen monitoring vanuit het programma plaatsgevonden.	16	
evaluatie BVOV - TVOV	Ex post	2026	Uitgesteld	Evaluatie naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de beschikbaarheids- en transitievergoeding OV (2020 - nu). Deze evaluatie wordt gelijktijdig met de periodieke rapportage aan de Kamer aangeboden.	16	
Subthema Taxi's						
Evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000	Ex post	2023	Afgerond	De evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000 is afgerond. De uitkomsten en aanbevelingen worden eind Q1 2024 gedeeld met de Tweede Kamer.	16	Evaluatie van de taxiwetgeving in de Wp2000
Subthema Fiscale regelingen						
Evaluatie reisaftrek OV	Ex post	2023	afgerond	Gezien de demissionaire status van dit kabinet is er voor gekozen om deze evaluatie zonder kabinetsappreciatie uit te sturen. Dat laat onverlet dat dit of een volgend kabinet de uitkomsten van dit onderzoek in een later stadium dient te wegen en beoordelen of, en zo ja, welke vervolgstappen geboden zijn naar aanleiding van dit onderzoek, en uw Kamer daarover te informeren.	IX,1	Verkenning gebruik en uitvoering reisaftrek OV
Evaluatie verlaagd btw-tarief alle goederen/ diensten	Ex post	2023	afgerond	oor het verlaagde btw-tarief voor personenvervoer geldt dat in principe de gehele doelgroep wordt bereikt. Iedereen die gebruik maakt van het personenvervoer krijgt te maken met het verlaagde btw-tarief. Voor een directe subsidie aan producenten geldt dat zeker op het gebied van openbaar vervoer mogelijkheden zijn.	IX,1	Evaluatie van het verlaagde btw-tarief

Tabel 181 Hoofdthema Mobiliteit en Gebieden

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Programma Woningbouw en Mobiliteit						
vinger aan de pols. Leren en verbeteren van de processen binnen het programma.	Ex durante	2025	Afgerond	In de organisatiestructuur rondom het programma WoMo wordt periodiek gereflecteerd op de werkwijze en werking van het programma. Om te voorkomen dat daarbij door eventuele 'blinde vlekken' belangrijke punten worden gemist en om nadrukkelijk ook te kijken naar hoe het programma uitwerkt voor inwoners, gemeenten en de regio is er een rol voor een partij buiten de eigen governance. De doelen die met deze evaluatie beoogt worden zijn: - Inzicht in of en zo ja hoe de doelen van het programma van het programma doeltreffender en doelmatiger gehaald kunnen worden; - Inzicht in de wijze waarop het programma werkt en of er mogelijkheden of redenen zijn om de werkwijze aan te passen; - Om de huidige werking van het programma voor de partijen in de regio, de gemeenten en de uitvoerders voldoende recht te doen willen	MF	Evaluatie werkwijze Programma Woningbouw en Mobiliteit WoMo

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
				we deze ook expliciet meenemen, evalueren en verbeteren; - Het gaat niet alleen om objectieve uitkomstmaten maar ook de beleving.		
Monitoring en evaluatie op brede welvaart indicatoren.	Ex post	2025 – 2035	Lopend	Naast output-effecten, van belang voor het meten van de doeltreffendheid, heeft het programma ook impact op de – ervaren – Brede Maatschappelijke Welvaart. Zo draagt de relatief snelle bouw van grote aantallen nieuwe woningen bij aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Met de inzet op nabijheid van voorzieningen en werk en flankerend beleid wordt bijgedragen aan duurzame mobiliteit. Ook voor onderwerpen als veiligheid, leefomgeving en gezondheid zullen er maatschappelijke (welvaarts)effecten zijn. Deze uitkomsten worden gemonitord. Bij de evaluatie van het programma wordt gekeken naar – de plausibiliteit van – de bijdrage van het programma aan deze maatschappelijke uitkomsten.	MF	https://open.overheid.nl/documenten/ronl-709b8a4eebbefbd7d235843e9f1pdf

Tabel 182 Hoofdthema Luchtvaart

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
Periodieke rapportage Artikel 17 Luchtvaart	Ex-post synthese	2024	Afgerond	Het doel van de periodieke rapportage is om inzicht te krijgen in de (voorwaarden voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid dat valt onder het begrotingsartikel én om na te gaan of de (voorwaarden voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot. Op basis van de onderzochte evaluaties en de gevoerde gesprekken constateren de onderzoekers dat IenW zijn kaderstellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld Kamerstukken II 2024/25, 32861, nr. 86).	17	Link
Periodieke rapportage luchtvaart	Ex-post synthese	2030/2031	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. Het doel is om inzicht te krijgen in de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid dat valt onder begrotingsartikel 17 Luchtvaart en om na te gaan of de (voorwaarde voor) doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid kan worden vergroot. De eerstvolgende periodieke rapportage gaat over de periode 2023 t/m 2029.	17	
draagvlakonderzoek luchtvaart	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	Jaarlijks wordt het onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak voor de luchtvaart onder de Nederlandse bevolking. Dit kwantitatieve onderzoek vindt sinds 2018 jaarlijks plaats; de meting van 2025 is de achtste in deze reeks. De resultaten worden gebruikt bij de ontwikkeling en verdere uitwerking van het luchtvaartbeleid. Uit de meting van 2025 blijkt dat Nederlanders over het algemeen positief staan tegenover de luchtvaart. Net als vorig jaar blijft dit aandeel stabiel: 78% heeft in meer of mindere mate een positief beeld. Tegelijkertijd geeft de gemiddelde Nederlander aan geen verdere groei van de luchtvaart te wensen (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr. 1258).	17	Verzamelbrief Luchtvaart Q4 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Publieke waarden van de luchtvaartnota 2020-2050	Monitoring:	Elke twee jaar	Vervallen	De uitvoeringsagenda Luchtvaartnota geeft aan welke acties de Rijksoverheid in samenwerking met partijen onderneemt om te komen tot een duurzame luchtvaartsector in 2050. (Kamerstukken II 2022/23, 31936, nr. 1048). Via monitoring en evaluatie wordt bepaald of de acties op koers liggen, hoe het staat met het doelbereik en of het nodig is om het beleid bij te stellen. Bij de aanbieding van de geactualiseerde uitvoeringsagenda in 2023 is toegezegd dat de Kamer zou worden geïnformeerd over de voortgang op de acties uit de uitvoeringsagenda. Gezien de actualisatie van de uitvoeringsagenda in 2023 en het karakter van de afzonderlijke acties, is ervoor gekozen om in plaats van via een afzonderlijke rapportage, de Kamer voortaan via de reguliere Kamerbrieven over deze acties te informeren. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de toezegging (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr. 1258).	17	Verzamelbrief Luchtvaart Q4 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
Rapport Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening	Ex ante	2025	Afgerond	Rapport van de Adviescommissie uitvoering Programma Luchtruimherziening. De commissie beoordeelt de nieuwe indeling van het luchtruim en adviseert de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de staatssecretaris van Defensie hierover. Zij gaan in op de taakstelling van de adviescommissie en op het vervolg (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr. 1251).	17	Kamerbrief over rapport adviescommissie uitvoering programma Luchtruimherziening | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Effectanalyse nieuwe luchtruimindeling	Ex ante	2025	Afgerond	De mogelijke effecten van de nieuwe luchtruimindeling zijn met effectanalyses in beeld gebracht. De potentiële effecten van de projecten Hoger Naderen maken hier geen onderdeel van uit. Met de nieuwe luchtruimindeling wordt een zeer significante stijging van de Militaire Missie Effectiviteit bereikt. De verwachte netto effecten op de uitstoot van CO_2 van verkeer van en naar Schiphol in de nieuwe indeling van het luchtruim zijn vrijwel neutraal. De CO_2 effecten op het Europese netwerk zijn naar verwachting licht positief. In algemene zin zijn de verwachte effecten op geluid beperkt (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1218).	17	Kamerstuk 31936, nr. 1218 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen
Subthema Veilige Luchtvaart						
Derde externe/ onafhankelijke onderzoek opvolging OVV aanbevelingen veiligheid Schiphol	Ex post	2026	in uitvoering	In april 2017 heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) het rapport Veiligheid Vliegverkeer Luchthaven Schiphol gepubliceerd, met daarin aanbevelingen gericht aan de luchtvaartsector en aan de overheid. In lijn met een eerdere toezegging aan de Kamer door de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), wordt een derde onafhankelijke evaluatie uitgevoerd naar de opvolging van de drie resterende deelaanbevelingen.	17	
Periodieke evaluatie NLVP	Ex post	2026	Uitgesteld	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) heeft een looptijd van 2020 – 2024. In het NLVP staat dat de uitvoering van het NLVP in 2023 wordt geëvalueerd. Er is besloten de evaluatie en de publicatie van de volgende NLVP allebei een jaar uit te stellen om beter aan te sluiten met verwachte internationale eisen aan het NLVP.	17	
Systeemmonitor Luchtvaartveiligheid	Ex post	Jaarlijks	Afgerond	Op 5 oktober 2025 is de 5e editie van de Systeemmonitor luchtvaartveiligheid gepubliceerd. Het rapport beschrijft het functioneren van het luchtvaartveiligheidssysteem op de peildatum 1 januari 2025.	17	Systeemmonitor luchtvaartveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl
Het reduceren van het risico op een aanvaring met vogels en andere dieren	Ex durante	Jaarlijks	Lopend	Monitoring van de aanwezigheid (zowel op de grond als in de lucht) van vliegtuiggevaarlijke diersoorten die op en rondom luchthavens voorkomen in combinatie met een inventarisatie van maatregelen om het risico op een aanvaring met deze diersoorten te voorkomen. Hierbij gaat het om zowel preventieve (vegetatie- en waterbeheer) alsmede repressieve (verjaging, verplaatsen, doden) beheersmaatregelen en de effectiviteit hiervan. Sovon vogelonderzoek Nederland heeft in opdracht van het ministerie van IenW een inventarisatie gedaan van mogelijke maatregelen die ingezet kunnen worden bij het beheersen van de ganzenpopulatie op en rond Schiphol. Daarbij zijn aandachtspunten voor de implementatie van de maatregelen opgenomen. De inventarisatie is op 20 juni 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1168).	17	Link
Staat van de luchtvaart	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	Op 14 mei 2025 heeft de Kamer de Kamer de Staat van de luchtvaart 2025 van de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-LVA) ontvangen. In deze Staat geeft de ILT-LVA aan hoe het gaat met de veiligheid en de duurzaamheid op en rond Schiphol en andere luchthavens (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1230).	17	Link
Evaluatie Convenant 2020-2024	Ex post	2024	Afgerond	Het convenant beoogt het risico van aanvaringen tussen vliegtuigen en risicovolle vogels (met name ganzen) op en rond Luchthaven Schiphol te reduceren. De huidige afspraken liepen tot en met 31 december 2024. Recent zijn deze geëvalueerd. De onderzoeker concludeert dat er bij de partijen de overtuiging is dat blijvende aandacht noodzakelijk is voor het vraagstuk van vogelaanvaringen in het gebied. Het	17	Link

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
				aantal aanvaringen (met name met ganzen) fluctueert zonder duidelijke trend, ondanks een duidelijk toegenomen aantal ganzen in het gebied. Het onderzoeksbureau doet verschillende aanbevelingen, zowel inhoudelijk als organisatorisch, zoals het ontwikkelen van nieuwe initiatieven om het gebied met landschapsaanpassingen minder aantrekkelijk te maken voor ganzen of het nadrukkelijker inzetten op het fourageerspoor ('minder voedsel, minder ganzen'). De onderzoeker vraagt aandacht voor de governance en voor de uitvoering van maatregelen (van inspannings- naar resultaatverplichting) (Kamerstukken II 2023-2024, 31 936, nr. 1168).		
Rapportage Belevingsonderzoek naar ordeverstorende passagiers	Monitoring	2025	Afgerond	In opdracht van het ministerie van IenW en in samenwerking met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, Schiphol, de regionale luchthavens, KMar, OM en de vakbonden is in 2025 een Belevingsonderzoek naar ordeverstorende passagiers uitgevoerd. Maatregelen die voorkomen dat het komt tot ordeverstorend gedrag aan boord (preventie) zijn net zo belangrijk als ingrijpen nadat een incident heeft plaatsgevonden. Daarom is een belevingsonderzoek gedaan naar de aard en omvang van de problematiek, waarbij zoveel mogelijk inzichten van de verschillende betrokkenen in de luchtvaarketen gebruikt zijn (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1230).	17	Kamerbief met beleidsreactie op Staat van de luchtvaart 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
OVV-rapport «Near mid-air collision between F-16 and Tecnam»	Ex post	2025	Afgerond	De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft onderzoek gedaan naar een bijna botsing tussen een F-16 van de Koninklijke Luchtmacht en een Tecnam P-Mentor vliegtuig nabij Elburg op 16 november 2023. Op 30 oktober 2025 is dit rapport aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr. 1249).	17	Kamerstuk 31936, nr. 1249 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen
Rapportages NLR inzake externe veiligheid luchtvaart	Ex ante	2025	Afgerond	Om de externe veiligheidsrisico's voor luchtvaart te bepalen zijn door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) geactualiseerde parameters opgeleverd. Deze rapportages zijn onderdeel van een meerjarenprogramma voor actualisering van het model om de externe veiligheidsrisico's te bepalen. Omdat na verloop van tijd meer gegevens over bijvoorbeeld ongevalskansen beschikbaar komen doordat nieuwere toestellen meer worden ingezet, kan zo een betere risicobepaling worden uitgevoerd. In het algemeen laten de actualisaties zien dat de risico's op dodelijke slachtoffers in de omgeving van luchthavens (beperkt) kleiner zijn geworden (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17	Verzamelbrief Luchtvaart 1e kwartaal 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Onderzoek naar de kwaliteit van cabinelucht	Ex durante	2025	Afgerond	Op 3 juni 2025 heeft de Kamer de jaarrapportage 2024 van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht (NAC) ontvangen. De adviesgroep adviseert over de mogelijke relatie tussen gezondheidsklachten bij vliegend personeel en de blootstelling aan chemische stoffen in de cabinelucht. De rapportage beschrijft de voortgang en activiteiten van de NAC voor het jaar 2024 (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17	Luchtvaartbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Subthema Nederland goed verbonden						
Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	De benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen geeft een indicatie van het niveau van de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en twaalf belangrijke concurrerende luchthavens. Deze kosten bestaan uit luchthavengelden, Air Traffic Control (ATC)-heffingen en overheidsheffingen. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden. Uit de benchmark 2024 blijkt dat drie luchthavens een hoger prijsniveau hebben dan Schiphol. De luchthavens met een hoger prijspeil zijn net als in 2023 Londen Heathrow, Frankfurt en Londen Gatwick. Negen luchthavens hebben een lager prijspeil. Dit zijn München, Düsseldorf, Zürich, Parijs Charles de Gaulle, Brussel, Istanbul, Kopenhagen, Madrid en Dubai. Het nominale prijsniveau van Schiphol is in 2024 met 13% gestegen ten opzichte van 2023. Ongeveer een derde van deze stijging is toe te schrijven aan hogere passagiersgelden. Verhogingen van de securitygelden en passagiersbelastingen nemen elk	17	Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
				ongeveer een kwart van de totale stijging voor hun rekening. De rest van de stijging (ongeveer 15 procent) wordt verklaard door een toename van de landingsgelden en luchtverkeersleiding (ATC) heffingen (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936 nr. 1225).		
Wettelijke evaluatie Airport Coordination Netherlands (ACNL)	Ex post	2025	Afgerond	Het rapport bevat de wettelijke evaluatie van het doelmatig en doeltreffend functioneren van Airport Coordination Netherlands (ACNL) als zelfstandig bestuursorgaan (zbo) in de periode 2020-2024. KPMG concludeert dat ACNL van 2020 tot 2024 zijn wettelijke taken doelmatig en doeltreffend heeft uitgevoerd. Verder geeft KPMG aan dat ACNL door de omvorming onafhankelijker en transparanter is geworden en dat de omvorming lijkt te hebben bijgedragen aan de doelmatigheid en doeltreffendheid, waarbij de governance ook bijdraagt aan deze eisen. KPMG doet enkele aanbevelingen om de doelmatigheid en doeltreffend ACNL verder te vergroten (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17	Wettelijke evaluatie van Airport Coordination Netherlands | Rapport | Rijksoverheid.nl
Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	De Monitor netwerkkwaliteit en staatgaranties 2024 geeft een beeld van de ontwikkeling van de connectiviteit en de netwerkkwaliteit in september 2024 (meetmoment derde week september) op Schiphol ten opzichte van de belangrijkste concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat van Air France vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo kan de naleving van de staatsgaranties die zijn afgesproken met Air France-KLM gevolgd worden (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17	Monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties | Rapport | Rijksoverheid.nl
Evaluatieonderzoek Tariefregulering Schiphol	Ex durante	2025	Afgerond	Naar aanleiding van een korte verkenning naar de werking van de tariefregulering van Schiphol door IenW in 2023, is in opdracht van IenW een breder evaluatieonderzoek uitgevoerd door KPMG, dat op 9 januari jl. naar de Tweede Kamer is verzonden23. Het doel van dit bredere evaluatie_x0002_onderzoek was om geïdentificeerde knelpunten in de huidige tariefregulering nader te duiden en potentiële verbeteringen te formuleren. Hierin ligt de focus op potentiële verbeteringen die kunnen worden meege_x0002_nomen in de volgende tariefperiode, die op 1 april 2028 in werking treedt. Concreet gaat dit over het Besluit Exploitatie Luchthaven Schiphol (Kamerstukken II 2024-2025, 29 665, nr. 530).	17	Evaluatieonderzoek Tariefregulering Schiphol
Luchtvaart en open strategische autonomie	Ex ante	2025	Afgerond	Het thema open strategische autonomie is urgent geworden door de oorlog in Oekraïne, het afbouwen van energieafhankelijkheid van Rusland en de toegenomen spanningen tussen China en de VS. Open strategische autonomie heeft sindsdien niet alleen betrekking op het veiligheids- en defensiebeleid, maar ook op het economisch beleid omdat andere landen dat in toenemende mate inzetten als geopolitiek wapen. In dat verband heeft IenW onderzoek laten verrichten naar het belang van de Nederlandse luchtvaartsector voor de open strategische autonomie van Nederland. Daarbij is de Nederlandse luchtvaartsector met haar internationale netwerk aan verbindingen vanaf Schiphol bij uitstek een sector waar altijd wederzijdse afhankelijkheden bestaan. Het onderzoek verkent in hoeverre de Nederlandse luchtvaartsector nu en in de toekomst bijdraagt aan de open strategische autonomie van Nederland (Kamerstukken II 2024-2025, 29 665, nr. 530).	17	Luchtvaart en open strategische autonomie
Onderzoek actualisatie WACC Schiphol	Ex durante	2025	Afgerond	Het rapport doet onderzoek naar mogelijke actualisatie van de gewogen gemiddelde vermogenskostenvoet (WACC) voor Schiphol die geldt sinds 2017 (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr. 1258).	17	Verzamelbrief Luchtvaart Q4 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Subthema Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving						
Toekomst vaste GA-locaties	Ex-ante:	n.t.b.	Uitgesteld	Vanaf 2024 zou een traject starten op het toekomstvast accommoderen van valschermspringers. Hierbij vormen het rapport "Toekomst vaste GA-locaties (TGAL) en eerder onderzoek het uitgangspunt. Een dergelijk onderzoek niet heeft plaatsgevonden in 2025. Dit omdat de inrichting van TGAL sterk samenhangt met de resultaten van de luchtruimherziening.	17	

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
				Dit onderwerp zal on hold blijven tot er meer duidelijkheid is over de toekomst van het luchtruim boven de locaties waar nu gesprongen wordt.		
onderzoeken in het kader van de luchthavenbesluiten	Ex ante	Jaarlijks	Lopend	Op grond van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) moeten er voor de regionale luchthavens van nationale betekenis luchthavenbesluiten worden vastgesteld. Voor de aanvraag van een luchthavenbesluit dient een luchthaven onderzoeken naar geluidsbelasting en externe veiligheid uit te voeren (onderdeel MER of m.e.r.-beoordelingsnotitie). Een derde partij voert namens IenW een controle/validatie uit op deze onderzoeken. Daarnaast moet het gebruik dat wordt vastgelegd in de luchthavenbesluiten kunnen worden gemotiveerd en onderbouwd. Om te beoordelen of een economische onderbouwing de juiste informatie bevat zal IenW deze laten toetsen door een onafhankelijk onderzoeksbureau. In de Luchthavenbesluiten zullen de voorwaarden worden geformuleerd voor het gebruik van de luchthavens en in hoeverre er dan ruimte kan zijn voor ontwikkeling van de luchthavens. In dat kader wordt er een verkenning uitgevoerd.	17	
Onderzoek Slotmobiliteit Schiphol	Ex ante	2024	Afgerond	Het onderzoeksrapport is op 12 december 2024 aangeboden aan de Kamer en laat de effecten zien van het faciliteren van slothandel op de markttoegang van luchtvaartmaatschappijen, de marktwerking en daarmee op het efficiënte gebruik van de schaarse luchthavencapaciteit op Schiphol. In de verzamelbrief Luchtvaart Q4 2024 zijn de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek weergegeven en de vervolgacties benoemd (Kamerstukken II 2024-2025, 31936, nr. 1179).	17	link
Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure	Monitoring	2026	Te starten	Het kabinet zal gedurende het eerste jaar na invoering van het maatregelenpakket op 1 november 2025 monitoren of de doelen uit het balanced approach-pakket worden behaald. Op 1 november 2026 zal uit de monitoring moeten blijken welk percentage van het geluidsdoel is behaald met het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure en daarmee welk percentage nog resteert van het totale geluidsdoel van – 20%.	17	
Impactanalyse maatregelen in de nacht Schiphol (voorheen: reductie nachtvluchten Schiphol)	Ex durante	2025	Afgerond	Eind 2023 is besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar maatregelen in de nacht op Schiphol, de zogenoemde 'impactanalyse nachtsluiting'. De impactanalyse is recent afgerond. Het onderzoek beschouwt de effecten van een gehele en twee vormen van een gedeeltelijke nachtsluiting. Daarnaast komen alternatieve maatregelen gericht op de nachtperiode aan de orde (Kamerstukken II 2024-2025, 29 665, nr. 529).	17	Impactanalyse nachtmaatregelen Schiphol | Rapport | Rijksoverheid.nl
Expertgroep effecten luchtvaartemissies op lokale luchtkwaliteit	Ex ante	2025	Afgerond	Het ministerie van IenW werkt aan beleidsmaatregelen om emissies naar de lucht door de luchtvaart terug te dringen. In dat kader heeft de minister een aantal onderzoeken laten uitvoeren naar emissies door de luchtvaart en het effect op de luchtkwaliteit rond luchthavens. De minister heeft een expertgroep gevraagd om een deskundigenoordeel te geven over deze onderzoeken en de samenhang van de resultaten uit de verschillende onderzoeken omdat hij het belangrijk vindt dat een onafhankelijke partij de aannames, berekeningen en resultaten beoordeelt. Het ministerie wil de onderzoeksresultaten en het deskundigenoordeel meenemen bij de afweging van beleidsmaatregelen rond het verminderen van de emissies van de luchtvaart (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1229).	17	Luchtvaartbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Rekenmethode emissies	Ex ante	2025	Afgerond	In december 20237 is de Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van een uniforme rekenmethode voor luchtvaartemissies. Om de kwaliteit en de toepasbaarheid van de nieuwe methode te borgen heeft een peer review plaatsgevonden. Hierbij is aan verschillende luchtvaartadviesbureaus – die in de toekomst mogelijk gebruik maken van de rekenmethode – gevraagd de ontwikkelde methode te beoordelen. Na afstemming met de betrokken partijen heeft de opsteller (To70) enkele aanpassingen gedaan. Hierdoor is het draagvlak voor de uniforme rekenmethode verhoogd. Het doel van deze methode	17	Kamerstuk 31936, nr. 1250 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
				is om bij toekomstig onderzoek bij verschillende bureaus, uit te gaan van dezelfde rekenmethode en achterliggende gegevens. Bijvoorbeeld in milieuonderzoeken ter voorbereiding van een nieuw besluit is dit relevant. Dit maakt dat resultaten onderling goed vergelijkbaar tussen de verschillende luchthavens (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr.1250).		
Hinderbeleving door luchtvaart	Monitoring	2026	In uitvoering	De gegevens over hinderbeleving en slaapverstoring door luchtverkeer zijn in de periode september tot en met december 2024 verzameld met vragenlijsten door de GGD-en. Het CBS verwerkt deze vragenlijsten. De ervaren en gerapporteerde hinder en/of slaapverstoring wordt gekoppeld aan de berekende geluidbelasting op een locatie. Het RIVM verwerkt dit tot een rapportage. In deze rapportage staat per luchthaven hoe groot de kans op ernstige hinder of slaapverstoring is afhankelijk van de blootstelling aan geluid. De rapportage van het RIVM wordt in het voorjaar 2026 verwacht en zal aan de Kamer worden toegestuurd (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17	Luchtvaartbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Onderzoek naar UFP op regionale luchthavens	Monitoring	2025	Afgerond	In navolging van een meerjarig onderzoek op en rond Schiphol is toegezegd ook onderzoek te doen naar de jaargemiddelde concentraties van ultrafijnstof op de regionale luchthavens Groningen Airport Eelde (GAE), Maastricht Aachen Airport (MAA) en Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Op 4 november 2025 is dit rapport aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II 2025-2026, 31 936, nr.1250).	17	Kamerstuk 31936, nr. 1250 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen
Subthema Energietransitie in de luchtvaart						
Tussenevaluatie Governance en Samenwerking Luchtvaart in Transitie	Ex durante	2025	Afgerond	Het ministerie van IenW heeft de Audit Dienst Rijk in 2024 gevraagd om een volwassenheidstoets uit te voeren op het groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie (LiT). Deze tussenevaluatie gaat over de stand van zaken in de uitvoering van het programma op de onderwerpen governance en samenwerking. De tussenevaluatie laat zien dat het programma goed is opgestart en geeft aanbevelingen voor de verdere uitvoering. De aanbevelingen worden gebruikt om de inrichting van het programma te optimaliseren (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17/NGF	link
Studies CO_2-plafond	Ex ante	2025	Afgerond	In het kader van de uitwerking van het CO_2-plafond zijn in 2025 twee studies afgerond. Ten eerste heeft SEO onderzocht wat de juridische en economische gevolgen kunnen zijn van invoering van het CO2-plafond3. Ten tweede is door CE Delft een verkenning uitgevoerd naar alternatieve manieren van borging van de nationale CO2-doelen voor de luchtvaart. Daarbij is ook onderzocht hoe de nationale doelen zich verhouden tot het mondiale doel van net-zero CO2-emissies in 2050, zoals vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Dit sluit aan bij de beleidsactie in het Ontwerp Klimaatplan om te onderzoeken of en zo ja, hoe de voortgang van de verduurzaming van de luchtvaart wettelijk te borgen (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1219).	17	Kamerstuk 31936, nr. 1219 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen
Rapport vraag en aanbod duurzame energiedragers	Ex ante	2025	Afgerond	In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) hebben Deloitte en To70 een studie gedaan naar de toekomstige vraag en aanbod van duurzame energiedragers voor de luchtvaart in Nederland. Er is een analyse gedaan naar de beschikbaarheid van duurzame energiedragers tussen nu en 2050. Dit aanbod is vergeleken met de verwachte vraag naar duurzame energiedragers vanuit de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation). De studie is een brede analyse en geeft een eerste inzicht in de mogelijke knelpunten. Die mogelijke knelpunten zijn: beperkte toepassing van nieuwe aandrijftechnologieën, afhankelijkheid van leveranciers buiten Europa, het concurrentievermogen van Nederlandse productie en de benodigde opschaling van productiecapaciteit (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17	Verzamelbrief Luchtvaart 1e kwartaal 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Rapport staatsteunrechtelijk instrumentarium productie en gebruik SAF	Ex ante	2025	Afgerond	PwC heeft onderzocht welke mogelijkheden er zijn, binnen het staatssteunrecht, voor financiële instrumenten voor opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF). Het rapport geeft een globaal overzicht van de randvoorwaarden voor subsidies, leningen en garanties.2 Als er financiële instrumenten worden uitgewerkt, zal er beter gekeken moeten worden naar	17	Verzamelbrief Luchtvaart 1e kwartaal 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Gezamenlijke publieke belangen Luchtvaart breed						
				staatssteun. Het doel en de grondslag van zo'n instrument beïnvloedt namelijk de eisen die gesteld worden (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).		
Maatschappelijke kosten van niet-CO2-klimaateffecten	Ex ante	2025	Afgerond	Uit dit onderzoek blijkt dat de huidige manier om maatschappelijke kosten van niet-CO_2-klimaateffecten mee te wegen, namelijk met een constante wegingsfactor en één prijs, nog steeds aansluit bij de huidige wetenschappelijke kennisbasis over niet-CO_2 klimaateffecten. De uitkomsten van bovenstaande onderzoeken worden in Europees verband gedeeld en dragen bij aan gezamenlijke kennisopbouw en samenwerking (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17	Verzamelbrief Luchtvaart 1e kwartaal 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Scenario's voor klimaatneutrale luchtvaart en Maatschappelijke kosten van niet-CO2-klimaateffecten	Ex ante	2025	Afgerond	Uit dit onderzoek blijkt onder andere dat in scenario's waar de CO_2-uitstoot van vliegen wordt beperkt, er nog steeds sprake is van een aanzienlijke niet-CO_2 klimaatimpact. Mogelijkheden om de niet-CO2 klimaatimpact te reduceren zijn onder andere de inzet duurzame luchtvaartbrandstoffen en het gericht inzetten van duurzame brandstoffen op bepaalde vluchten (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17	Verzamelbrief Luchtvaart 1e kwartaal 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Onderzoek naar uitstoot zakelijk vliegen	Monitoring	2025	Afgerond	Uit het onderzoek blijkt dat de Nederlandse zakelijke vliegmarkt ongeveer 30% van de vliegtuigpassagiers omvat en verantwoordelijk is voor 29,7% van de totale CO_2-uitstoot van Nederlandse vliegtuigpassagiers (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17	Verzamelbrief Luchtvaart 1e kwartaal 2025 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Wet- en regelgeving duurzame luchtvaart	Ex ante	2025	Afgerond	Een consortium van Adecs, Lexavia en ADSE heeft onderzocht welke juridische knelpunten er zijn bij het ontwikkelen, testen en opschalen van waterstof- en elektrische vliegtuigen. De bestaande wet- en regelgeving blijkt niet direct belemmerend, maar kan wel botsen met operationele kaders die ingericht zijn op kerosinevliegtuigen. Het consortium adviseert IenW om een sturende rol in te nemen door onder andere strategische beleidskaders te ontwikkelen en ruimte te bieden voor experimenten. Ook wordt een gap-assessment aanbevolen om de benodigde kennis en capaciteit te identificeren en te versterken. De adviezen uit het rapport worden meegenomen in verdere beleidsontwikkeling (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17	Luchtvaartbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Verkenning van maatschappelijke effecten van waterstof- en elektrische luchtvaarttechnologieën	Ex ante	2025	Afgerond	Dit onderzoek verkent de maatschappelijke effecten van waterstof- en elektrisch vliegen aan de hand van een aantal hypothetische scenario's, waarbij uitgegaan is van één-op-één vervanging van conventionele vliegtuigen door waterstof- en/of elektrische vliegtuigen. Ondanks de technologische onzekerheden en onduidelijkheid over hoe de markt zich zal ontwikkelen, tonen de resultaten dat er positieve effecten te verwachten zijn voor bijvoorbeeld: verdienvermogen, klimaat en werkgelegenheid (Kamerstukken II 2024-2025, 31 936, nr. 1238).	17	Luchtvaartbeleid | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Subthema Fiscale regelingen						
Transferpassagiers buiten de grondslag van vliegbelasting	Ex ante	2025	Afgerond	Het onderzoeksrapport beschrijft de verwachte effecten van verschillende varianten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting.	IX	Effecten van afstandsafhankelijke vliegbelasting

Tabel 183 Hoofdthema Scheepvaart en Havens

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
Periodieke rapportage Artikel 18 Scheepvaart en Havens	Ex-post synthese	2022	Afgerond	Doordat het algemene beleidsdoel uit de Rijksbegroting geen directe koppeling kent met subdoelen en verbonden beleidsinzet, was het voor de onderzoekers op het niveau van een syntheseonderzoek niet mogelijk een uitspraak te doen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid. Op individuele onderdelen kon er in algemene zin geconcludeerd worden dat de meeste beleidsinstrumentenals waarschijnlijk cq. doeltreffend zijn beoordeeld. Wat betreft de doelmatigheid blijft het moeilijk om goed inzicht te verwerven. Evaluaties slagen er vaak niet in om daar duidelijke uitspraken over te doen, omdat het niet altijd mogelijk is om kwantitatieve effecten van het beleid, bij de opzet, in beeld te brengen.	18	Scheepvaart en havens | Ministerie van Financiën - Rijksoverheid (rijksfinancien.nl)
Periodieke rapportage artikel 18 Scheepvaart en Havens	Ex-post synthese	2029	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek 2022 (RPE 2022) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 18 is afgerond in 2022 en betrof de onderzoeksperiode 2014–2020. De komende periodieke rapportage zal betrekking hebben op de periode 2021–2027.	18	
Havennota Quick scan	ex ante	2025	Afgerond	Sinds de publicatie van de huidige havennota in 2020 is de wereld flink veranderd, vooral op het gebied van maatschappelijke weerbaarheid, ruimtegebrek en geopolitiek. MTBS is gevraagd om te onderzoeken of de huidige situatie in Nederland, Europa en de rest van de wereld vraagt om een herziening of aanscherping van de Havennota. Het rapport concludeert dat de huidige havennota zeer degelijk in elkaar zit en relevante activiteiten en ontwikkelingen benoemt. Zij zien daarom de noodzaak om accenten te verbeteren in plaats van een herschrijving van de havennota. Uit de analyse blijkt dat de afdekking van de gekozen thema's in de huidige Havennota goed is. Het rapport doet een aantal aanbevelingen voor verbeteringen op deze thema's.	18	Havennota quickscan
Economische en arbeidsmarkt maritieme en havenmonitor	Ex durante	jaarlijks	Lopend	De economische kengetallen van de maritieme cluster en in het bijzonder de sectoren havens, binnenvaart en zeevaart geven inzicht in de concurrentiekracht en veerkracht van de maritieme sector. Hierover vindt ook afstemming plaats met de sectorvertegenwoordiging, waaronder (binnen)havenbedrijven.	18	Maritieme Monitor 2025 | Rapport | Rijksoverheid.nl
Evaluatie binnenvaart effect overgangsbepalingen	Ex post	2023	Afgerond	Aanleiding voor dit onderzoek is de toezegging aan de Tweede Kamer om onderzoek te laten uitvoeren naar technische voorschriften voor binnenschepen die vanaf 2035 in werking treden, en naar oplossingen voor mogelijke knelpunten. Dit onderzoek is een beoordeling van de (economische) effecten vanwege het aflopen van de overgangstermijnen voor bestaande schepen vanaf 1 januari 2035 op het vaargebied van de Rijn en vanaf 30 december 2049 op het vaargebied buiten de Rijn. Daarnaast brengt het onderzoek oplossingen in beeld voor mogelijke knelpunten voor bestaande schepen die het gevolg zijn van het moeten voldoen aan de technische voorschriften. De onderzoekers geven een uitgebreide set aan oplossingsrichtingen en een handelingsperspectief voor het ministerie van IenW mee: zet een demonstratieproject op om toepassing van de hardheidsclausule aan te moedigen, draag bij aan de instelling van hardheidsclausulecoaches bij de binnenvaart brancheorganisaties, onderzoek de haalbaarheid van collectieve oplossingen op internationaal niveau, ontwikkel een verbeterd overzicht/inzicht over de werking van de langjarige overgangsbepalingen en hardheidsclausule, smart shipping: geef impuls en versterk toepassingen op kleine vaarwegen, onderzoek levensverlenging bestaande vloot kleine scheepvaart versus warme sanering van deze vloot.	18	De effecten van het aflopen van de langLopende overgangsbepalingen in ES-TRIN | Rapport | Rijksoverheid.nl
Subthema Multimodaal Goederenvervoer						
Onderzoek buisleidingen	Ex ante	2022	Afgerond	Als onderdeel van het goederenvervoerbeleid is onderzocht wat de kansen en beleidsmogelijkheden zijn om modal shift naar buisleidingen te stimuleren. Dit is bekeken vanuit het perspectief dat buisleidingen een veiliger, stiller en schoner alternatief kunnen bieden voor transport van gevaarlijke stoffen. Het onderzoek bevat een statistische component, waarin is	18	Modal Shift Buisleidingen | Rapport | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
				gekeken wat realistische mogelijkheden zijn voor modal shift. Daarnaast zijn in het onderzoek op basis van interviews, literatuuronderzoek en kennis bij het onderzoeksbureau aanbevelingen gedaan om modal shift te stimuleren.		
Evaluatie multimodale goederenbeleid	Ex post	2025	Afgerond	Betreft de evaluatie van de beleidsinzet op het versterken van de multimodaliteit, de verduurzaming en de veiligheid in het goederenvervoer, zoals aangekondigd in de Goederenvervoeragenda. Gelet op de Lopende beleidsinitiatieven heeft de evaluatie het karakter van een tussentijdse evaluatie. Zo lopen de meeste projecten om op de drukke goederenvervoerroutes een structurele modal shift te realiseren nog en laten de uitkomsten hiervan nog op zich wachten. Wel kijkt de evaluatie naar de wijze waarop vanuit de beleidsagenda is gewerkt aan de randvoorwaarden om de beoogde resultaten te realiseren. Op basis hiervan doet de evaluatie aanbevelingen om in het vervolgtraject te werken vanuit een gezamenlijk narratief en samenwerkingsarrangementen met regionale partijen. Deze aanbevelingen zijn meegenomen in de beleidsagenda goederenvervoer.	18	Beleidsevaluatie multimodaal goederenvervoerbeleid | Rapport | Rijksoverheid.nl
Onderzoek toekomstbestendigheid Delta Corridor	Ex ante	2022	Afgerond	Het Rijk voorziet tot 2050 een toename in aanleg van nieuwe buisleidingen in de leidingenstroken in Nederland, onder andere door initiatieven zoals de Delta Rhine Corridor. In dit licht gezien heeft het Ministerie van IenW en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat opdracht gegeven voor de voorliggende studie naar de toekomstbestendigheid van de leidingenstroken en specifiek de route vanaf Oostvoorne naar Chemelot in Geleen. Het voorliggende rapport onderzoekt via een GIS-analyse vijf toekomstscenario's om de effecten, knelpunten en maatregelen als gevolg van toekomstige uitbreiding van buisleidinginfrastructuur en hoogspanningskabels in dit tracé in beeld te brengen.	18	Toekomstbestendigheid leidingstroken | Rapport | Rijksoverheid.nl
Subthema Mariteme veiligheid						
IMSAS-audit	Ex post	2023-2024	Afgerond	De IMO IMSAS audit op het Koninkrijk is in maart 2023 uitgevoerd. Verbeterplannen worden opgesteld om zo wel te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het meerjarig verbeterprogramma loopt onder coördinatie van de Koninkrijks Maritieme Administratie (KMA). Voor Nederland betekent het een extra opgave op de volgende wijze: Nederland (ILT, vlag), BES en (mondeling toegezegde) ondersteuning aan de Caraibische landen. Efficiency in Nederland via Maritieme Autoriteit wordt bekeken.	18	Download «IMO-IMSAS Audit of the Kingdom of the Netherlands»
Evaluatie Loodsplicht Nieuwe Stijl	Ex post	2025	Afgerond	De conclusie van de evaluatie is dat de invoering van de loodsplicht nieuwe stijl in het algemeen goed is verlopen en in de praktijk ook goed uitpakt. Men kan stellen dat de nieuwe loodsplichtregelgeving haar succes heeft bewezen. De ervaringen van de bevoegde autoriteiten, de loodsen en de sector zijn in het algemeen positief. Wat betreft het doelbereik en de doeltreffendheid van de nieuwe loodsplichtregelgeving, is de conclusie van de evaluatie dat er in de praktijk sprake is van uniformering en een beperkte vereenvoudiging van de loodsplicht. Daarmee zijn de gestelde doelen in grote lijnen bereikt. Geconstateerd is ook dat er op vijf punten ruimte is voor verbetering. Deze punten zijn in het rapport vertaald in aanbevelingen voor de toekomst. Het betreft optimalisatie van de PEC-opleiding, het beter benutten van de bestaande experimenteerruimte en een aantal administratieve, hetzij uitvoeringstechnische aandachtspunten. Samen met de betrokken stakeholders zal opvolging worden gegeven aan de genoemde aanbevelingen.	18	Zee- en binnenvaart | Tweede Kamer der Staten-Generaal
Evaluatie nationaliteitseis kapitein zeeschepen	Ex post	2025	Afgerond	Het rapport concludeert dat het noodzakelijk is en blijft dat buitenlandse kapiteins worden toegelaten om het structurele tekort aan Nederlandse kapiteins op te vangen en daarmee de Nederlandse zeeschepen te kunnen laten varen. Duidelijk is dat van verdringing geen sprake is. Het tekort aan Nederlandse kapiteins wordt veroorzaakt door onvoldoende instroom van studenten in het nautisch onderwijs maar ook door vroege uitstroom van gediplomeerde officieren. De beoordeling van een aanvraag om toestemming voor een niet-EU/EER kapitein	18	Rapport van het evaluatieonderzoek naar de nationaliteitseis, inclusief versoepeling, voor de kapitein op een Nederlands zeeschip

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
				door de respectievelijke paritaire commissies in de koopvaardij en waterbouw biedt voldoende waarborg. Het overgrote merendeel van de toestemmingen ziet op kapiteins met de Russische of Oekraïense nationaliteit.		
Subthema Infrastructuur						
Staat van de Infra RWS	Ex durante	Jaarlijks	Lopend	Elk jaar wordt er middels een evaluatie een (figuurlijke) foto gemaakt van hoe de infrastructuur erbij ligt. Er wordt dan gekeken of de staat van de infrastructuur hetzelfde is gebleven, verslechterd of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	18 en MF	Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat 2024
Subthema Klimaatmitigatie						
Onderzoek Normering emissies binnenvaart	Ex ante	2024	Afgerond	- Er kan mogelijk een wettelijke basis worden gecreëerd voor het emissielabel. Vanwege het internationale karakter van de binnenvaart heeft een internationaal gecoördineerde invoering, via de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en EU-regelgeving, de meeste impact.- Uit het onderzoek komen knelpunten naar voren voor een opgelegd label niveau. Als deze route verder verkend wordt, moet aan verschillende (soms complexe) voorwaarden worden voldaan. Er moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met internationale verdragen en Europese wetgeving. Ook is een gelijk speelveld belangrijk, immers is de binnenvaart een internationaal opererende bedrijfstak.	18	Verzamelbrief Maritieme Zaken | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020 – 2021	Ex post	2025	Afgerond	In 2020-2021 is een regeling opgezet voor de ontwikkeling en certificering van Stage V-motoren.TNO merkt op dat niet bekend is in hoeverre de ontwikkeling en certificering van Stage V-motoren gerealiseerd zou zijn zonder subsidiemiddel. Wel concludeert TNO dat de regeling een stimulerend effect heeft gehad op de ontwikkeling en marktintroductie van deze motoren. Ook schrijft TNO dat gerichte ondersteuning aan fabrikanten voor ontwikkeling van motoren anno 2025 gewenst lijkt om de ontwikkeling van motoren voor alternatieve energiedragers, zoals verbrandingsmotoren op waterstof en methanol, op gang te krijgen.	18	Evaluatie Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren
Roadmap Brandstoftransitie	Ex ante	2024	Afgerond	De Roadmap geeft inzicht in de maritieme brandstofketen, de markt van scheepvaartbrandstoffen en de kansen en belemmeringen voor verschillende hernieuwbare energiedragers. In de Roadmap zijn verschillende handelingsperspectieven opgenomen, die handen en voeten aan de brandstoftransitie van de zeevaart moeten geven.	18	Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart | Rapport | Rijksoverheid.nl
Onderzoek naar data over emissies van zeevaart	Ex ante	2024	Afgerond	In dit onderzoek is nagegaan of – en zo ja, welk deel van – de broeikasgasemissies uit zeevaart logischerwijs kunnen worden toegeschreven aan Nederland, rekening houdend met de werkbaarheid van deze emissieverdeelsleutel. Voor dit doeleinde zijn eerst mogelijke verdeelsleutels geïnventariseerd en deze zijn vervolgens aan de hand van selectiecriteria beoordeeld.	18	Onderzoek naar data over emissies van zeevaart
onderzoek REDIII verplichtingen ('Luchtvaart en zeevaart in de nieuwe jaarverplichting energie vervoer')	Ex-ante	2024	Afgerond	Het onderzoek geeft een analyse van de hoogte van eventuele jaarverplichtingen voor de levering van brandstof aan zee- en luchtvaart vanuit de RED III. Voor zeevaart zijn daarbij drie scenario's onderzocht, waarbij de jaarverplichting aansluit bij de verplichtingen (op het schip) vanuit FuelEU Maritime. Deze scenario's geven input aan de invulling van een sectorale verplichting, die onderdeel zijn van de nationale implementatie van de RED III binnen de Energie voor Vervoer-systematiek	18	(Brief regering; Onderzoeksrapport luchtvaart en zeevaart in de nieuwe jaarverplichting energie vervoer - Kabinetsaanpak Klimaatbeleid - Parlementaire monitor
onderzoek Stimuleren verduurzaming zeevaart	Ex ante	2024	Afgerond	Het kabinet heeft in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds middelen gereserveerd voor de ontwikkeling van duurzame zeeschepen, gericht op het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart.	18	Stimulering van de verduurzaming van de Nederlandse

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
				Het betreft de vroege fase van opschaling, waarin nog een aanzienlijke onrendabele top aanwezig is. Voor het vormgeven van een nieuw instrument heeft Rebel onderzoek uitgevoerd naar o.a. de benodigde kapitaal investeringen en de operationele meerkosten bij gebruik van duurzame aandrijftechnieken voor zeevaartschepen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn gebruikt bij het opstellen van een fiche ter uitwerking van de eerder genoemde reservering en als voorstel om op te nemen in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds.		zeevaart Definitieve rapportage
Subthema Fiscale regelingen						
Evaluatie fiscale regelingen zeeschepen	Ex post	2022	Afgerond	Het rapport concludeert dat de tonnage regeling en de afdrachtsvermindering zeevaart doeltreffend en doelmatig zijn op basis van interviews met een representatieve groep van sectorpartijen en cijfers over de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme sector. Met name de doelmatigheid kan echter niet statistisch worden aangetoond. Ten aanzien van de willekeurige afschrijving wordt vastgesteld dat deze nauwelijks wordt gebruikt en daarmee even ondoeltreffend is als in de voorgaande evaluatie. Aan de hand van een zestal kernbevindingen, worden in het rapport aanbevelingen gedaan.	IX,1	https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/09/05/evaluatie-fiscale-maatregelen-zeevaart

Tabel 184 Hoofdthema Lucht en Geluid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Geluid						
Hinder en slaapverstoring	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	Jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van ervaren hinder en slaapverstoring. Dit gebeurt binnen het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW), een enquête afgenomen in een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking. Het OBW geeft in een Jaarlijkse rapportage inzicht in de ervaren hinder en slaapverstoring door verschillende bronnen van geluid, trillingen en geur. Dit maakt het mogelijk om relatieve effecten van specifieke bronnen, waaronder opkomende bronnen, op beleving te monitoren en eventueel hier op bij te sturen via beleid. In 2025 zijn 3 rapporten gepubliceerd: een vierjarige rapportage (2019-2022), en de Jaarlijkse rapportages over het jaar 2023 en 2024. Vergeleken met 2023 en de periode 2019–2022 zijn in 2024 iets meer mensen ontevreden over hun leefomgeving. Geluid van wegverkeer blijft de grootste bron van ernstige hinder en de tweede oorzaak van ernstige slaapverstoring, waarbij brommers en motoren de meeste overlast veroorzaken. De ernstige geluidhinder door wegverkeer is grotendeels afgenomen, behalve bij militaire voertuigen. Wegverkeer leidt ook tot trillingsoverlast. Buren vormen de tweede belangrijkste bron van geluidhinder en zijn de grootste oorzaak van ernstige geurhinder, vooral door open haarden, vuurkorven en barbecues. Hinder door relatief nieuwe bronnen, zoals windmolens, drones en warmtepompen, is licht gedaald of gelijk gebleven, al kunnen deze lokaal tot onrust leiden. Mensen nabij risicovolle activiteiten of routes voor gevaarlijke stoffen maken zich vaker zorgen over hun veiligheid	20	Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW)
Periodieke Rapportage Geluid	Ex post synthese	2027	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle beleidsthema's elke 4 tot 7 jaar te worden geëvalueerd. De vorige beleidsdoorlichting is opgeleverd in januari 2023. Het doel van het beleid 'Geluid' is het bevorderen van een solide en gezonde leefomgeving door geluidhinder te voorkomen of te beperken. Hierbij ligt een belangrijke focus op geluidsanering, het aanpakken van knelpunten bij woningen met de hoogste geluidbelastingen. De doorlichting is eerder aangekondigd voor de jaren 2021-2022 in vervolg op de laatste doorlichting in 2016. Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking en verandert de wet- en regelgeving inhoudelijk. Een beleidsevaluatie in 2022 kan geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die per 1-1-2023 van kracht gaan worden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor	20	

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Geluid						
				de geluidsanering in 2023 kan op dat moment wel teruggekeken worden op de resultaten die bereikt zijn (ex-post) onder het bestaande recht (Wet geluidhinder). Een doorlichting gericht op evalueren van de werking van het nieuwe stelsel voor geluidsanering kan dan in 2027 plaatsvinden, in lijn met de voor dat moment geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.		
Doelmatigheidscriterium	Ex post	2026	Uitgesteld	Het betreft een evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC) De werking van het DMC is beoordeeld op basis van een grote steekproef van maatregelafwegingen uit de afgelopen 10 jaar en aan de hand van interviews met deskundigen. Geconcludeerd wordt dat het DMC in het algemeen correct en eenduidig wordt toegepast, en een bruikbaar instrument is bij het beoordelen van de doelmatigheid van geluidmaatregelen. Wel is aantal punten voor verbetering gesignaleerd, waarmee geluidmaatregelen die gepaard gaan met excessieve kosten mogelijk kunnen worden vermeden. De uitwerking afhankelijk is van beleidskeuzen. Aanbevolen wordt om deze verbeterpunten op te pakken aan de hand van deze voor het DMC relevante beleidsuitgangspunten en die ook voor latere evaluaties vast te leggen. De publicatie is in voorbereiding.	20	
Subthema Lucht						
Schone lucht akkoord	Monitoring	2026	Uitgesteld	De eerstvolgende monitoringsrapportage van het doelbereik van het Schone Lucht Akkoord wordt Q1 2026 verwacht.	20	
Grootschalige Concentratiekaarten Nederland	Monitoring	Jaarlijks	Afgerond	Grootschalige NO2-concentraties zijn verder gedaald in 2024 door toedoen van beleid. De berekende gemiddelde concentraties NO2 in Nederland zullen naar verwachting verder dalen richting 2030 en 2035. Dit is vooral het effect van de geraamde emissiereducties in Nederland als gevolg van lokaal, regionaal en landelijk klimaat- en luchtkwaliteitsbeleid. Fijnstofconcentraties zijn licht gedaald en zullen naar verwachting verder dalen.	20	Grootschalige concentratiekaarten Nederland (GCN) 2025
Monitor europese rapportage luchtkwaliteit	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Nederland voldoet op grootschalig niveau aan de huidige normen voor concentraties van luchtverontreinigende stoffen, zoals ook in dit rapport te lezen valt. Ook zijn de concentraties van zware metalen en Polycyclische Aromatisch Koolwaterstoffen (PAKS) ruim onder de normen uit de richtlijn gevaarlijke stoffen in de lucht (2004/101/EG). Dit jaar zijn de waarden voor het eerst binnen het stelsel van de Omgevingswet getoetst, maar dit levert geen veranderd beeld op.	20	Luchtkwaliteit Internationaal | RIVM
Monitoring van de Nationale Emissieplafonds	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De Kamer is geïnformeerd over de voortgang op emissiereducties conform de NEC-richtlijn. In 2023 voldeed Nederland aan de NEC-plafonds voor 2020-2029 én aan de NEC-plafonds voor 2030. Verder zal Nederland in 2030 voldoen aan de emissieplafonds, blijkt uit de meest recente emissieramingen. (PBL-rapport: Emissieramingen Luchtverontreinigende Stoffen 2025)	20	Monitoring NEC | Informatiepunt Leefomgeving
Luchtkwaliteit	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Het RIVM toetst de luchtkwaliteit aan de geldende normen en rapporteert hierover in de Monitoringsrapportage luchtkwaliteit. Deze bevat zowel een diagnose van het voorgaande jaar en prognoses voor enkele toekomstjaren. Door de dalende achtergrondconcentraties en lokaal beleid is het aantal overschrijdingen van de huidige normen langs wegen nul en zijn de overschrijdingen nabij veehouderijen verder gedaald. In 2030 gelden er strengere normen. Gedetailleerde prognoses in de Monitoringsrapportage laten zien dat er nog overschrijdingen van stikstofdioxidenormen en fijnstofnormen zullen zijn. Er wordt op dit moment gewerkt aan plannen om een gepaste aanpak te formuleren zoals ook in de kamerbrief te lezen valt.	20	Monitoring luchtkwaliteit | Informatiepunt Leefomgeving
Periodieke Rapportage Lucht	Ex post synthese	2026	Lopend	Luchtkwaliteit is de belangrijkste omgevingsfactor van invloed op de volksgezondheid. Het doel van luchtkwaliteitsbeleid is om de luchtkwaliteit te verbeteren om zo gezondheidswinst te realiseren. In 2026 wordt de periodieke rapportage (voorheen beleidsdoorlichting) over het onderdeel Luchtkwaliteit van	20	

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Geluid						
				artikel 20 geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten van de rapportage wordt gekeken of het beleid moet worden aangepast.		

Tabel 185 Hoofdthema Circulaire Economie

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
Periodieke Rapportage Circulaire Economie	Ex-post Sythese	2026	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze periodieke rapportages (voorheen beleidsdoorlichtingen) eens per 4 tot 7 jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 21 was gesplitst in Circulaire Economie (Publieke Waarde Scan/ 2020) en Stalsystemen (2021) is afgerond in 2019 en betrof de onderzoeksperiode 2011–2017. De komende periodieke rapportage zal betrekking hebben op de periode 2018–2024.	21	
Monitoring: Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER)	Monitoring	2025	Afgerond	Ondanks de initiatieven in de maatschappij op het gebied van de circulaire economie, laat het grote plaatje in deze ICER zien dat diverse trends nog niet de goede kant opgaan. Zo lukt het nog niet om structureel minder grondstoffen te gebruiken en zijn de leveringsrisico's van de meeste kritieke grondstoffen toegenomen. Verder zijn voor veel circulaire producten nog geen markten aanwezig. Om dat te bevorderen en de transitie naar een circulaire economie te versnellen is concreet en ambitieus beleid nodig op nationaal en Europees niveau.	21	ICER
Subthema Plastic						
Plastic Pact NL	Monitoring	2024	Afgerond	De laatste monitor Plastic Pact NL is op 13 februari 2024 naar de TK gestuurd. Dit was de laatste monitor, omdat het Plastic Pact NL per 1 januari 2024 is gestopt.	21	Plastic Pact NL Meer met minder plastic - Monitoring 2022 | Rapport | Rijksoverheid.nl
Wegwerp plastics	Ex ante	2024	Afgerond	Gedragsonderzoek naar drivers en belemmeringen voor hergebruik bij de consument: bij de overgang naar hergebruik spelen consumentengewoonten en percepties een grote rol, men is gewend aan wegwerp. Dit onderzoek heeft in kaart gebracht hoe consumenten meegenomen kunnen worden om hun gedrag aan te passen aan de nieuwe situatie met meer hergebruik.	21	Gedragsstrategie Burgers en Economie
Subthema Afvalstoffenbeheer						
Onderzoek Afvalstof of product	**Ex ante**	2023	Afgerond	Onderzoek ten behoeve van overige acties uit de verkenningen uit 2021 op het terrein van de beoordeling van afvalstof of product (zie ook kamerbrief Opvolging verkenningen Taskforce Herijking Afvalstoffen, 1 maart 2021 (zie ook TK, 32 852-140). Dit ondersteunende onderzoek is naar verwachting nodig om verder uitwerking te geven aan de resterende acties uit de kamerbrief van 21 maart 2021. Het treffen het opstellen van diverse ministeriële regelingen en handreikingen en het inrichten van een kennisplatform voor omgevingsdiensten bij hun beoordeling van materiaalstromen om kennis op te doen en uit te wisselen. Momenteel wordt er zowel aan de ministeriële regelingen en handreikingen als aan de oprichting van het Kennisplatform gewerkt. Dat laatste samen met IPO, VNG en Omgevingsdienst NL.	21	afvalstof of product
Onderzoek Storten	Ex ante	2023	Lopend	Op basis van onderzoek uit 2022 over de positie van storten in een circulaire economie is er in 2023 een werkprogramma opgezet met concrete acties. Verwacht wordt dat er nog nader onderzoek nodig is om tot het opstellen van het werkprogramma te komen. Het werkprogramma is op 11 juni 2024 naar de Tweede Kamer verzonden.	21	Werkprogramma Storten 2024 – 2029 | Rapport | Rijksoverheid.nl
Onderzoek Circulair Materialenplan	Ex ante	2023	Lopend	Ten behoeve van de ontwikkeling van het Circulair Materialenplan, als opvolger van het Landelijk Afvalbeheerplan, brengt de m.e.r. de milieueffecten in beeld voor de belangrijkste nieuwe beleidsvoornemens die mogelijk een plek krijgen in het CMP. Speerpunt bij de m.e.r. vormt de hoogwaardige verwerking van materiaalstromen. De resultaten	21	Kamerbrief over ontwerp Circulair Materialenplan | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
				en beleidsreactie zijn samen met het ontwerp CMP op 8 januari 2025 naar de Tweede Kamer gezonden ihkv de inspraakprocedure.		
evaluatie reductiemaatregelen SUP	Ex durante	2024	Afgerond	Zoals opgenomen in de Regeling kunststofproducten voor eenmalig gebruik, zijn in 2024 de reductiemaatregelen voor plastic bekers en bakjes voor eenmalig gebruik geëvalueerd. De evaluatie is op 13 december 2024 naar de Tweede Kamer gestuurd, met in dezelfde brief een beleidslijn hoe opvolging wordt gegeven aan de evaluatie. Uit de evaluatie komt naar voren dat het erop lijkt dat de Europese verplichting voor deze bekers en bakjes door Nederland behaald gaat worden. Wel zijn er mogelijkheden om de regelgeving duidelijker en effectiever te maken. In de Kamerbrief is aangegeven hoe het kabinet hiermee omgaat. De UPV wegwerpplastic is in 2024 nog niet geëvalueerd. Dit wordt gedaan als de eerste cyclus van de UPV doorlopen is.	21	evaluatie reductiemaatregelen SUP
evaluatie statiegeldregelgeving	Ex durante	2025	Afgerond	Zoals voorgeschreven in de wetgeving zijn de regels voor statiegeld geëvalueerd. Met deze brief ontvangt de Kamer het verslag van de evaluatie. Daaruit blijkt dat statiegeld een succes is. Sinds de invoering van statiegeld op plastic flessen en op blikjes is het aantal flessen en blikjes dat in het zwerfafval belandt met ongeveer 70% gedaald. De apart ingezamelde materialen worden hoogwaardig gerecycled, waardoor van de kostbare grondstoffen nieuwe plastic flessen en blikjes kunnen worden gemaakt. 80% van consumenten geeft desgevraagd aan statiegeld een (heel) goed idee te vinden.	21	Evaluatie statiegeldregelgeving
evaluatie recycling- en hergebruikdoelstellingen Besluit beheer Verpakkingen	Ex post	2024	uitgesteld	Het Bbv kent recyclingdoelstellingen en gecombineerde hergebruik- en recyclingdoelstellingen, ook wel circulariteitsdoelstellingen genoemd, voor verschillende verpakkingsmateriaalstromen.3 Daarnaast is er een 70% recyclingdoelstelling voor alle verpakkingen. In de evaluatie wordt geconcludeerd dat al deze doelstellingen in de geëvalueerde periode zijn behaald. Als onderdeel van de evaluatie is onderzocht welke factoren een positief effect hebben gehad op het behalen van de doelstelling. Daartoe zijn er interviews uitgevoerd met verschillende stakeholders, zoals vertegenwoordigers van producenten en afvalinzamelaars en de maatschappelijke organisatie Fair Resource Foundation.	21	Evaluatie hergebruik en recycledoelstellingen

Tabel 186 Hoofdthema Omgevingsveiligheid en Milieu

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
Ex-post synthese: Artikel 22 Omgevings-veiligheid en Milieurisico's	Ex-post synthese	2026	Lopend	Het onderzoeksrapport is begin januari opgeleverd door onderzoeksbureau Decisio, de publicatie via een Kamerbrief staat gepland voor Q1 2026. De conclusies, aanbevelingen en de link naar het eindrapport worden gedeeld in de SEA 2027.	22	
Staat van de veiligheid Seveso-inrichtingen 2024	Monitoring	2025	Afgerond	De Staat van de Veiligheid Seveso-inrichtingen 2024 geeft een overzicht van alle veiligheidsactiviteiten rondom Seveso-inrichtingen in Nederland. Bij een Seveso-inrichting gaat het om een bedrijf waar een gevaarlijke stof aanwezig is of kan ontstaan. Er is een stijging van het aantal overtredingen te melden. Bij al deze overtredingen is door direct handelen van de toezichthouder en of het bedrijf het risico op een zwaar ongeval direct weggenomen. Het ministerie van IenW blijft de bedrijven, decentrale bevoegde gezagen en toezichthouders faciliteren om hun werkzaamheden goed uit te kunnen voeren.	22	Staat van de Veiligheid Seveso-bedrijven 2024
Onderzoek veiligheid energie transitie	Ex ante	2023	Afgerond	Vanuit het thema 'veiligheid energietransitie' wordt ex ante onderzoek gedaan om de beleidsvorming richting te kunnen geven. Dat betreft bijvoorbeeld de ontwikkelingen in de waterstofketen. Begin 2023 werd een onderzoek over mogelijk te verwachten volumes aan de Kamer gestuurd. Een verkenning van de maatschappelijke kosten en baten m.b.t. verschillende waterstofdragers (waaronder ammoniak) vormt de basis voor de herijking van het kabinetsstandpunt ammoniak.	22	Rapport MKBV waterstofdragers

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
Subthema Voorkomen en beperken mileurisico's						
Beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie	Ex post	2023	Afgerond	In 2023 is er een Trendanalyse biotechnologie opgesteld door COGEM en Gezondheidsraad (april 2023 door stas IenW aan TK verstuurd). In 2024 is nav deze Trendanalyse een kabinetsvisie op biotechnologie opgesteld, waartoe de Trendanalyse opriep. In 2023 is ook een beleidsevaluatie veiligheid biotechnologie uitgevoerd, deze is begin 2024 aan de TK gestuurd. Belangrijkste uitkomsten: biotechnologie in Nederland is veilig en het ministerie van IenW wordt gezien als benaderbaar en zichtbaar. De voornaamste aanbeveling is om het stelsel vergunningverlening te herzien, omdat het huidige stelsel niet toekomstbestendig is gezien de steeds grotere (verwachte) aantallen en steeds complexere aanvragen. In 2024 en 2025 is hier vervolg aan gegeven door scenario's in kaart te brengen (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/06/30/scenariostudie-ggo-reguleringsstelsel) en nader uit te werken hoe deze stelselversterking ingericht kan worden. Daarbij kent de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en veldpartijen een centrale plek.	22	Kamerbrief bij beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie en verkenning Aanvaardbaar Risico | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl
Evaluatie LAVS	Ex post	2023	Afgerond	Met de verplichtstelling van het Landelijke Asbestvolgsysteem (LAVS) wordt gericht ingezet op betere naleving van en toezicht op asbestregelgeving geldend voor gecertificeerde/accrediteerde bedrijven werkzaam in de asbestsaneringsketen (inventarisatie, verwijdering, eindbeoordeling en afvalafvoer). Daarmee wordt beoogd te voorkomen dat in de keten van werkzaamheden nadelige gevolgen optreden voor de gezondheid van de mens, in het bijzonder werknemers, en het milieu. De evaluatie van het LAVS laat zien dat het verplicht stellen doeltreffend is voor toezicht en naleving in de asbestverwijderingsketen, maar de doelmatigheid matig is vanwege inefficiënties en verbeterpunten in beheer, onderhoud en governance. Aanbevolen wordt het LAVS te herontwerpen op basis van beleidsdoelstellingen, gebruikservaringen van ketenpartijen en toezichthouders, en toekomstige wet- en regelgeving. Daarnaast is het belangrijk ketenpartijen en toezichthouders tijdig te informeren en te betrekken bij de ontwikkeling van het systeem en relevante asbestregelgeving.	22	Rapport beleidsevaluatie Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) | Rapport | Rijksoverheid.nl
Evaluatie Cogem	Ex post	2026	Uitgesteld	De Commissie Genetische Modificatie (COGEM) informeert en adviseert de regering over genetisch gemodificeerde organismen (ggo's). Het is wettelijk verplicht om een 4-jaarlijkse evaluatie uit te voeren van het adviesorgaan inzake biotechnologie. Vier jaar geleden In 2021 vond de laatste evaluatie plaats. Er is behoefte om eens per vier jaar een evaluatie uit te voeren. De evaluatie is in 2025 gestart en afgerond. Begin 2026 wordt de evaluatie naar verwachting gepubliceerd.	22	
Subthema Veilige omgeving						
Evaluatie uitvoering Basisnet	Monitoring	2023	Afgerond	Jaarlijks wordt de uitvoering van het Basisnet (weg, water, spoor) gemonitord aan de hand van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen over de routes van het Basisnet in het voorgaande jaar. Dit is een wettelijke verplichting. Een overzicht van de gerealiseerde vervoersbewegingen van gevaarlijke stoffen in 2022 over weg, water en spoor is middels een brief aan de Tweede Kamer aangeboden. Daarin zijn ook de overschrijdingen van het wettelijk basisbeschermingsniveau en de vastgelegde risicoplafonds aangegeven. De uitkomsten over het wel of niet overschrijden van het wettelijk basisbeschermingsniveau als ook de vastgelegde risicoplafonds zijn de maat voor de evaluatie van de uitvoering van de Basisnet regelgeving.	22	Evaluatie uitvoering Basisnet
Evaluatie juridische aspecten Basisnet	Monitoring:	2023	Afgerond	Evaluatie originele Basisnet uitgevoerd. De conclusies hieruit (dat het Basisnet en het instrument van de risicoplafonds niet werken en ook niet kunnen werken) zijn meegenomen in de beleidsontwikkeling van het Robuust Basisnet. Dat is ook beschreven in de laatste Kamerbrief, waar de evaluatie als bijlage aan was toegevoegd.	22	Evaluatie uitvoering Basisnet

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
Evaluatie Programma Robuust Basisnet	Ex durante	2025	Afgerond	In 2024 is gestart met een evaluatie van het Programma Robuust Basisnet (vervoer van gevaarlijke stoffen) dat in 2019 is begonnen en doorloopt tot de wijziging van de huidige regelgeving Basisnet in (vermoedelijk) 2025. Deze evaluatie is met name op het proces gericht zijn, in aanvulling op de meer inhoudelijke evaluatie gericht op het functioneren van het basisnet zelf, die in 2023 is opgeleverd. Met een programmatische aanpak en betrokkenheid van diverse stakeholders is met het programma ingezet op het tot stand komen van een robuuster basisnet, allereerst voor de modaliteit spoor, met het oogmerk deze aanpak later ook te kunnen gebruiken voor de modaliteiten weg en water. Het betreft een interne evaluatie, Dit onderzoekrapport zal niet extern gepubliceerd worden.	22	
Evaluatie Atlas Leefomgeving	Ex post	2024	Afgerond	De evaluatieaanbeveling om de doelmatigheid verder te onderzoeken is eerder in 2022 opgevolgd door een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren. De MKBA was er op gericht te bezien of de Atlas tegemoet komt aan maatschappelijke behoefte. Daarnaast wordt de efficiency van het beheer opnieuw onderzocht.	22	MKBA Atlas Leefomgeving - Eindrapportage | Rapport | Rijksoverheid.nl
Project Aankoopregeling Basisnet	Ex post	2025	vervallen	De afgelopen 10 jaar is door RWS uitvoering gegeven aan de Beleidsregel verwerven van woningen langs Basisnetroutes. De opdracht nadert zijn eind. Een evaluatie moet inzichten opleveren over het proces. Mogelijk wordt er in de toekomst een nieuw project gestart, dan kunnen de leerpunten uit deze evaluatie meteen worden toegepast. In de beleidsontwikkeling rond het robuust Basisnet is sprake geweest van mogelijke nieuwe veiligheidsafstanden waardoor de huidige aankoopregeling, na een evaluatie, opnieuw vorm zou moeten worden gegeven. De huidige inzichten zijn dat de huidige regeling voorlopig ongewijzigd doorloopt, waardoor een evaluatie op dit moment niet opportuun wordt geacht.	22	
COVID-Vuurwerkregeling	Ex post	2026	Lopend	Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) kwam tegemoet in de gemaakte kosten van detailhandelaren en vuurwerkbedrijven naar aanleiding van het tijdelijk verbod op het verkopen, vervoeren of afsteken van eindejaarsvuurwerk tijdens de jaarwisselingen 2020/2021 en 2021/2022. In de evaluatie wordt bekeken of de subsidie bekend was bij de bedrijven, of zij er gebruik van hebben gemaakt en in hoeverre het de kosten heeft gedekt.. De informatie is nuttig voor het geval het instrument voor vergelijkbare situaties weer wordt overwogen. De evaluatie is in 2025 gestart en wordt in 2026 opgeleverd	22	
Evaluatie programma modernisering omgevingsveiligheid (MOV)	Monitoring	2025	Afgerond	Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is de omgevingsveiligheid gemoderniseerd. Vanaf die datum zijn ook de zogeheten aandachtsgebieden geïntroduceerd. De lessen die uit de procesevaluatie geleerd zijn, worden meegenomen bij de doorontwikkeling van het omgevingsveiligheidsbeleid.	22	Procesevaluatie Programma Modernisering Omgevingsveiligheid
Evaluatie SVO regeling Safety Deals voor versterking omgevingsveiligheid	Ex post	2026	Lopend	In 2025 is gestart met de evaluatie van de regeling over de periode 2021 – 2025/2026 en rapport oplevering wordt halverwege 2026 verwacht.	22	
Subthema Uitvoeren milieuregelgeving						
Evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving)	Monitoring	2025	Afgerond	Vanaf 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Vanaf dat moment verplicht deze wet tot tweejaarlijks evalueren van de kwaliteit van de uitvoering VTH. Op basis van de oude Wet algemene bepalingen omgevingsrecht hebben eerder in 2017, 2019, 2021 en 2023 evaluaties plaatsgevonden. Deze evaluaties worden gebruikt om, waar nodig, verbeteringen in het VTH-stelsel door te voeren. De rapportage van 2025 schetst een halfvol, halfleeg beeld. Er is veel bereikt in het versterken van het stelsel, vooral na het rapport-Van Aartsen en het IBP VTH. De uitvoering verbetert, maar blijft nooit af. Implementatie kost tijd en energie. Urgentie wordt gedeeld, maar succes is niet vanzelfsprekend en vraagt blijvende	22	Staat van VTH

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Conclusies/ aanbevelingen	Artikel	Hyperlink
Subthema Algemeen						
				aandacht, sturing en druk vanuit ministerie, bevoegde gezagen en uitvoerende organisaties om verbeteringen daadwerkelijk te borgen op termijn		
Subthema Nucleaire veligheid en stralingsbescherming						
Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming	Ex post	2023	Afgerond	Evaluatie stelsel nucleaire veiligheid en stralingsbescherming (Kernenergiewet en onderliggende besluiten en regelingen) om na te gaan of het stelsel voldoende robuust is met oog op het bewerkstelligen van de ambities van het coalitieakkoord inzake kernenergie en afval.De evaluatie wijst uit dat verdere concretisering en professionalisering nodig is om de kenbaarheid, uitvoerbaarheid en robuustheid van het vergunningstelsel te vergroten. Door internationale standaarden en handreikingen expliciet te verankeren, ontstaat meer duidelijkheid voor aanvragers en sluit regelgeving beter aan bij de praktijk. Ook is nadere regulering van conventionele milieuaspecten, versterking van het vooroverleg en het stellen van integriteitseisen aan vergunninghouders wenselijk. Daarnaast vraagt een toekomstbestendig stelsel om efficiëntere werkprocessen, voldoende uitvoeringscapaciteit en structureel geborgde leer- en evaluatiemechanismen binnen de ANVS	22	Evaluatie stelsel Kernenergiewet | Rapport | Rijksoverheid.nl
ZBO-evaluatie ANVS	Ex durante	2025	Afgerond	In het rapport concludeert KPMG/KWINK-groep dat «het aannemelijk is dat de ANVS doeltreffend en doelmatig functioneerde in de evaluatieperiode, de mate waarin is niet exact vast te stellen». Zo heeft de ANVS haar wettelijke taken uitgevoerd, oordeelden de internationale missies overwegend positief over het functioneren van de ANVS en is de output (o.a. aantal inspecties, registraties en erkenningen en vergunningverleningen) volgens de onderzoekers meer gestegen dan de input (kosten voor mensen en middelen). De onderzoekers geven ook aan dat het met het oog op de groeiende nucleaire sector niet vanzelfsprekend is dat de ANVS ook in de toekomst doeltreffend zal kunnen functioneren..Er worden vier hoofdaanbevelingen gedaan om de doeltreffendheid en doelmatigheid te verbeteren. Kern daarvan is het ontwikkelen van een langetermijnvisie op de context waarin de ANVS opereert, het beschikbaar stellen van middelen die passen bij de aard en omvang van de taken op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, het versterken van het samenspel in de governance-driehoek en het vergroten van het inzicht in de kosten van taakuitvoering om het gesprek over passende middelen beter te kunnen voeren.	22	Wettelijke evaluatie van de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
Ex-durante: Financiële Zekerheidsstelling Ontmanteling	Ex durante	2026	Uitgesteld	Doel van de financiële zekerheidstelling is het - zoveel als redelijkerwijs mogelijk - voorkomen dat de Staat moet bijdragen aan de kosten van het buitengebruikstellen en ontmantelen van kernreactoren. Met deze evaluatie worden de huidige eisen aan de financiële zekerheidstelling en het proces van de beoordeling ervan geëvalueerd om te bezien of dit op onderdelen (verder) kan worden verbeterd. Deze evaluatie wordt afgerond in Q1 2026.	22	
Subthema Fiscale regelingen						
Vrijstelling asbest afvalstoffenbelasting	Ex post	2025	Afgerond	Op basis van de gegeven informatie en interviews kan worden geconcludeerd dat de ASB een financieel doelmatig beleidsinstrument is. Met name voor het genereren van inkomsten is het instrument zeer doelmatig met een relatief laag kosten/opbrengstenratio. Voor de andere doelstellingen (stimuleren van een circulaire economie en het reduceren van CO2-emissies) kan er een minder eenduidig antwoord worden geformuleerd door de indirecte doorwerking van de ASB.	IX,22	Evaluatie afvalstoffenbelasting

Bijlage 3: Inhuur externen

Vanaf 2011 geldt als norm voor externe inhuur 10% van de personele uitgaven (motie Roemer). In onderstaande tabel staan de totale uitgaven voor externe inhuur van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Tabel 187 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Verslagjaar 2025 (bedragen x € 1.000)	
Programma- en apparaatskosten[1]	
1. Interim-management	5.387
2. Organisatie- en Formatieadvies	4.503
3. Beleidsadvies	21.129
4. Communicatieadvisering	3.062
Beleidsgevoelig (som 1 t/m 4)	**34.081**
5. Juridisch Advies	3.595
6. Advisering opdrachtgevers automatisering	30.940
7. Accountancy, financiën en administratieve organisatie	2.585
(Beleids)ondersteunend (som 5 t/m 7)	**37.120**
8. Uitzendkrachten (formatie & piek)[2]	264.327
Ondersteuning bedrijfsvoering	**264.327**
Totaal uitgaven inhuur externen	**335.528**

1 Realisaties van Agentschappen zijn o.b.v. kosten en de realisaties van de Bestuurskern zijn o.b.v. werkelijke uitgaven.
2 Deze categorie bestaat uit drie posten. (1) De uitzendkrachten van het ministerie (€6,5 miljoen); (2) de uitgaven externe inhuur ten behoeve van het primaire proces van de uitvoeringsorganisatie RWS, die niet of niet gemakkelijk zijn onder te brengen onder de acht door BZK onderscheiden categorieën externe inhuur (€67,3 miljoen); (3) Inhuurcontracten voor dienstverlening die niet tot de kernactiviteiten van RWS behoren en naar aard van de activiteit de aanschaf van een product betreffen, maar onder de definitie van externe inhuur vallen (€190,5 miljoen).

Toelichting op het inhuurpercentage 2025
In 2025 gaf het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 335,5 miljoen aan externe inhuur uit. Het deel dat betrekking heeft op de kerntaken, gefinancierd uit de apparaatsmiddelen van IenW bedroeg € 145 miljoen. De uitgaven voor het ambtelijke personeel bedroegen € 1.898 miljoen. Samen zijn de uitgaven € 2.043 miljoen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, komt in 2025 op een inhuurpercentage van totaal 7,1% en binnen de norm van 10%.

Naast de inzet van externe inhuur gefinancierd uit apparaat middelen vindt er bij Rijkswaterstaat (RWS) inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betrekt (de niet-kerntaken), welke wordt gefinancierd uit de programmamiddelen. Rekening houdend met de inhuur op niet-kerntaken bij RWS ter hoogte van €190 miljoen, zou het inhuurpercentage uitkomen op 15% van de personele uitgaven. Vanaf begroting 2025 is deze inhuur uitgedrukt in een percentage van de omzet op programma. De realisatie over 2025 bedraagt 3% van de omzet en is daarmee in overeenstemming met de begroting 2025. Inhuur op niet-kerntaken is noodzakelijk om de hoge productieopgave van RWS te kunnen realiseren.

Uitgangspunt bij exploitatie-, onderhoud-, ontwikkeling- en vernieuwingsprojecten is om optimaal gebruik te maken van de markt.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name verantwoord op de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten in de agentschapsverantwoording en de artikelonderdelen ontwikkeling en vernieuwing in de verantwoordingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Tabel 188 Inhuur externen buiten raamovereenkomsten	
	2025
Aantal overschrijdingen maximumuurtarief	0

Toelichting op inhuur externen buiten raamovereenkomsten 2025
In 2025 zijn geen externen ingehuurd buiten de raamovereenkomsten, die het maximumtarief van € 225 per uur (exclusief btw) overschreden.

Bijlage 4: Rapportage Correspondentie

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) rapporteert hierbij over de correspondentie met burgers voor het kalenderjaar 2025. In deze rapportage wordt een beeld geschetst van de omvang van de correspondentie tussen burgers en IenW en binnen welke termijn deze correspondentie wordt behandeld.

Tabel 189 Overzicht tijdigheid maatschappelijke correspondentie

Rapportage Behandeling Correspondentie	Aantal ingekomen 2025	Aantal afgedaan 2025[1]	Aantal afgedaan binnen termijn	Aantal afgedaan binnen verdaagde termijn	Aantal afgedaan na instemming met verder uitsluitsel	Aantal niet tijdig
Aanvragen om WOO-besluit						
- Kerndepartement[2]	117	139			115	109
- ILT[2]	113	99	21	26	38	14
- PBL	4	4		3	1	
- RWS[2]	133	106	40	14	46	6
- KNMI	8	7	6			1
Bezwaarschriften						
- Kerndepartement	67	76	37	2	9	28
- ILT (exclusief bestuurlijke boete)	542	520	130	129	60	202
- ILT bezw. bestuurlijke boete	209	224	64			160
- PBL	0					
- RWS	114	76	33	15	22	6
- KNMI	0					
Klaagschriften						
- Kerndepartement	4	2	3			
- ILT	65	57	31	8	0	18
- PBL	0					
- RWS	29	25	21		4	
- KNMI	0					
Andere (Burger)brieven						
- Kerndepartement	2.863		2.669			194
- ILT	5	5				
- PBL	265	269	233	24	9	3
- RWS	125.008	125.332	120.048	nvt	nvt	5.274
- KNMI	2.666					

1 Inclusief restant verzoeken uit jaar t-1 (vanwege overloop bij de afdoening van zaken over kalenderjaren heen correspondeert het totaal aantal afgedaan niet (altijd) met het aantal ingekomen).
2 deze informatie is te vinden via https://wooincijfers.open-overheid.nl/woo-verzoek/per-ministerie

Bijlage 5: Afkortingenlijst

Tabel 190 Afkortingenlijst

Afkortingenlijst

A.	
ABReL	Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordiging Regionale Luchthavens
ABS	Absolute waarde
AanZET	Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks
ACM	Autoriteit Consument & Markt
AEC	afvalenergiecentrale
AERA	Actieprogramma Eindberging Radioactief Afval
AI	Artificiële Intelligentie
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene wet bestuursrecht
B.	
BDI	Basis Data Infrastructuur
BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BIRK	Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit
BKN	Basiskwaliteitsniveau
BNP	Bruto Nationaal Product
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
BOG	Bodem ondergrond en grondwater
BRZO	Besluit Risico's Zware Ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaai
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer
BZ	Ministerie van Buitenlandse Zaken
BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
C.	
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CBTB	Comprehensive Nuclear Test Ban Treatment
Cbw	Cyberbeveiligingswet
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDI	Coördinerend Directeur Inkoop
CDM	Clean Development Mechanism
CEA	Circular Economy Act
CEF	Connecting Europe Facility
CESNI	Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart
Cie MER	Commissie voor de Milieueffectrapportage
CIMLK	Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLP	verordening inzake classificatie en etikettering
CLRS	het Commando Lucht- en Ruimtevaart Strijdkrachten

Afkortingenlijst	
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CLU	Complete Lijn Uitschakeling
CMP	Circulair Materialenplan
CMS	Civiel – Militaire samenwerking
CO_2	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
CPA	Competent PRS Authority
CPB	Centraal Planbureau
CRO's	Commissies regionaal overleg
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
CROW/ KpVV	CROW Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden
Cvgg	centrale voorziening geluidgegevens

D.	
dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit
DIL	Digitale Infrastructuur en Logistiek
DKTI-Transport	Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport
DMI	Dutch Metropolitan Innovations
DMS	Documentmanagementsystemen
DPRA	Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie
DRRS	Dutch Risk Reduction and Surge support
DTS	Digitale Transport Strategie

E.	
EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	EU-agentschap voor chemische stoffen
ECMWF	Europese Centrum voor Middellange termijn verwachtingen
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
eFTI	eletronic Freight Transport Information
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EMSA	Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMSWe	European Maritime Single Window environment
EMV	Meerjarige onderzoeksprogramma elektromagnetische velden
EOV	Exploitatie, onderhoud en vernieuwing
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	ernstige scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS	Europese CO_2 emissiehandelssysteem / EU Emissions Trading System
EZ	Ministerie van Economische Zaken

F.	
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central

Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
FTO	commissie Faciliteiten Toegepast Onderzoek

G.

GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GAE	Groningen Airport Eelde
GEO	Group on Earth Observations
GHS	Globally Harmonised System
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GRC	Galileo Reference Center
GSS	Galileo Sensor Station
GT	Bruto Tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie

H.

HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HOT	Hydrogen Optimization and Testing
HRN	Hoofdrailnet
HSL	Hogesnelheidslijn
HUF	Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets
HVP	Herstel en veerkrachtplan
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersysteem

I.

ICAO	International Civil Aviation Organization
IWA	Internationale Wateraanpak
ITS	Intelligente Transportsystemen
IPO	Interprovinciaal Overleg
IPDC	International Panel on Deltas and Coastal Areas
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
IMO	International Maritime Organization.
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IHH	Informatiehuishouding
IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
IGLO	Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden
IF	Infrastructuurfonds
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
ICT	Informatie- en communicatie Technologie

J.

JenV	ministerie van Justitie en Veiligheid
JIoI	Joint Letter of Intent

K.

KDC	Knowledge & Development Center
KBF	Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen
KF	Klimaatfonds
KGG	Ministerie van Klimaat en Groene Groei

KIM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
KWIV-profielen	Kwaliteitsraamwerk IV-professional

L.

LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
LEO	Luchthaven Eindhoven Overleg
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LiT	Luchtvaart in Transitie
LMA	Landelijk Meldpunt Afvalstoffen
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVO	Levensduur verlengend onderhoud
LVVN	Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

M.

MAA	Maastricht Aachen Airport
MER	Milieueffectrapportage
MF	Mobiliteitsfonds
MFK	Meerjarig Financieel Kader
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-Bbtenanalyse
MMP	Maritiem Masterplan
MOD	Milieu-ongevallendienst
MONS	programma Monitoring Onderzoek Natuurversterking Soortbescherming
MOS	Monitor Open Standaarden
MOU	Memorandum of Understanding
MRB	motorrijtuigenbelasting
MRDH	Metropoolregio Rotterdam en Den Haag
MRS	Maatschappelijke Raad Schiphol
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
MWMD	Programma Weerbaarheid tegen hybride en militaire dreigingen

N.

NABB	Nationale Aanpak Biobased Bouwen
NAS	Nationale Adoptie Strategie
NBD	Nationale Bewegwijzeringsdienst
NCAP	New Car Assessment Programme
NCSC	Nationaal Cyber Security Centrum
NDC	Nationaal Data Centre
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeersgegevens
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit

NEC	National Emission Ceiling
NGF	Nationaal Groeifonds
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH_3	Ammoniak
NIWA	Nederlandse Internationale Waterambitie
NIWO	Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NML	Stichting Nederland Maritiem Land
NMP	Nationaal Milieu Programma
NMSC	Nationaal Maritiem Security Center
NMVOS	Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan
NNI	Nederlands Normalisatie Instituut
NO_2	Stikstofdioxide
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NOx	Stikstofoxiden
NPCE	Nationaal Programma Circulaire Economie
NPRA	Nieuwe Nationale Programma Radioactief Afval en verbruikte splijtstoffen
NPvA	Nationaal plan van aanpak
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NVWA	Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

O.

OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
ODiN	Onderweg in Nederland
ODNL	Omgevingsdienst Nederland
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OER	Opwek van Energie op Rijksvastgoed
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online
ORS	Omgevingsraad Schiphol
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid

P.

PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PBNI	Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur
PGS (15)	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PIN-waarden	prestatie-indicatorwaarden
PNT	Positionering, Navigatie en Timing
PPWR	Europese Verpakkingen-verordening
PSR	Projectstimuleringsregeling
PvW5	Partners voor Water 5 programma

R.

Rac	Regeling aanwijzing consumentenvuurwerk

Afkortingenlijst	
RCW	Regiecollege Waddengebied
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RED III	Renewable Energy Directive III
REV	Register Externe Veiligheidsrisico's
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO	Risk Management Options
RMRG	Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
RTHA	Rotterdam The Hague Airport
RVB	Rijksvastgoedbedrijf
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak

S.	
SAB	Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SDG	Sustainable Development Goal
SDL	Stimulering duurzame luchtvaartbrandstoffen
SEPP	Subsidie Elektrische Personenauto's Particulieren
SLA	Schone Lucht Akkoord
SMK	Stichting Milieukeur
SO_2	Zwaveldioxide
SPUK	Specifieke Uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
SSO	Shared Services Organisatie
StAB	Stichting Advisering Bestuursrechtspraak
STIP	Sustainable Transport Investment Plan
STP	Strategisch Toekomst Perspectief
SURF	Smart Urban Regions in the Future
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SVO	Subsidieregeling Versterking Omgevingsveiligheid
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Weken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

T.	
TEN-T	Trans-European Transport Network
TK	Tweede Kamer
TNS	tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid
TVOV	Transitievergoeding openbaar vervoer

U.	
UBR	Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk
UNECE	de UN Economic Commission for Europe
UNEP	United Nations Environment Programme
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UvW	Unie van Waterschappen

V.

VAMEX	Stichting Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
VAMIL	Vrijwillige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VGP	programma Vernieuwing Generieke Processen
VIHB	Vervoerders, Inzamelaars, Handelaars en Bemiddelaars
VN	Verenigde Naties
VNAC	Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity
VNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VRO	ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

W.

Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WAL	Water as Leverage programma
Wbb	Wet bodembescherming
WBS	Water en Bodem Sturend
WEF	World Economic Forum
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
WNT	Wet normering topinkomens
Woo	Wet open overheid
WPRPW	Working Party on Resource Productivity and Waste
WRI	World Recources Institute
WtMS	Wet taken Meteorologie en Seismologie
Wwke	Wet weerbaarheid kritieke entiteiten

Y.

/

Z.

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZES	Zero Emisssie Services
ZESO	Zeer ernstig scheepsongeval
ZZS	zeer zorgwekkende stoffen