
Vergaderjaar 2026–2027

37 020 XII

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie
van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2027**

Nr. 2

MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

A.	Algemeen	3
1	Geraamde uitgaven en geraamde ontvangsten	3
2	Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel	4
3	Leeswijzer	5
B.	Artikelsgewijze toelichting bij de begrotingsartikelen	10
1.	Beleidsagenda	11
1.1	Beleidsprioriteiten	11
1.2	Motie Schouw - Herstel en Veerkrachtplan	25
1.3	Belangrijkste beleidsmatige mutaties	26
1.4	Openbaarheidsparagraaf	30
1.5	Planning Strategische Evaluatie Agenda	33
1.6	Overzicht risicoregelingen	34
1.7	Slagvaardige Overheid	36
2.	Beleidsartikelen	37
2.1	Artikel 11 Integraal Waterbeleid	38
2.2	Artikel 13 Bodem en Ondergrond	59
2.3	Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid	73
2.4	Artikel 15 Vrachtwagenheffing	102
2.5	Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	113
2.6	Artikel 17 Luchtvaart	131
2.7	Artikel 18 Scheepvaart en Havens	152
2.8	Artikel 19 Internationaal Beleid	176
2.9	Artikel 20 Gezonde leefomgeving	183
2.10	Artikel 21 Circulaire Economie	201
2.11	Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	203
2.12	Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie	219
2.13	Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport	231
2.14	Artikel 25 Brede Doeluitkering	239
3.	Niet-beleidsartikelen	241
3.1	Artikel 97 Algemeen Departement	241
3.2	Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement	244
3.3	Artikel 99 Nog Onverdeeld	247
4.	Begroting agentschappen	248
4.1	Agentschap Rijkswaterstaat	249
4.2	Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut	257
C.	Bijlagen	265
	Bijlage 1: ZBO's en RWT's	265
	Bijlage 2: Specifieke uitkeringen	267
	Bijlage 3: Subsidieoverzicht	272
	Bijlage 4: Uitwerking Strategische Evaluatieagenda	292
	Bijlage 5: Afkortingenlijst	323

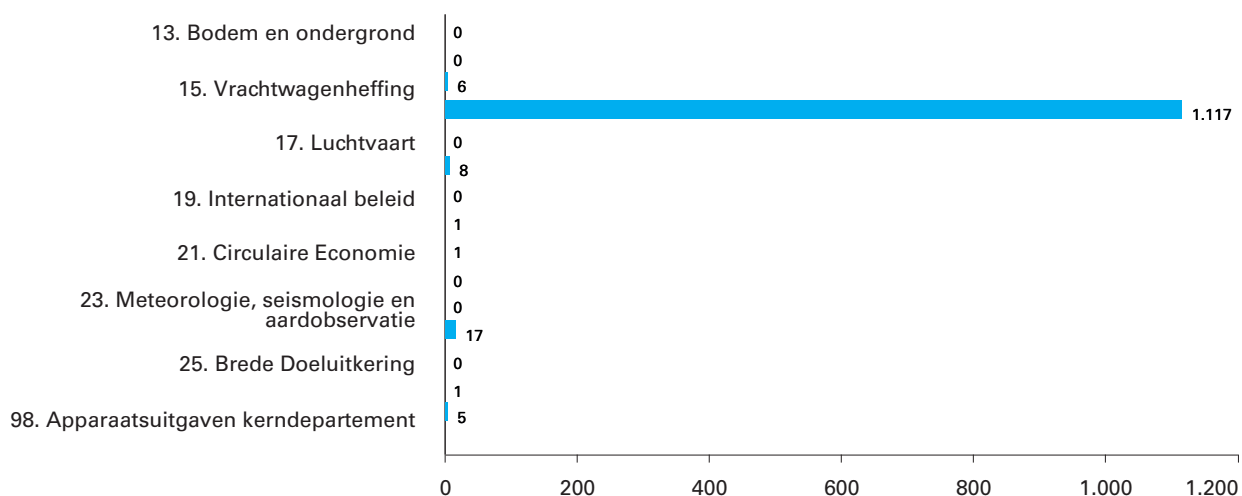
A. ALGEMEEN

1 Geraamde uitgaven en geraamde ontvangsten

Figuur 1 Geraamde uitgaven verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 4.251,4 miljoen.



Figuur 2 Geraamde ontvangsten verdeeld over beleidsartikelen en niet-beleidsartikelen (bedragen x € 1 miljoen). Totaal € 1.156,0 miljoen.



2 Artikelsgewijze toelichting bij het begrotingswetsvoorstel

Wetsartikel 1

De begrotingsstaten die onderdeel zijn van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 2.3, eerste lid, van de Comptabiliteitswet 2016 elk afzonderlijk bij de wet vastgesteld.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om de onderhavige begrotingsstaten voor het aangegeven jaar vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor dat jaar. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota.

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de uitgaven, verplichtingen en de ontvangsten vastgesteld. De in de begrotingsstaten opgenomen begrotingsartikelen worden in onderdeel B van deze memorie van toelichting toegelicht (de zogenoemde begrotingstoelichting).

Wetsartikel 2

Met de vaststelling van dit wetsartikel worden de baten en de lasten, het saldo van de baten en de lasten en de kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de in de staat opgenomen agentschappen voor het onderhavige jaar vastgesteld. De in die begrotingen opgenomen begrotingsartikelen worden toegelicht in onderdeel B (Begrotingstoelichting) van deze memorie van toelichting en wel in de paragraaf inzake de agentschappen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

V.P.G. Karremans

3 Leeswijzer

Algemeen

Voor u ligt de begroting 2027 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting.

Opbouw

De opzet en structuur van de begroting voor Hoofdstuk XII is gebaseerd op de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften van het Ministerie van Financiën. De begroting bestaat uit de volgende onderdelen.

1. Allereerst is de begrotings(wet)staat voor Hoofdstuk XII, Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) voor het jaar 2027 opgenomen. Deze dient ter autorisatie van de budgetten die op artikelniveau in de verplichtingen-, uitgaven- en ontvangstenramingen worden voorgesteld.
2. Na de leeswijzer volgt de Beleidsagenda waarin een overzicht is gegeven van de prioriteiten voor 2027 en de hoofdlijnen van het (budgettaire) beleid. Daarna is eerst op hoofdlijnen inzicht verstrekt in de belangrijkste budgettaire voorstellen die leiden tot wijzigingen ten opzichte van de eerste suppletoire begroting 2026. Hiermee kan snel een indruk worden verkregen van de inhoud van dit wetsvoorstel.
3. In de artikelsgewijze toelichting bij dit wetsvoorstel wordt per beleidsartikel beschreven wat per beleidsthema de algemene doelstelling is, wat de rollen en verantwoordelijkheden van de Minister hierbij zijn en welke budgetten er per financieel instrument voor het beleidsthema zijn begroot. Tevens zijn de begrotingen van de agentschappen Rijkswaterstaat (RWS) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) opgenomen.
4. De bijlagen bestaan uit:
 - Bijlage 1: ZBO's en RWT's
 - Bijlage 2: Specifieke uitkeringen
 - Bijlage 3: Subsidieoverzicht
 - Bijlage 4: Uitwerking Strategische Evaluatieagenda
 - Bijlage 5: Afkortingenlijst

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

Extracomptabele verwijzingen naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds

Mede naar aanleiding van overleg met de Tweede Kamer is in aanvulling op de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften een tabel met extracomptabele verwijzingen toegevoegd bij de beleidsartikelen van Hoofdstuk XII die een relatie hebben met de artikelen op het Mobiliteitsfonds of het Deltafonds. Deze tabel staat onder de tabel «budgettaire gevolgen van beleid» en verwijst naar de totale uitgaven die worden verantwoord op de desbetreffende artikelen van de fondsen. Hiermee worden de beleidsprestaties van de investeringen, die worden verantwoord op de investeringsfondsen, betrokken bij het formuleren van het integrale beleid van IenW. Daarnaast worden de beleidsindicatoren die hieraan gekoppeld zijn, verantwoord in de begroting Hoofdstuk XII.

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. De Raad vraagt voor 2026 en 2027 aandacht voor het verminderen van de algemene afhankelijkheid van fossiele brandstoffen door de uitrol van hernieuwbare energiebronnen en voor de continuïteit van de hervormingen en investeringen die in het kader van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (HVP) worden uitgevoerd. In artikel 14 ««Wegen en Verkeersveiligheid» wordt ingegaan op de hernieuwbare energiebronnen in en in «[onderdeel 1.2](#)» op het HVP.

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:

- *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.
- *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.
- *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.
- *(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.

Aanvullend wordt in de tabel rol en verantwoordelijkheid minister en verder in de begroting gesproken over systeemverantwoordelijkheid. De definitie van systeemverantwoordelijkheid die lenW hanteert is: verantwoordelijkheid voor het functioneren, de samenhang en de randvoorwaarden, ook kaders genoemd, van een stelsel of sector als geheel, zonder de verantwoordelijkheid van de dagelijkse uitvoering.

Groeiparaagraaf

Taakstelling Kabinet Jetten - Slagvaardige Overheid

In het coalitieakkoord van Kabinet Jetten I is een apparaatstaakstelling gepresenteerd. Deze is bij de 1e supplettoire begroting 2026 technisch in de begrotingen van lenW verwerkt. Met deze begroting is hier nu een inhoudelijke invulling aan gegeven. Zie [paragraaf 1.7 Slagvaardige overheid](#) voor de nadere toelichting hierover.

Departementale herindeling - artikel 21 Circulaire Economie

Bij de kabinetsformatie is besloten tot een departementale herindeling waarbij de beleidsverantwoordelijkheid voor circulaire economie verschuift van lenW naar EZK (minister EZK). Het besluit is vastgelegd in de portefeuilleleverdeling en in het Koninklijk Besluit van 23 februari 2026, nr. 2026000406, houdende departementale herindelingen met betrekking tot o.a. circulaire economie. De verantwoordelijkheid voor circulaire economie wordt hierbij

integraal bij MKGG belegd, met behoud van een sterke rol voor IenW als kadersteller vanuit de verantwoordelijkheid voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Dit vraagt om nauwe samenwerking, zonder dat de circulaire keten wordt opgeknipt.

In de ontwerpbegroting 2027 worden de budgettaire gevolgen van dit besluit verwerkt door middel van het per 1-1-2027 overboeken van de betreffende budgetten naar de begroting van het ministerie van EZK. De op artikel 21 Circulaire Economie resterende budgetten zijn vervolgens overgeboekt naar artikel 20 en artikel 22. Deze resterende budgetten betreffen budgetten voor coördinerende en inhoudelijke taken die ten dienste staan aan het gehele departement van IENW of die nauw verbonden zijn met milieu. Daarmee komt artikel 21 met ingang van deze begroting te vervallen.

Informatiewaarde en leesbaarheid begroting

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. Het vergroten van de Informatiewaarde en leesbaarheid is een voortdurend proces. In de begroting 2027 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Hoofddoelen in de beleidsagenda: In de beleidsagenda zijn de hoofddoelen van IenW opgenomen. Op deze manier geeft het kabinet aan welke resultaten het beoogt te bereiken en welke beleidsdoelen worden geprioriteerd. De belangrijkste budgettaire mutaties die samenhangen met de keuzes van kabinet zijn opgenomen in paragraaf 1.3. Hiermee wordt invulling gegeven aan de moties van der Lee c.s.¹
- Artikel 22. Voor het artikel Omgevingsveiligheid en Milieurisico's zijn, naar aanleiding van de conclusies uit de periodieke rapportage van beleidsartikel 22 die begin 2026 aan de Kamer is gestuurd, drie nieuwe specifieke doelstellingen geformuleerd (Kamerstukken II, [28 089, nr. 351](#)). Voor deze nieuwe indeling is gekozen, omdat deze beter aansluit bij de inhoudelijke doelen van de beleidsdirectie. Deze specifieke doelstellingen dragen bij aan het realiseren van de algemene doelstelling. Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren, kengetallen en overige relevante beleidsinformatie opgenomen die aan deze doelstellingen zijn gekoppeld. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens worden tevens weergegeven. Bij de budgettaire gevolgen van beleid is de indeling van de begroting beter aangesloten op de inhoudelijke organisatie om te voldoen aan de eerste aanbeveling van de Periodieke Rapportage. Met de hernieuwde indeling van het begrotingsartikel en de daaraan gelieerde doelenboom wordt beter aangesloten op de doelen en budgetten van de beleidsdirectie. Naar aanleiding van de recent afgeronde periodieke rapportage onderzoeken we deze samenhang verder, evenals de beschikbaarheid van indicatoren en monitors die inzicht kunnen geven in de mate waarin de hoofddoelen worden bereikt. Als onderdeel hiervan is in 2026 gestart met het meten van de beleving van omgevingsveiligheid binnen het CBS-onderzoek Beleving Woonomgeving.
- Artikel 14. Voor het artikel Wegen en verkeersveiligheid is de beleids-evaluatie verwerkt. De doelenboom, indicatoren en meetgegevens bij verkeersveiligheid zijn aangepast om de doelen realistisch te maken. De basisgedachte blijft dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen. De Kamer wordt met een brief geïnformeerd over

¹ Kamerstukken II 2024-2025 [36 740, nr. 7](#)

- de aangescherpte aanpak op het vlak van verkeersveiligheid. Naar aanleiding van een Kamervraag bij het Jaarverslag, wordt er meer inzicht gegeven in hoe de overige posten bij de financiële instrumenten bijdragen aan verkeersveiligheid. Alle posten groter dan € 1 miljoen zijn in beeld gebracht en van toelichting voorzien. De aanbeveling uit de Beleidsevaluatie over het dieper uitsplitsen van de uitgaven op de onderdelen Aanleg & Onderhoud en Vernieuwing is ook opgepakt. De invulling daarvan is zichtbaar op artikel 12 van het Mobiliteitsfonds.
- Artikel 16. Voor het artikel Openbaar vervoer en spoor geldt dat de beleidsevaluatie in 2026 wordt aangeboden aan de Kamer. In de volgende begroting worden de aanpassingen die horen bij deze evaluatie verwerkt.
 - Artikel 20. Voor het artikel Lucht en Geluid is een extra specifieke doelstelling opgesteld. Deze luidt: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu. De specifieke doelstelling horen ook nieuwe doelstellingen en overige gegevens.
 - Artikel 26. Sinds de Begroting 2026 zijn de voedingsartikelen op de begrotingsfondsen (artikel 19 Mobiliteitsfonds, artikel 5 Deltafonds) en op de beleidsbegroting HXII (artikel 26 Bijdrage investeringsfondsen) afgeschaft. Hierdoor worden de begrotingsfondsen direct gefinancierd vanuit de schatkist en worden interdepartementale overhevelingen rechtstreeks aan de betreffende artikelen op de fondsen toegevoegd. In afstemming met het ministerie van Financiën is daarom ook besloten de voedingsartikelen en hun realisaties niet langer op te nemen in de Begroting 2027.

Tijdens het Wetgevingsoverleg Begrotingsonderzoek (WGO) over de lenW begrotingen 2026 is door de Minister van lenW een aantal toezeggingen gedaan die betrekking hebben op de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting. In onderstaande tabel zijn deze toezeggingen en de verwerking daarvan weergegeven.

Tabel 1 Toezegging Wetgevingsoverleg begrotingsonderzoek (WGO) begroting 2026	
Toezegging	Verwerking
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan de rapporteurs om dit voorjaar met de minister van Financiën in overleg te treden over de terugkeer van de verdiepingsbijlage en hierover schriftelijk terug te koppelen aan de Kamer.	Met het ministerie van Financiën is afgesproken om de verdiepingsbijlage voor de fondsen op artikelniveau te behouden. Als onderdeel van de artikelsgewijze toelichting is in de verdiepingsbijlage van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds door middel van een meerjarige mutatietafel op artikelniveau de aansluiting gemaakt tussen de vorige stand van de begroting en de nu voorgestelde stand. Dit geldt voor de volledige looptijd van de beide fondsen.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Boelsma-Hoekstra dit voorjaar met de minister van Financiën in overleg te treden over de mogelijkheid om de bijlage met moties en toezeggingen te laten terugkeren.	Het ministerie van Financiën heeft aangegeven dat de bijlage moties en toezeggingen niet meer zullen worden opgenomen bij de begrotingen en jaarverslagen van de departementen.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan de rapporteurs in de ontwerpbegroting 2027 een voorstel te doen tot verbetering van het inzicht in de koppeling tussen doelen en middelen.	Onder de budgettaire tabel in de beleidsartikelen is nu woordelijk opgenomen aan welke specifieke doelen de betreffende middelen per instrument bijdragen. Daar waar er maar één specifieke doel is, is gekozen om aan het begin op te nemen met de opmerking dat dit voor alle middelen uit de budgettaire tabel geldt.
De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan de rapporteurs zich in de ontwerpbegroting 2027 in te spannen voor het toevoegen van de volgende evaluaties aan de SEA: infrastructuurprojecten voor scheepvaart en spoorvervoer, de brede doeluitkering en de projecten uit het Nationale Groeifonds	Voor het beleidsthema scheepvaart en havens is een onderzoek toegevoegd naar de instandhouding van het hoofdvaarwegennet. Hier zal gekeken worden naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de verschillende instandhoudingsprojecten op dit netwerk. Op de evaluatie agenda van openbaar vervoer en spoor zijn meerdere evaluatieproducten toegevoegd die een beeld geven over de doelmatigheid en doeltreffendheid van de infrastructuurprojecten. Deze evaluatieonderzoeken vinden in elke fase van de beleidscyclus plaats. Bij deze onderzoeken is aangegeven welk artikel van het MF afgedekt wordt. De evaluatie van de brede doeluitkering is toegevoegd aan de strategische evaluatie agenda (SEA). Deze evaluatie zal in 2027 uitgevoerd worden. Evaluatie zal o.a. moeten

Toezegging	Verwerking gaan over rechtmatigheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van de BDU. Omdat de BDU gedecentraliseerd is zal deze evaluatie samen met de beide vervoerregio's MRDH en VRA opgepakt moeten worden. De projecten uit het nationaal groeifonds zijn toegevoegd aan het overzicht. De projecten Dutch metropolitan innovations (DMI) en het project groeiplan watertechnologie zijn vanwege de looptijd van de budgetten niet opgenomen op het overzicht. De voorbereidingen voor deze evaluaties lopen. De Kamer zal door middel van vermelding op de SEA geïnformeerd worden over planning en inhoud van de evaluaties van deze projecten.
------------	---

De minister van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe aan het lid Boelsma-Hoekstra in de volgende beleidsbegroting In de tabel 'rol en verantwoordelijkheid' van de minister is per beleidsartikel de koppeling een koppeling te leggen tussen de begrotingsartikelen en de gemaakt tussen de beleidsterreinen van IenW en de SDG's. Onderstaand is een nadere 17 duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) en daarin ook het toelichting op de SDG's opgenomen.

uitgangspunt 'elke regio telt' mee te nemen.

Sustainable Development Goals (SDG's)

In 2015 zijn door de Verenigde Naties de [Sustainable Development Goals](#)(SDG's) vastgesteld als de nieuwe mondiale duurzame ontwikkelingsagenda voor 2030. Ook Nederland heeft zich gecommitteerd om deze doelen in 2030 te behalen. De SDG's laten zien hoe het gaat met de brede welvaart in Nederland. Thema's binnen brede welvaart worden beschreven vanuit de 17 duurzame ontwikkelingsdoelen van de Verenigde Naties.

Tabel 2 Sustainable Development Goals

Sustainable Development Goals

Nummer	Omschrijving
1	Alle vormen van armoede tegengaan
2	Geen honger, wel duurzame landbouw en goede voeding
3	Goede gezondheid en welzijn
4	Goede kwaliteit van onderwijs
5	Dezelfde rechten en kansen voor mannen en vrouwen
6	Schoon water en sanitaire voorzieningen en duurzaam omgaan met water
7	Betaalbare duurzame energie
8	Goede banen, duurzame economische groei en eerlijke verdeling van welvaart
9	Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur
10	Minder ongelijkheid in een land en tussen landen
11	Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen
12	Verantwoorde consumptie en productie
13	Klimaatverandering tegengaan
14	Duurzaam gebruik van de oceanen en zeeën
15	Beschermde ecosystemen, bossen en biodiversiteit
16	Vrede, veiligheid en rechtvaardigheid
17	Wereldwijde samenwerking om de doelen te bereiken

Jaarlijks publiceert het CBS [de Monitor brede welvaart en SDG's](#). Met de factsheet Brede Welvaart van het CBS over IenW-beleidsterreinen wordt invulling gegeven aan de motie-Hammelburg c.s. om bredewelvaartsindicatoren zichtbaar te maken op politieke verantwoordingsmomenten als analyse-instrumentarium.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ DE BEGROTINGSARTIKELN

1. Beleidsagenda

1.1 Beleidsprioriteiten

Nederland bereikbaar, schoon, veilig en economisch sterk houden

Inleiding

Nederland is gebouwd op infrastructuur. Deze vormt het fundament van onze samenleving en economie. Van de Afsluitdijk tot de Deltawerken, De haven van Rotterdam tot Schiphol en onze Centrale Stations, en met onze duizenden kilometers aan wegen te land, water en spoor: onze infrastructuur heeft ons land veilig, bereikbaar en economisch sterk gemaakt. Dagelijks maken wij hier, bijna vanzelfsprekend, gebruik van. Wij zijn er trots op dat onze infrastructuur, van onze talrijke wegen en frequente spoorverbindingen tot ons vooruitstrevende watermanagement, internationaal toonaangevend zijn. Vanzelfsprekend is dit echter allerm minst. Sterker nog, onze infrastructuur staat onder grote druk. Niet alleen door veroudering en veranderde mobiliteit, maar ook doordat de huidige geopolitieke situatie nieuwe weerbaarheidsvraagstukken over onze infrastructuur oproept. Ondertussen worden er ook nieuwe eisen aan onze infrastructuur gesteld. Als laaggelegen delta leveren wij een permanente strijd tegen het water. Veranderingen in nationale en internationale vraagstukken, in maatschappij en klimaat, vragen om nieuwe investeringen. De beschikbare middelen dwingen hierbij tot duidelijke keuzes. Want niet alles kan, en niet alles kan tegelijkertijd. Voor de huidige kabinetsperiode staan hierbij drie hoofddoelen centraal: Nederland bereikbaar houden; Nederland schoon en veilig houden; en Nederland economisch sterk houden. Die hoofddoelen willen we bereiken door zes prioriteiten te stellen:

- Eerst behouden en herstellen wat we hebben;
- Bereikbaarheid als economische en maatschappelijke prioriteit;
- Nederland veilig houden in een veranderende verhouding en strijd met het water;
- Veilig op de weg en in het openbaar vervoer;
- Een schone, gezonde en veilige leefomgeving in de sterkste economische delta van de wereld;
- Het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit.

In de Beleidsagenda 2027 treft u het voorgenomen beleid voor 2027, voortbouwend op de beleidsbrief die door het ministerie in April met de Tweede en Eerste Kamer is gedeeld². In de Beleidsbrief staat wat het ministerie aan het einde van deze kabinetsperiode bereikt wil hebben en welke (tussentijdse) stappen en doelen daarvoor nodig zijn. Daarbij stellen we doelen voor 2030 en tussendoelen voor eind 2026 en de zomer van 2026. In de Beleidsagenda zijn de afspraken uit het coalitieakkoord, zoals opgesteld in de Beleidsbrief, aangevuld met de reeds voorgenomen beleidsdoelen voor 2027. Deze zijn uiteengezet langs de zes prioriteiten. Hierbij heeft elke prioriteit zijn eigen hoofdstuk.

1.1.1 Eerst behouden en herstellen wat we hebben.

Onze wegen, spoorlijnen, vaarwegen en waterwerken zijn het fundament van onze samenleving en economie. De Nederlandse infrastructuur is echter sterk verouderd en onderhoud is achterstallig. Daarom moeten we prioriteren om te behouden en herstellen wat we hebben met als doel de

² Beleidsbrief Infrastructuur en Waterstaat: Nederland bereikbaar, schoon, veilig en economisch sterk houden | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

basis op orde te brengen. Ook moet goed worden gekeken naar meekoppelkansen. De instandhoudingsopgave is groter dan de beschikbare financiële middelen en de capaciteit bij Rijkswaterstaat en de markt. Daarom zijn er scherpe keuzes nodig. De instandhouding van de basisinfrastructuur staat voorop.

Deze kabinetsperiode zijn veiligheid, robuustheid en levensduur van onze netwerken binnen de instandhoudingsopgave leidend. In 2027 worden concrete stappen gezet in de instandhouding van ons vaar- en wegnnet, onze waterwerken en het beheer en onderhoud van het spoor. Innovatie en productiviteitsverhoging zijn daarbij onmisbaar: nieuwe technieken en werkwijzen kunnen helpen om de maatschappelijke en economische waarde van onze infrastructuur toekomstbestendig te houden. We stellen ons als doel de negatieve trend deze kabinetsperiode te doorbreken op veroudering, meer en/of langer durende beperkingen en het aantal ongeplande storingen.

In 2027 richten wij ons op het keren van de trendmatige toename van het aantal ongeplande storingen, het terugdringen van de duur en het aantal beperkingen als gevolg van onderhoudsachterstanden, het stapsgewijs toewerken naar de wettelijke eisen voor waterkeren, het inlopen van vernieuwingsachterstanden en het verder ontwikkelen van het assetmanagement in lijn met de internationale ISO 55000-norm. Ook gaan wij verder met de digitalisering bij instandhouding en het delen van data met andere overheden en GWW partijen.

Doelen 2027

In 2027 gebeurt op instandhouding bij Rijkswaterstaat het volgende:

- **Rijkswaterstaat communiceert de meerjarige programmering met de regionale partners** om zo de samenloop van werkzaamheden en consequenties voor (vaar)weggebruikers te beperken en beter samen op te kunnen trekken. Dit is een jaarlijks terugkerend proces.
- **We vergroten de maakbaarheid door de inkoopplanning met de markt te communiceren.** Hiermee maken we inzichtelijk welke inzet we van de markt verwachten.
- **We bouwen voort op de evaluatie Beleidskader Hinder Hoofdwegennet** en de implementatie van de aanbevelingen hiervan.
- Het Kennis- en innovatieprogramma van Rijkswaterstaat vormt hier de basis voor.
- **Bestaande regels worden geschrapt** om doorlooptijden voor de instandhouding van de Rijkswaterstaat-netwerken te verkorten.
- **Binnen het afweegproces** wordt actief gekeken naar verdere mitigerende maatregelen voor gebruiks- en levensduurverlenging.

Voor 2027 zorgen wij bij beheer en onderhoud van het spoor dat:

- **Het aantal Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (TSBs) lager is dan de 48 in het ijkjaar 2024.**
- **De werkzaamheden om ERTMS aan te leggen op het baanvak Kijfhoek – Belgische grens starten.** Dit nieuwe Europese digitale treinbeveiliging- en verkeersmanagementsysteem vervangt het huidige nationale ATB-systeem.
- **ProRail start de voorbereiding voor de inbeheername van de Hogesnelheidslijn (HSL) per 2031.** ProRail is hoofdbeheerder van de HSL-Zuid, maar de verantwoordelijkheid voor het dagelijks beheer ligt bij Infrasppeed BV en Infrasppeed Maintenance BV. Per 2031 wordt het dagelijks beheer overgedragen aan ProRail.

- **Het aantal impactvolle verstoringen in 2027 lager is dan 586.** Dit moet een verbetering zijn ten opzichte van het ijkjaar 2025, waarin er 586 impactvolle storingen waren.
- **De plenaire behandeling van de Spoorwegwet zal naar verwachting in 2027 in de Eerste Kamer plaatsvinden.** De spoorwegwet ligt in 2026 in de kamer en wordt naar verwachting in het najaar behandeld, waarna de Eerste Kamer deze voor behandeling kan agenderen. Via de modernisering van de spoorwegwet wordt regeldruk verminderd en komt er ruimte voor maatwerk, doordat 3 wetten en 21 besluiten & regelingen worden gereduceerd naar één wet, één besluit en één regeling.

1.1.2 Bereikbaarheid als economische en maatschappelijke prioriteit.

Nederland heeft als logistieke delta en open economie een sterke internationale positie. Economische en maatschappelijke ontwikkeling gaan hand in hand en bereikbaarheid gaat om mensen. Wie investeert in bereikbaarheid, investeert in verdienvermogen, banen, brede welvaart en welzijn. We hebben te zorgen voor goede bereikbaarheid van wonen, werk, sport en familiebezoek, én de logistieke keten. Overal in Nederland. Een goed bereikbaar land, kan alleen goed functioneren als er ook rekening wordt gehouden met omwonenden, leefomgevingskwaliteit, klimaat, en natuur.

1.1.2.1 Internationale bereikbaarheid en weerbaarheid.

Luchtvaart

Nederland heeft een van de meest open economieën ter wereld en een sterk luchtvaartstelsel met de hubfunctie van Schiphol en de ondersteunende functie van de overige luchthavens. We sturen op de kwaliteit van het netwerk van Schiphol Airport en de regionale luchthavens, en monitoren met de monitor netwerkkwaliteit hoe de bereikbaarheid zich ontwikkelt.

De luchtvaart moet veilig zijn en blijven voor passagiers, bemanning en mensen die onder vliegroutes en bij vliegvelden wonen en werken. De luchtvaart die zo belangrijk is voor onze economie, kan alleen goed functioneren wanneer ook de belangen van omwonenden, het klimaat en de natuur worden meegewogen. IenW wordt internationaal beoordeeld op vliegveiligheid en voert voortdurend verbeteringen door om de naleving van (inter)nationale verplichtingen te vergroten en te behouden.

Sinds november 2025 geldt een pakket aan maatregelen om de geluidshinder rond Schiphol terug te dringen. Onderdeel van het maatregelenpakket is het sturen op een maximum aantal vliegbewegingen van 478.000 per jaar waarvan 27.000 in de nacht. Dit wordt vastgelegd in het aangepaste Luchthavenverkeerbesluit. Met het aangepaste Luchthavenverkeerbesluit worden de nieuwe regels juridisch vastgelegd. Dat moet zorgen voor meer duidelijkheid én voor een sterkere positie van omwonenden, iets wat de afgelopen jaren niet op orde was. Tegelijkertijd wordt door de sector ingezet op stillere vliegtuigen. Die ontwikkeling is al zichtbaar, maar het effect ervan moet zich de komende jaren verder bewijzen. In 2026 wordt gekeken wat het maatregelenpakket daadwerkelijk oplevert. Vervolgens wordt in 2027 besloten wat er nog nodig is om het totale geluidsdoel van 20% te bereiken. Ook zal in 2026 en 2027 het proces worden ingezet om te komen tot 50% geluidreductie in de nacht zoals aangekondigd in het coalitieakkoord.

Doelen 2027

- **Om de veiligheid in de luchtvaart te verbeteren, werkt lenW in 2027 aan verschillende maatregelen,** waaronder het aanpassen van de Regeling veilig gebruik luchthaventerreinen en de implementatie van de internationale bepalingen voor *Search and Rescue*. Om de risico's te mitigeren wordt in 2027 een maatregelenpakket geïmplementeerd om vogelaanvaringen te voorkomen. Ook wordt gewerkt aan implementatie van een nationaal kader voor zonnepanelenparken nabij luchthavens.
- **Wij werken, met het oog op een level playing field, aan coalities in Europees verband om tot geharmoniseerde Europese vliegbelastingen te komen.** Ambitieuw Europees afgestemd beleid bevordert verduurzaming, borgt het gelijke speelveld, en houdt de sector concurrerend en economisch veerkrachtig. In 2027 wordt de vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand. Op Europees niveau werkt lenW aan de uitwerking van de EU Aviation Strategy en de herziening van Verordening 1008/2008 over gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de EEG.
- **In 2027 wordt besloten wat nodig is om het totale geluidsdoel van – 20% te bereiken.** Dit op basis van het pakket aan maatregelen om geluidshinder rond Schiphol terug te dringen. Ook zal in 2026 en 2027 het proces worden ingezet om te komen tot 50% geluidreductie in de nacht, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord.
- **Lelystad Airport gaat open voor groothandelsverkeer, met 10.000 bewegingen vanaf oktober 2027.** Dit is mogelijk op voorwaarde dat wordt voldaan aan alle wettelijke vereisten, waaronder het beschikken over een natuurvergunning. Operationele voorbereiding en juridische effectuering voor de civiele en militaire trajecten worden zorgvuldig en in samenhang met Defensie opgepakt.
- **Het civiele luchtruim wordt gemoderniseerd. Dit in het kader van een hernieuwde indeling van het luchtruim,** waarbij er meer ruimte voor Defensie in het noordelijk oefengebied komt. Invoering staat gepland voor 2031/2032. Ter verbetering van de leefomgeving wordt tevens in 2027 het leertraject Hoger Naderen Schiphol geïmplementeerd.
- **We werken aan een verantwoorde integratie van civiele onbemande luchtvaart in Nederland.** De dronesector is economisch beloftevol en een van de pijlers onder de innovatieve economie van de toekomst lenW zorgt voor de benodigde nieuwe digitale infrastructuur. De realisatie van gemeenschappelijk informatieplatform (Common Information Services) is één van de focuspunten. Ook wordt strategische autonomie gestimuleerd door het aanwijzen van test- en experimenteergebieden.
- **We maken Nederland weerbaarder tegen ongeautoriseerd dronegebruik.** Dit doen wij samen met partners in de veiligheidsketen, onder meer met de uitvoering van het EU actieplan voor Drone en Counter drone strategieën.

Havens, Noordzee en multimodaal goederenvervoer.

De Nederlandse zeehavens zijn van belang voor de economie, de energievoorziening en het goederenvervoer in Nederland en Europa. Voor toegankelijkheid van zee- en binnenhavens is een betrouwbaar en bereikbaar vaarwegennetwerk cruciaal. lenW werkt daar permanent aan via concrete uitvoeringsprogramma's voor instandhouding van het (hoofd)vaarwegennetwerk en de ontwikkeling en uitrol van innovaties voor het transport- en logistieke systeem. In 2027 wordt daarbij voortgebouwd aan veilig, veerkrachtig multimodaal goederenvervoer. lenW werkt aan herijking van het nationale havenbeleid om in de veranderende geopolitieke context concurrentiekracht te behouden, weerbaarheid te verhogen, veiligheid te garanderen en de energie- en duurzaamheidstransitie mee te nemen.

Mainport Rotterdam heeft hierin een bijzondere positie vanwege haar economische betekenis. De NOVEX-partijen hebben opdracht gegeven toe te werken naar een startbeslissing voor verkenning naar het ruimtegebrek in de Rotterdamse haven.

Doelen 2027

- **Het nieuwe Programma Noordzee 2028-2033 wordt vastgesteld, waarmee richting wordt gegeven aan de ontwikkeling van het Nederlandse deel van de Noordzee.** Dit in het licht van de natuur-, de voedsel- en de energietransitie, elk met eigen doelstellingen, in balans met ander gebruik en met oog voor scheepvaartveiligheid, maritieme security, territoriale veiligheid en waterveiligheid.
- **In 2027 worden met het Pact van Portlantis nieuwe afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van de Rotterdamse containerhaven ondanks toenemende filedruk te waarborgen.** De doorontwikkeling van de grote knooppunten voor de versterking van het goederenvervoer over de multimodale achterlandverbindingen draagt daaraan bij.
- **We ontwikkelen een bereikbaarheidspeil voor het goederenvervoer.** Deze geeft inzicht in de kwetsbaarheden in de logistieke bereikbaarheid van regio's. Om ruimte vrij te houden voor nieuwe (goederen)stromen, zoals CO₂, werken we aan betere benutting van bestaande buisleidingen en houden we buisleidingstroken van nationaal belang vrij.
- **We werken aan de introductie en opschaling van innovaties, risicoanalyses en protocollen voor optredende verstoringen in het goederenvervoer.** IenW werkt aan een sterke, goed functionerende, robuuste en toekomstbestendige infrastructuur. Dit behalen we onder andere door het netwerk en infrastructuur gereed te maken voor "dual use" met het oog op militaire mobiliteit. In samenwerking met betrokken partijen wordt in kaart gebracht in hoeverre de infrastructuur over de (logistieke) keten, waaronder de zeehavens en multimodale terminals, aansluit bij militaire vereisten. Daarbij wordt gezocht naar aanvullende (Europese) financiering voor de realisatie van dual-use-projecten.
- **Het succesvolle groeifondsprogramma Digitale Infrastructuur Logistiek wordt voortgezet voor innovatieve toepassingen met datadelen in de logistieke sector.** Voor een concurrerend, duurzaam, veilig en veerkrachtig multimodaal goederenvervoersysteem is digitalisering en datadeling essentieel. IenW heeft hiervoor de Basis Data Infrastructuur ontwikkeld waarmee partijen in logistieke ketens veilig en vertrouwd data kunnen delen.

Internationaal spoorvervoer van reizigers en goederen

IenW zet zich in om met buurlanden overeenstemming te bereiken op de North Sea Rhine Med corridor voor aanleg 3e spoor Emmerich – Oberhausen, met het faciliteren van 740m treinlengte en tijdpad ERTMS implementatie op de corridor. De standaardisatie van ERTMS in de digitalisering van Europese spoorlijnen maken dat het over grenzen heen gebruik van materieel mogelijk is.

Doelen 2027

- We werken aan de uitrol van ICT-systemen voor de standaardisatie van ERTMS.

- De coördinatie met de NSRM³ landen over de richtsnoeren van lidstaten voor capaciteitsmanagement (strategic guidance) wordt afgerond. Samenwerking in de spoorcorridors is van blijvend belang voor het faciliteren van zowel spoorgoederenvervoer als internationaal personenvervoer per spoor.

1.1.2.2 Het versterken van een verbonden Nederland.

Nederland staat voor grote opgaven die direct verband houden met onze infrastructuur. Door mobiliteitsbeleid te verbinden met ruimtelijke ontwikkeling en door bestaande infrastructuur beter te benutten en goed te laten functioneren, zorgen we voor goede bereikbaarheid. Hierbij zal een balans moeten worden gevonden tussen het faciliteren van autogebruik, het OV en actieve mobiliteit. Daarnaast moet betaalbaarheid van het OV als publiek belang duidelijker uitgedragen worden. Voor alle netwerken en vervoersmiddelen geldt dat we goed kijken naar de betaalbaarheid en de mogelijkheden van innovaties zoals autonoom vervoer en publieke mobiliteit en daar ook op willen doorpakken. Met goede keuzes hierin willen we de bereikbaarheid in alle delen van het land op peil houden.

Doelen 2027

- **We werken aan een gezamenlijk beeld en stapsgewijze aanpak voor het personenvervoer op het hoofdwegennet en spoornetwerk richting 2050.** Hierbij worden keuzes gemaakt voor de doorontwikkeling van het hoofdwegennet en spoornetwerk, die juridisch worden vertaald in een programmatische aanpak onder de Omgevingswet. Hierbij wordt gebiedsgericht naar bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en woningbouw gekeken.
- **In 2027 wordt gestart met de realisatie van de eerste mobiliteitshubs.** Om de bereikbaarheid van Nederland op pijl te houden moeten de krachten van verschillende vervoersmiddelen gebundeld worden. Van 2027 tot 2035 worden 100 mobiliteitshubs gerealiseerd. Hiermee wordt de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningbouw vergroot.
- **Uitvoering geven aan kabinetsreactie betaalbaarheidsonderzoek openbaar vervoer.** In 2026 wordt een betaalbaarheidsonderzoek uitgevoerd en naar de Kamer gestuurd. Hierop volgt een kabinetsreactie. Uitvoerende opvolging hiervan volgt in 2027.
- **We zorgen dat investeringen in ons OV-systeem bijdragen aan woningbouw en economische ontwikkeling in alle regio's.** Een sterk, goed verbonden en beschermd spoor is essentieel voor onze veiligheid, bereikbaarheid, economie en maatschappij.
- **In 2027 neemt het kabinet een besluit over de toekomstige marktorientering op het spoor.** Daarmee werken we aan een spoorstelsel dat beter aansluit op de groeiende mobiliteitsvraag en de internationale bereikbaarheid van Nederland.
- **De concept-nota Kansrijke Oplossingsrichtingen en concept-notitie Rijkswijde & Detailniveau van de Nedersaksenlijn komen ter inzage voor participatie.** Na het doorlopen van dit participatietraject, terugkoppeling op en verwerking van binnengekomen suggesties, worden beide documenten vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.
- **Actieve mobiliteit wordt in 2027 verder gestimuleerd met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF).** Voor veel dagelijkse verplaatsingen, naar school, werk, het station, de huisarts of de supermarkt, is actieve mobiliteit (fietsen en lopen) een snelle, gezonde en praktische keuze. Het

³ North Sea – Rhine – Mediterranean

NTF valt binnen de bereikbaarheidsstrategie van het kabinet en heeft tot doel in 2027 20% meer fietskilometers te realiseren. De implementatie van de uitvoeringsagenda NTF wordt in brede samenwerking door overheidslagen heen gestart.

- **We werken gebiedsgericht aan de ruimtelijke opgave om dagelijkse bestemmingen vlot en veilig te bereiken.** Dit gebeurt in lijn met de Nota Ruimte en via de doorontwikkeling van mobiliteitshubs die fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit met elkaar verbinden. Bij nieuwe woonwijken en herontwikkelingen is het uitgangspunt dat bewoners hun dagelijkse bestemmingen vlot en veilig per fiets of te voet kunnen bereiken. De grootste meerwaarde van actieve mobiliteit ontstaat in samenhang met ruimtelijke opgaven.

1.1.2.3 Een weerbare samenleving.

lenW speelt een belangrijke rol in de fysieke en digitale weerbaarheid van Nederland. Het ministerie is verantwoordelijk voor 12 vitale sectoren, waaronder de drinkwatervoorziening en de luchtverkeersleiding. Deze zijn cruciaal voor het functioneren van de Nederlandse samenleving. Uitval of verstoring heeft ontwrichtende gevolgen voor onze maatschappij en economie. Vitale sectoren moeten daarom voldoende weerbaar zijn tegen fysieke en digitale dreigingen, zodat ze door kunnen gaan als een crisis ontstaat. Bijvoorbeeld door menselijke fouten, overstromingen of stroomuitval en (digitale) dreiging en aanvallen van buitenaf. Daarnaast is de internationale veiligheidssituatie de laatste jaren verslechterd. Ook hier bereidt lenW zich met haar vitale sectoren op voor. Dit doen we onder andere door implementatie van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en de Cyberbeveiligingswet. Ook strategische autonomie is een belangrijk thema voor digitale weerbaarheid van Nederland.

Doelen 2027

- **We bereiden ons voor op het kunnen faciliteren van intensiever militair (NAVO) transport op onze hoofdwegen.** lenW zoekt samen met alle relevante partijen uit of, en welke infrastructuur hiervoor noodzakelijk is en of aanpassingen nodig zijn. Ook in relatie met de instandhoudingsopgave op de hoofdinfrastructuur. Op reguliere basis vindt al (inter)nationaal militair transport plaats in Nederland, maar de weerbaarheidsopgave die ontstaat door de geopolitieke situatie vergt dat Nederland zich voorbereid op mogelijk intensiever militair transport.
- **lenW brengt de effecten van host nation support-transporten op de beschikbaarheid van weginfrastructuur in kaart,** waarbij in het bijzonder gekeken wordt naar de effecten op wegtransport dat noodzakelijk is voor kritieke processen en het kunnen door laten draaien van de economie. Hierbij wordt ook gekeken naar de samenhang met het onderliggend wegennet en de andere infrastructuur-netwerken.
- **We versterken de weerbaarheid van de luchtvaart en maritieme sector.** Hierbij ligt de focus onder meer op dreigingen op het gebied van (cyber)security, militaire dreiging en economische veiligheid. In samenwerking met betrokken partijen wordt beoordeeld in hoeverre de infrastructuur van de zeehavens aansluit bij de vereisten voor militaire mobiliteit. Tevens wordt gezocht naar aanvullende financiering voor de realisatie van dual-use-projecten.
- **lenW versterkt de open strategische autonomie en het concurrentievermogen en vermindert (risicovolle) strategische afhankelijkheden** met name voor producten en diensten als drones, plaats- navigatie en tijdsbepaling, via satelliet en maritiem-logistiek.

- **IenW versterkt de strategische autonomie van vitale logistieke infrastructuur.** Hiertoe worden sectorale risicoanalyses uitgevoerd, bijv. door de belangrijkste containerterminals onder het toepassingsbereik te brengen van de Wet Veiligheidstoets Investeren, Fusies en Overnames (Vifo).
- **We investeren in dual-use infraprojecten op het spoor voor militaire en civiele corridors.** Deze corridors zijn bedoeld voor treinen van 740 meter. Ook worden binnen deze projecten verdere knelpunten in kaart gebracht.
- **Er wordt opvolging gegeven aan de aanbevelingen uit het rapport ‘tijd om te handelen’.** Dit rapport van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) stelt dat ons spoorsysteem nu te kwetsbaar is. Ons spoorstelsel kan in huidige vorm geen structurele toename van militair transport aan zonder grote impact op en gevolgen voor civiel vervoer. Samen met ProRail, Defensie en vervoerders wordt in 2027 verder gewerkt aan de zeven aanbevelingen uit dit rapport.
- **Internationale samenwerking op het spoor wordt geïntensiveerd** door toe te werken naar een gezamenlijke strategische agenda met de lidstaten van de ‘North Sea Baltic Rail Freight Corridor’.
- **De Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten en Cyberbeveiligingswet worden geïmplementeerd.** Hiermee wordt bijgedragen aan het versterken van de weerbaarheid van de vitale sectoren waarvoor IenW verantwoordelijk is.

1.1.3 Nederland veilig houden in een veranderende verhouding en strijd met het water.

Als laaggelegen delta is waterveiligheid fundamenteel voor een leefbaar en welvarend Nederland. Ons land heeft van oudsher een bijzondere relatie met water. Water is onmisbaar voor onze economie en voor onze positie als handelsland, maar kan ons bedreigen. Daarom blijven investeringen in waterveiligheid noodzakelijk. Ook om Nederland weerbaar te houden tegen de gevolgen van klimaatverandering die we steeds vaker zien, zoals hitte, langdurige droogte en extreme neerslag. Onderzoek naar de meerwaarde van nieuwe digitale innovaties, zoals kwantum-geïnspireerde waterstroommodellen, blijft ook in 2027 doorgaan. We werken aan waterveiligheid van de toekomst, handelingsperspectief Wateroverlast en extreme regen, het Deltaprogramma, klimaatadaptatie en een klimaatbestendig Nederland. Ook delen we onze Nederlandse waterkennis internationaal.

Doelen 2027

- **We blijven dijken, dammen, stormvloedkeringen en andere kunstwerken onderhouden en waar nodig versterken.** Zo werken we aan de waterveiligheid van de toekomst. We onderhouden het kustfundament met zandsuppleties en beheren het watersysteem dagelijks. Hierbij kijken we altijd vooruit en houden zo rekening met zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren en bodemdaling maar ook om tijdig te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Zo kunnen we het overstromingsrisico in Nederland blijvend beheersen.
- **De gevolgenbeelden van de bovenregionale stresstesten zijn gereed.** Dit is nodig voor handelingsperspectief bij wateroverlast en extreme regen. De gevolgbeelden zijn de basis van risicodialogen die onder coördinatie van de provincies in 13 regio’s worden gevoerd.
- **De waterweerbaarheid van inwoners en ondernemers wordt versterkt met de menukaart wateroverlast.** Waterweerbaarheid van inwoners is onderdeel van de meerlaagsveiligheids aanpak, waarbij we ook inzetten

- op maatregelen als waterberging en sponswerking. Samen met het KNMI, de veiligheidsregio's en gemeenten wordt gewerkt aan een early warning systeem dat is ingericht voor extreme regen.
- **Het Rijk legt begin 2027 het Ontwerp Nationaal Water Programma (NWP) ter inzage en stelt eind 2027 het definitieve NWP vast.** Het NWP programmeert de nationale wateropgaven en legt de strategische doelen en keuzes voor na 2027 vast. De adviezen uit de herijking van het Deltaprogramma vormen input voor het NWP. Het Rijk stelt eind 2027 het definitieve NWP vast, tezamen met de Stroomgebiedbeheerplannen.
 - **Met het Nationaal Water Programma wordt de aanpak van waterweerbaarheid gewaarborgd.** IenW onderzoekt met het KNMI de juridische, technische en organisatorische mogelijkheden om gemeenten tijdig te informeren over extreme regenval via het Federatief Data Stelsel (FDS). Het delen van nodige data via het FDS zal in 2027 vorm krijgen.
 - **We communiceren actief met medeoverheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties over de nieuwe Nationale Klimaatadaptatiestrategie,** onder andere door het organiseren van een brede participatiebijeenkomst. In 2027 leveren we een Landelijke Monitoring Klimaatadaptatie op, en starten we met een klimaatadaptatieladder waarbij de kostenverdeling van klimaatadaptatie en risicodragerschap worden vastgelegd. Dit doen we samen met de financiële sector en medeoverheden.
 - **We delen Nederlandse waterkennis met prioritaire landen en internationale organisaties om de positie van Nederland in de wereld te verstevigen, onze weerbaarheid en de export van de Nederlandse watersector te vergroten.** We bouwen een kennisbasis om meer partnerlanden te bereiken met beperkte middelen.

1.1.4 Veilig op de weg en in het openbaar vervoer.

Verkeersveiligheid blijft een belangrijke prioriteit en van grote waarde voor ons land. We werken aan een land waar iedereen veilig thuis kan komen. Dat doen we nauw samen met andere departementen en medeoverheden. Daarbij geldt dat wij vanuit onze rol als weg- en spoorbeheerder ook verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid op Rijkswegen en de spoorveiligheid. Ook het versterken van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer en op stations en perrons is een belangrijk aandachtspunt van het kabinet. Reizigers moeten veilig van A naar B kunnen, en personeel moet veilig het werk kunnen doen.

Doelen 2027 veilig op de weg

- **Met de Aanpak Fatbikes worden verdere maatregelen genomen om jongeren te beschermen, de veiligheid op de weg te vergroten en overlast terug te dringen.** Dit gebeurt middels het uitwerken van een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, het instellen van een minimumleeftijd, het invoeren van een helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes en LEVs (verwachte inwerkingtreding Q3), acties op het gebied van handhaving op snelheid en het aanscherpen van regels voor de verkoop van elektrische fietsen of onderdelen daarvan.⁴
- **In 2027 start de uitvoering van de subsidies 'Fietsveiligheid Voorop' voor het onderbouwen van bestaande gedragsinterventies.** In 2026 is dit subsidieprogramma gelanceerd voor het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland via praktijkgericht onderzoek en innovatie.

⁴ [Aanpak Fatbikes](#) | Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II 2025-2026, 29 398 nr. 1220)

- **Met het resterende budget van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid als onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) worden middelen ingezet voor veiligheidsmaatregelen in het verkeer.** Daarbij ligt de nadruk op uitvoerbaarheid, cofinanciering en het versneld aanpakken van locaties met een verhoogd risico.
- **lenW werkt samen met JenV een zero-tolerancebeleid voor alcohol- en drugsgebruik in het verkeer uit.** Hierin wordt het onderzoek van SWOV ten aanzien van de uitvoerbaarheid van een nul limiet van alcohol en/of drugs in het verkeer meegenomen. Met het verlagen van de limieten tot grondniveau perken we risicovol gedrag in het verkeer nog verder in. Het verwachte gevolg hiervan is een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit wordt zorgvuldig afgestemd voor handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid.
- **De ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 wordt verder uitgewerkt naar een bereikbaar Rijksdoel voor 2035 met meetbare indicatoren.** De voortgang wordt structureel gemonitord, waarbij periodiek wordt bezien in hoeverre aanvullende maatregelen nodig en haalbaar zijn binnen de bestaande budgettaire kaders.
- **Als vervolgstap op de Strategische Agenda Verkeersveiligheid Rijkswegen (SAVeR) worden mogelijke maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag en voertuigveiligheid in beeld gebracht.** Deze zijn gericht op de grootste risico's en risico-locaties en worden beoordeeld op doeltreffendheid, kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid. Op basis van deze vervolgstap kan in 2027 worden afgewogen met welk maatregelenpakket het grootste verkeersveiligheidsrendement op rijkswegen kan worden bereikt.
- **We stimuleren via onze actieve deelname in en lidmaatschap van Euro NCAP⁵ dat voertuigfabrikanten extra veiligheidsmaatregelen nemen in auto's. Dat doen we met succes:** vele fabrikanten doen nu vrijwillig mee aan de veiligheidsbeoordeling en presteren beter dan wat regelgeving vereist. Zo wordt afleiding tegengegaan, omdat fysieke knoppen voor belangrijke functies in de auto worden teruggebracht in plaats van toegang via een (digitaal) drop-down menu. We zetten ons in internationaal en Europees verband in voor regelgeving die de voertuigveiligheid verder verbetert. Via de pilots autonoom vervoer beogen we daarnaast een veilige start met testen van autonome voertuigen in het OV en in de logistiek.
- **We maken via het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata afspraken met navigatiediensten en met wegbeheerders voor het digitaal doorgeven van verkeersveiligheidswaarschuwingen in navigatieapps,** bijvoorbeeld voor rode kruizen, wegafsluitingen en naderende nood- en hulpdiensten. Ook zetten we via innovatieve programma's zoals Road Monitor in op het verkrijgen van nauwkeuriger zicht op locaties waar bijvoorbeeld bijna ongelukken voorkomen, door het aggregeren van data uit voertuigen. Onze inzet richt zich op het keren van de stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers, binnen de mogelijkheden die er zijn om hierop invloed uit te oefenen.

Doelen 2027 Veilig in het openbaar vervoer

- **Het Nederlandse spoornetwerk behoort tot de veiligste van Europa. Om dat hoge niveau vast te houden wordt door lenW met de spoorsector uitvoering gegeven aan het Beleidskader en de Beleidsagenda Spoor-**

⁵ New Car Assessment Programme

- veiligheid.** Op de deelonderwerpen van de beleidsagenda zijn samen met de sector doelen en acties vastgesteld die gelden vanaf 2027. In het najaar van 2026 is de Kamer geïnformeerd over deze uitwerking.
- **Landelijk convenant sociale veiligheid in het OV 2026-2031.** Het huidige Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV⁶ wordt, om samenwerking tussen partijen voort te zetten, opgevolgd door een nieuw convenant sociale veiligheid in 2026. In 2027 werken de betrokken partijen gezamenlijk aan de uitvoering van de acties uit het bijbehorende actieplan, gericht op verdere versterking van de sociale veiligheid in het OV.
 - **OV-boa's kunnen zelf identiteitscontroles met pasfoto's uitvoeren.** OV-boa's kunnen op dit moment identiteitsgegevens uit de Basisregistratie Personen raadplegen, maar nog geen pasfoto's. Eind 2026 wordt de toegang tot het rijbewijzenregister geregeld, zodat OV-boa's zelf identiteitscontroles met pasfoto's kunnen uitvoeren. In 2027 volgt lenW de resultaten en effecten hiervan op en bespreekt deze actief met de NS.
 - **In 2027 worden de uitkomsten van de Personeelsmonitor Sociale Veiligheid Landelijk OV actief benut** om meldbereidheid te beoordelen en gerichte verbeteracties te ontwikkelen. Deze monitor meet hoe OV-medewerkers veiligheid en incidenten ervaren. Op basis van de geïdentificeerde risico's en knelpunten worden in 2027 maatregelen genomen die de sociale veiligheid van OV-personeel verder versterken.
 - **Met het programma 'Een veilig station; altijd voor iedereen' worden maatwerkafspraken gemaakt die passen bij de lokale situatie en bijdragen aan het verbeteren van de sociale veiligheid op en rond stations.** Voor het programma is € 20 miljoen euro gereserveerd. De geleerde lessen in 2026 over onder meer de Stationsdealaanpak en de effectiviteit van maatregelen worden benut bij de keuze en uitwerking van volgende stations. In 2027 wordt de stationsdealaanpak verbreed naar een volgende tranche van stations. Voor deze stations worden lokale analyses uitgevoerd, worden de lessen uit de startfase verwerkt en worden nieuwe Stationsdeals opgesteld.

1.1.5 Een schone, gezonde en veilige leefomgeving in de sterkste economische delta van de wereld.

De afgelopen jaren is veel bereikt. Internationaal en nationaal milieubeleid is succesvol gebleken wanneer bedrijven, onderzoeksinstituten, inwoners en overheden goed en gelijkwaardig samenwerken. Op die succesvolle basis willen we doorbouwen. Dit betekent dat wij als overheid de ruimte geven aan bedrijven om invulling te geven aan hun gedeelde verantwoordelijkheid om de leefomgeving gezond, schoon en veilig te houden. Hierbij zal de overheid (innovatie) stimuleren waar het kan en normeren waar het moet. Op een aantal gebieden is extra inzet nodig. Daarbij zetten we de gezondheid van mensen voorop, waarbij we de lastendruk voor het bedrijfsleven niet willen verhogen, bij voorkeur verlagen, en kijken waar vergunningverlening kan worden versneld en vereenvoudigd.

1.1.5.1 Gezonde leefomgeving.

De afgelopen vijftig jaar is er veel bereikt: de lucht en het water in Nederland zijn schoner geworden, bodemverontreinigingen zijn opgeruimd en het gat in de ozonlaag herstelt voorspoedig door een internationaal verbod

⁶ Kamerstuk 28 642, nr. 108

op chloorfluorkoolwaterstoffen. We liggen op koers om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen: 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016.

Doelen 2027

- **lenW zet actief in voor een Europese PFAS-restrictie, minder emissies en betere monitoring.** Voor de omgang met PFAS is en blijft Nederland een van de trekkers op het Europees verbod. Eind van het jaar verwachten we een commissievoorstel voor het Europees verbod; Nederland zal er actief op inzetten dat dat voorstel Europees spoedig wordt afgerond. Nationaal wordt er verder op ingezet om emissies naar milieu en bestaande blootstelling te minimaliseren via kennisopbouw, onderzoek en informatievoorziening.
- **Er wordt gekeken naar de omgang met secundaire bouwstoffen zoals staalslakken.** Op dit moment is het voornemen om in 2027 een verbod in te voeren voor de toepassing van LD- en ELO-staalslak. Uitzondering is als de toepasser kan aantonen dat gebruik of toepassing veilig is voor milieu en gezondheid. Hiervoor wordt met de wetenschap, producenten en gebruikers afstemming gezocht. Er komt een handreiking om te toetsen of een voorgenomen toepassing veilig is en kan worden uitgevoerd voor mens en milieu. Dit ter ondersteuning van het bevoegd gezag.
- **We staan nieuwe lozingen van zeer zorgwekkende stoffen alleen toe onder strikte voorwaarden en op basis van de best beschikbare technieken.**
- **lenW versterkt het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving milieu (VTH-stelsel milieu).** Dit doen wij samen met omgevingsdiensten, provincies en gemeenten. Hiervoor investeert lenW in de digitale ontwikkeling van het VTH-stelsel, het aanpassen van wet- en regelgeving en het verspreiden en implementeren van de opbrengst van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. Het Wetsvoorstel versterking VTH-stelsel milieu is in behandeling bij de Tweede respectievelijk Eerste Kamer en de onderliggende AMvB is voor advies naar de Raad van State gestuurd.
- In 2027 is de wetgeving voor luchtkwaliteit gereed en is er een stappenplan opgesteld zodat medeoverheden, bedrijven en burgers helder hebben welke weg te gaan om aan de grenswaarden van de herziene richtlijn luchtkwaliteit te voldoen.
- **De pilots binnen de Actieagenda industrie en omwonenden worden in 2027 afgerond.** Binnen de Actieagenda Industrie en Omwonenden onderzoeken we hoe de gezondheid van omwonenden beter kan worden beschermd, met behoud van concurrentiekracht en zonder extra regeldruk voor bedrijven. Dit gebeurt via pilots, verkenningen en een nationale gesprekstafel met omwonenden, overheid en industrie. De uitvoering van deze projecten loopt vanuit 2026 door in 2027. In 2027 worden de pilots afgerond en wordt de gesprekstafel geëvalueerd, waarna besluitvorming plaatsvindt over eventuele vervolgstappen.
- **De regelgeving voor veehouderijen wordt herzien.** Er komt nieuwe wetgeving voor geurhinder. Samen met LVVN wordt het stelsel van stalbeoordeling vernieuwd om effectiever reductie via innovatie te borgen. Goed geborgde staltechnieken en algemeen toepasbare managementregelingen zorgen naast emissiereductie ook voor toekomstbestendige landbouw en veehouderij. lenW werkt samen met LVVN aan de ontwikkeling van bedrijfsspecifieke emissienormen, het uitfasen van verouderde stallen en doelschriftenvergunningen om onnodige stapeling van stelsels te voorkomen en emissiereductie te realiseren.

1.1.5.2 Innovatie.

Innovatie is een belangrijke sleutel om de huidige kabinetsopgaven aan te pakken. We dagen bedrijven uit om met innovatieve oplossingen te kiezen voor schone alternatieven. Door duidelijkheid te bieden over toekomstige regels en helder perspectief op de langere termijn, loont het voor bedrijven om te investeren in innovatie. Digitalisering draagt bij aan transparantie en duidelijkheid voor bedrijven. Zo gebruiken we digitalisering om ons VTH-stelsel en kennisuitwisseling verder te versterken.

Doelen 2027

- **Via een kenniscentrum worden alternatieven voor PFAS gestimuleerd en hiermee dringt lenW samen met betrokken partijen de vraag naar PFAS-houdende producten terug.** Er komt een integraal innovatieprogramma voor alternatieven waarbij het Nederlandse verdienvermogen, gezondheid en milieu centraal staan. Met 'Safe and Sustainable by Design' als uitgangspunt gaat het kenniscentrum bedrijven helpen om schadelijke stoffen en materialen, bijvoorbeeld PFAS, te vervangen. Hiermee verwachten wij dat toekomstige gezondheidsproblemen worden voorkomen, worden bedrijven goed voorbereid op toekomstige wet- en regelgeving en wordt het concurrentievermogen vergroot. Het kenniscentrum zal ook Europees verbonden worden.
- **lenW is in 2027 op regelmatige basis met de industrie in gesprek over een schonere industrie met oog voor en behulp van innovatie. We zoeken samen naar meekoppelkansen om verdienvermogen en een schone, gezonde leefomgeving hand in hand te laten gaan.** Via de maatwerkaanpak maken we afspraken met relevante industriële bedrijven om de industrie te ondersteunen in het schoner en duurzamer produceren.

1.1.5.3 Veilige leefomgeving.

Wij leveren een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van sectoren die het kabinet in Nederland wil versterken, zoals nucleaire energie en biotechnologie. Dit doen we bijvoorbeeld door te zorgen voor goede, tijdige vergunningen voor nucleaire installaties en biotechnologische innovaties.

Doelen 2027

- **De kansen van de biotechnologiesector worden op een veilige en verantwoorde manier benut doordat er een solide kader wordt ontwikkeld.** Vergunningen voor meer en complexere toepassingen worden tijdig verleend waardoor de sector de groei door kan maken zoals het kabinet voor ogen heeft.
- **lenW brengt eind 2027 het Actieprogramma Eindberging Radioactief Afval uit** In dit actieprogramma wordt het proces voor de eindbergingstaak neergezet zodat het kabinet rond 2050 besluiten kan nemen over de locatie van de eindberging en de beheermethode. Verder actualiseert lenW het beleid en wet- en regelgeving op het terrein van de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. Zo kan de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming op basis hiervan vergunningen afgeven voor nieuwe nucleaire initiatieven zoals reactoren, SMR's en schepen op nucleaire aandrijving.

1.1.5.4 Toekomstgericht beleid voor water en bodem.

Doelen 2027

- **In 2027 wordt Water en Bodem Sturend (WBS) als richtinggevend principe verankerd in de definitieve Nota Ruimte, de bijbehorende uitvoeringsstrategie, en het in 2027 te publiceren programma Bodem,**

Ondergrond en Grondwater. Hierbij maken Rijk en decentrale overheden ruimtelijke afspraken. het Kabinet publiceert het Nationaal Water Programma waarin WBS wordt doorvertaald in keuzes op gebied van o.a. waterveiligheid, wateroverlast, zoet water, waterbeschikbaarheid en waterkwaliteit.

- **Rijk en regio brengen in 2027 een maatregelenpakket uit voor de derde fase van het Deltaprogramma Zoetwater om ons zoetwaterdoel te realiseren en weerbaar te zijn tegen zoetwatertekorten. Uitgangspunt is aanpassing ruimtelijke inrichting en landgebruik aan toenemende waterschaarste, alsmede verzilting in de kustgebieden.** Nederland werkt toe naar een veerkrachtig en evenwichtig grond- en oppervlaktewaterstelsel waarbij wateraanbod, watervraag voor alle maatschappelijke functies in evenwicht zijn. De kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlaktewater zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dit evenwicht is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en gebruikers. Het Deltaplan Zoetwater gaat een verplichting met de regio's aan voor 2027, om de komende 6 jaar een financiële bijdrage te leveren. Hiervoor wordt een spijk-regeling opgesteld. Met het maatregelenpakket worden vanaf 2028 maatregelen genomen om de zoetwaterbeschikbaarheid te verbeteren. Zo wordt op hoge zandgronden de sponswerking van de bodem verbeterd en klimaatbuffers gerealiseerd om het water beter in de bodem vast te kunnen houden. Onderzoeken en pilots worden uitgevoerd om toenemende verzilting in de Rijn-Maasmonding te beperken.
- **In december 2027 moeten de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) bereikt zijn.** Dit bewerkstelligen wij via het KRW-impulsprogramma. In de stroomgebied beheerplannen 2022-2027 zijn ruim 1700 maatregelen afgesproken die uiterlijk 2027 moeten zijn uitgevoerd. Daar waar nodig, mogelijk en verstandig maken we gebruik van de legitieme uitzonderingen die de KRW biedt, zoals te veel stoffen in het water vanuit het buitenland. Wij verwachten in december 2027 nagenoeg geheel te voldoen aan de voorwaarden van de KRW.

1.1.6 Het afbouwen van kwetsbare afhankelijkheden in onze mobiliteit.

De oorlogen in het Midden-Oosten en Oekraïne maken duidelijk hoe kwetsbaar ons mobiliteitssysteem is. Het gebrek aan brandstofautonomie raakt onze economie en onze bereikbaarheid. Om de Nederlandse transport- en mobiliteitssector sterk, weerbaar en minder afhankelijk te maken, moeten we die afhankelijkheid stap voor stap verkleinen. In 2050 moet de Nederlandse mobiliteitssector volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. In 2027 bouwen we voort op de ingezette transitie naar een mobiliteitssysteem dat schoner en energie-onafhankelijker is door vast te houden aan het klimaatdoel van 2030 en tegelijkertijd voor de binnenlandse en internationale mobiliteit transitiepaden voor de klimaatdoelen van 2040 en 2050 op te stellen. Dit draagt bij aan het afbouwen van de kwetsbare afhankelijkheden die Nederland kent in het huidige (vooral fossiele) energiesysteem. IenW volgt daarbij de principes uit het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE), waarbij elektrificatie de voorkeursroute is. Ook in het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg ligt de nadruk op elektrificatie. Daarmee verkleinen we de afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen, versterken we onze energie-autonomie, werken we aan de klimaatopgave en verbeteren we tegelijk de luchtkwaliteit.

Doelen 2027

- **lenW bouwt in 2027 de afhankelijkheid van fossiele energie verder af en reduceert CO₂ uitstoot, onder meer door het faciliteren van voldoende laadcapaciteit langs de snelweg.** Hiervoor neemt het Rijk regie op de netaansluitingen voor laadinfrastructuur op de verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en legt 'Stopcontacten op Land' aan. In de voorjaarsbesluitvorming zullen waar en indien nodig verdere maatregelen worden genomen om onze klimaatdoelen binnen de beschikbare middelen en budgetten te halen.
- **lenW werkt daarnaast aan emissieloos reizigersvervoer per trein.** Zo wordt de elektrificatie van de Maaslijn afgerond en zal daar het elektrisch treinmaterieel in gebruik genomen worden. Ook start de elektrificatie van Almelo-Hardenberg.
- **In 2027 worden de eerste subsidies verleend voor de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen.** Daarnaast worden subsidies verleend voor meer laad- en tankinfrastructuur voor waterstof en elektrische vliegtuigen. In 2027 gaat lenW verder met het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie, dat werkt aan de transitie naar een duurzamere luchtvaartsector. De Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) is het belangrijkste instrument om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Nederland en Europa te vergroten. ReFuelEU wordt door de Europese Commissie geëvalueerd en in 2027 opgevolgd.
- **In de zeevaart en in de binnenvaart worden in 2027 stappen gezet voor invoering en verdere uitwerking van internationaal normeren en beprijzen** (IMO, EU en CCR), onder meer op basis van EU revisies als ETS1 en FuelEU Maritime. In de zeevaart en binnenvaart geldt dat er voor specifieke segmenten ook andere energiedragers nodig zijn. Hiervoor is opvolging van de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart en de Visie Verduurzaming Bunkerbrandstoffen van belang. Concreet worden in 2027 stappen gezet voor invoering en verdere uitwerking van internationaal normeren en beprijzen (IMO, EU en CCR), onder meer op basis van EU revisies als ETS1 en FuelEU Maritime. Ook wordt uitvoering gegeven aan subsidieregelingen voor demonstratie en vroege opschaling energietransitie in zee- en binnenvaart en pilotregelingen voor het reduceren van stikstofuitstoot bij Natura 2000 gebieden.
- **We zetten de vrachtwagenheffing en het meerjarenprogramma Terugsluis, ter verduurzaming en innovatie van de vervoerssector voort.** In Nederland is op 1 juli 2026 een vrachtwagenheffing ingevoerd. Het binnen- en buitenlands vrachtverkeer is vanaf dat moment gaan betalen per gereden kilometer voor het gebruik van de weg. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggesluisd ter verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Hiervoor geeft het kabinet uitvoering aan de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Terugsluis 2026 – 2030. Voor 2027 is hier kasbudget voor. Het meerjarenprogramma bevat onder meer subsidies voor de aanschaf van elektrische vrachtwagens, voor laadinfrastructuur en maatregelen voor het verbeteren van logistieke efficiëntie. Dit vermindert de CO₂ uitstoot en maakt de transportsector weerbaarder en minder afhankelijk van fossiele brandstoffen.

1.2 Motie Schouw - Herstel en Veerkrachtplan

Motie Schouw

In juni 2011 is de motie-Schouw (Kamerstukken II 2011–2012, [21 501-20, nr. 537](#)) ingediend en aangenomen. Deze motie zorgt er voor dat de landenspecifieke aanbevelingen van de Raad op grond van de nationale

hervormingsprogramma's een eigenstandige plaats krijgen in de departementale begrotingen. Voor lenW heeft de Raad in 2026 en 2027 geadviseerd om te zorgen voor continuïteit van de hervormingen en investeringen die in het kader van de herstel- en veerkrachtfaciliteit worden uitgevoerd.

Herstel en veerkrachtplan

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 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 13 mei 2026 aan de kamer aangeboden.

Het kabinet werkt nu hard aan de resterende betaalverzoeken. lenW 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.

1.3 Belangrijkste beleidsmatige mutaties

De belangrijkste beleidsmatige mutaties t.o.v. de vastgestelde begroting 2026 worden hieronder uitgesplitst en toegelicht. De mutaties uit de 1e Suppletoire Begroting 2026 zijn reeds toegelicht in de Memorie van Toelichting op de 1e Suppletoire Begroting 2026. Zie hiervoor kamerstukken II 2025-2026. [36 915 XII, nr. 2](#).

Tabel 3 Belangrijkste beleidsmatige uitgaven mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)

	Art.	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand begroting 2026 (inclusief NvW)		3.987.518	4.162.476	3.760.801	3.658.336	3.737.786	3.197.473
Belangrijkste mutaties Eerste suppletoire begroting		264.633	- 64.766	125.260	280.628	10.237	452.300
<i>Mutaties coalitieakkoord</i>							
1. Efficiency taakstelling	Diverse artikelen		- 2.576	- 5.170	- 10.434	- 15.872	- 15.318
2. Taakstelling Vernieuwing Rijksdienst/Slagvaardige overheid	Diverse artikelen				- 18.899	- 48.229	- 46.392
3. Subsidietaakstelling	Diverse artikelen		- 13.381	- 13.381	- 13.381	- 13.381	- 8.512
<i>Belangrijkste suppletoire mutaties</i>							
4. Indexatie begroting 2026	99	77.248	76.864	60.439	57.580	58.610	48.889
5. Overboekingen andere Ministeries	Diverse artikelen	- 6.235	5.836	8.946	6.075	6.179	10.332
6. Overboekingen met de lenW-fondsen	Diverse artikelen	84.666	- 116.120	- 84.529	40.172	30.679	33.200
- Waarvan met MF		79.734	- 119.422	- 86.991	37.622	29.851	32.540
- Waarvan met DF		4.932	3.302	2.462	2.550	828	660
7. Toegevoegde eindejaarsmarge (EJM)	Diverse artikelen	31.344					
8. Voordelig saldo NGF-projecten	Diverse artikelen	50.155					
9. Kasschuif HXII	Diverse artikelen	- 267.128	- 55.112	21.400	70.944	- 111.903	341.799
10. Toevoeging Klimaatfondsmiddelen	Diverse artikelen	477	31.837	94.074	59.333	27.442	21.934
11. Toevoeging middelen vanuit de Aanvullende Post	Diverse artikelen	11.616	4.389	1.896	4.777	10.498	0
12. NvW Energieschok OV	16	118.000					
13. NvW: Inruilregeling brandstofauto's	14	1.708	30.193	20.499			
14. Overige mutaties		78.116	89.424	105.615	44.289	35.535	33.168
Stand Eerste suppletoire begroting		4.167.485	4.213.830	3.970.590	3.898.792	3.717.344	3.616.573
Belangrijkste mutaties ontwerp-begroting 2027		- 67.010	37.549	- 75.293	- 164.623	6.656	5.015
1. Aanvullende efficiency taakstelling	diversen						- 8.757
2. Versnelling slagvaardige overheid	diversen			- 8.835	- 9.047		
3. Fiscale Derving VWH	15	- 8.104	- 16.597	- 17.012	- 17.386	- 17.386	- 17.386
4. Circulaire economie naar KGG	21	0	- 78.091	- 69.630	- 62.478	- 58.194	- 33.205
5. Overboekingen Ministeries		- 3.594	- 611	- 3.972	- 5.937	- 3.076	- 1.690
6. Aanvullende post		152	23.930	27.938	36.479	25.502	10.495
7. Kasschuiven	diversen	- 69.900	100.386	- 38.378	- 22.836	11.618	19.110
- Regulier		- 63.932	107.444	- 38.050	- 17.372	- 9.427	21.337
- Klimaatfonds		- 7.378	- 12.486	6.460	- 5.464	21.045	- 2.177
- Nationaal Groeifonds		- 92	6.930	- 6.788			- 50
- HGIS	11	1.502	- 1.502				
8. Overboekingen HXII/Fondsen	Diversen	2.842	6.340	23.526	- 95.250	44.637	24.233
- Mobiliteitsfonds		8.141	6.896	24.567	- 92.456	49.814	29.410
- Deltafonds		- 5.299	- 556	- 1.041	- 2.794	- 5.177	- 5.177
9. Aanvullende loonbijstelling	Diversen	2.169	2.092	2.028	2.011	2.000	1.903
10. Overige mutaties		9.425	100	207	774	1.555	1.555
Stand ontwerp-begroting 2027		4.100.475	4.251.379	3.886.462	3.725.122	3.724.000	3.612.831

Toelichting belangrijkste mutaties onderwerpbegroting 2027

1. Dit betreft de inpassing van het aandeel van Hoofdstuk XII voor de aanvullende efficiencytaakstelling.
2. Dit betreft de inpassing van het aandeel van Hoofdstuk XII voor het versnellen van de taakstelling slagvaardige overheid.

3. Middels deze boeking wordt de compensatie voor misgelopen fiscale derving door Vrachtwagenheffing teruggegeven aan het generale beeld. Door de invoering van de Vrachtwagenheffing loopt de schatkist een deel fiscale derving op MRB mis. Met de 1^{ste} suppletoire begroting 2026 heeft de harmonisatie van de MRB-classificaties met de EU-voertuigclassificaties plaatsgevonden waardoor de ontvangsten en uitgaven van Vrachtwagenheffing zijn toegenomen. Hierdoor loopt de schatkist nog een deel fiscale derving mis wat hiermee wordt teruggeboekt naar het generale beeld.
4. Circulaire economie: Bij de kabinetsformatie is besloten tot een departementale herindeling waarbij de beleidsverantwoordelijkheid voor circulaire economie verschuift van lenW naar EZK. De verantwoordelijkheid voor circulaire economie wordt hierbij integraal bij Ministerie van Klimaat en Groene Groei belegd met behoud van een sterke rol voor lenW als kadersteller vanuit de verantwoordelijkheid voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Met deze mutatie worden de budgetten van Circulaire Economie voor 2027 en verder overgeboekt naar EZK.
5. Dit betreft de overboekingen van en naar andere begrotingshoofdstukken binnen de Rijksbegroting. Per saldo wordt er € 13,4 miljoen overgeboekt van andere hoofdstukken naar HXII in de periode 2026 t/m 2031:
 - lenW ontvangt van EZK een bijdrage van € 2,4 miljoen per jaar van 2027 t/m 2030 voor het verlengen van het Nationaal klimaatplatform. Het platform verbindt praktijkervaringen van burgers, bedrijven en maatschappelijke instellingen met het beleid, om zo de transitie naar een economie en samenleving zonder uitstoot van broeikasgassen te versnellen.
 - In de periode 2028 t/m 2030 wordt er € 11,9 miljoen overgeboekt van Laadinfrastructuur Wegverkeer op artikel 14 naar het Provinciefonds en Gemeentefonds voor bijdrage Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Sinds 2019 werken provincies gezamenlijk aan de uitrol van laadinfrastructuur voor alle modaliteiten.
6. Met de ontwerpbegroting worden verschillende middelen overgeboekt vanuit de Aanvullende post van Financiën naar HXII.
 - In de periode 2027 t/m 2031 wordt er € 50 miljoen vanuit de aanvullende post overgeboekt naar HXII ten behoeve van het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNi).
 - Voor verschillende maatregelen op stikstof wordt in totaal € 50 miljoen overgeboekt vanuit de aanvullende post. Dit wordt ingezet voor Elektrificatie havenmaterieel, Verduurzaming schepen en Elektrificatie van havenmaterieel.
 - In 2027 is € 13,1 miljoen opgevraagd voor subsidies drinkwater op Caribisch nederland om drinkwater betaalbaar te houden. Sommige verouderde installaties voor drinkwaterproductie moeten vervangen of uitgebreid worden.
 - In 2029 is € 11,0 miljoen opgevraagd voor Adblue voor het bestrijden van fraude (manipulatie/uitschakelen) en onjuist gebruik (niet bijvullen) van SCR-systemen om de stikstofuitstoot te beperken.
7. Voor diverse dossiers wordt budget over de jaren geschoven, de omvangrijkste kasschuiven worden hier toegelicht:
 - Vuurwerkverbod: Er wordt € 78,0 miljoen geschoven van 2028 t/m 2030 naar 2027 ten behoeve van de nadeelcompensatieregeling vuurwerkverbod. Vanwege het algemene consumentenverbod op vuurwerk lopen detailhandelaren en importeurs inkomsten mis waarvoor ze gecompenseerd worden.

- Daarnaast wordt er € 11,7 miljoen naar 2027 geschoven voor de inruilregeling van brandstofauto's. Door vertraging in de voorbereidende werkzaamheden van de inruilregeling kunnen de eerste uitbetalingen pas begin 2027 plaatsvinden.
 - Voor de verduurzaming van zeevaartschepen wordt € 22,9 miljoen uit eerdere jaren naar 2030 geschoven om beter aan te laten sluiten op de verwachte subsidieaanvragen. Door recent inzichten is de verwachting dat de aanvragen pas later op gang zullen komen.
8. Dit betreft de overboekingen van en naar het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. De belangrijkste overboekingen zijn als volgt:
- In de jaren 2028 t/m 2030 wordt in totaal € 80 miljoen overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar HXII artikel 22 ten behoeve van de nadeelcompensatie aan vuurwerkondernemers. Met de invoering van de Wet veilige jaarwisseling en het daaruit voortvloeiende algemene consumentenverbod op vuurwerk lopen ondernemers inkomsten mis waarvoor ze gecompenseerd worden.
 - In 2026 wordt € 30,8 miljoen overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar HXII ten behoeve van jaarlijkse bijdrage voor de dekking van het exploitatie- of beheertekort van de betreffende decentrale spoor- en tramdiensten een bijdrage aan de provincies Overijssel, Drenthe, Limburg en Utrecht. Het betreffen decentrale uitkeringen) voor vier provincies.
 - PBNI: Er wordt in de jaren 2027 t/m 2031 € 24,8 miljoen overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar HXII voor het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur. Met deze overboeking komt jaarlijks een bedrag van 5.433K beschikbaar op HXII conform Amendement Stoffer: PBNI. In dit amendement wordt verzocht om in ieder geval het budgetniveau van 2025 te handhaven in jaren 2026 en verder.
 - Terugbetaling voorfinanciering MF: In 2028 en 2029 wordt in totaal € 179 miljoen overgeboekt naar de investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds. De kosten voor de invoering van de VWH zijn voorgefinancierd vanuit het MF, hiermee wordt het laatste deel terugbetaald.
 - Herverdeling taakstellingen Jetten I: In het coalitieakkoord zijn twee taakstellingen op het apparaat van de rijksoverheid opgenomen: een efficiencytaakstelling en een taakstelling voor een slagvaardige overheid. IenW heeft deze taakstellingen conform de grondslag van FIN verwerkt in de Voorjaarsnota 2026. In deze begroting worden de taakstellingen herverdeeld over de organisatieonderdelen van IenW, om tot een evenwichtige en solidaire invulling te komen. Voor het aandeel van RWS en Prorail hebben overboekingen plaats moeten vinden met het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds van per saldo oplopend tot € 15,1 miljoen structureel naar HXII.
9. Loon- en prijsbijstelling: Naar aanleiding van de CAO-onderhandeling is er 0,3% procentpunt loonbijstelling ontvangen voor de begroting van IenW.
10. De overige middelen hangen samen met de hieronder toegelichte ontvangstenmutaties.

Tabel 4 Belangrijkste beleidsmatige ontvangsten mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)

Belangrijkste beleidsmatige ontvangsten mutaties t.o.v. vorig jaar (bedragen x € 1.000)							
	Art.	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Stand begroting 2026 (inclusief NvW)		582.204	1.117.118	1.120.282	1.114.665	1.114.665	1.114.661
Belangrijkste mutaties Eerste suppletoire begroting							
<i>Mutaties coalitieakkoord</i>							
1. Efficiency taakstelling	Diverse artikelen		– 100	– 207	– 351	– 487	– 487
2. Taakstelling Vernieuwing Rijksdienst/Slagvaardige overheid	Diverse artikelen				– 500	– 1.254	– 1.254
<i>Belangrijkste suppletoire mutaties</i>							
3. Harmonisatie EU-voertuigclassificaties	15	16.064	32.899	33.721	34.463	34.633	34.463
4. Verrekening NGF LiT subs Magna	17	1.160					
5. Salderen ontvangsten heffingen GIS-4	17		6.100				
6. Overige mutaties		584.989	1.116.973	1.120.137	1.157.365	1.114.365	1.114.362
Stand 1e suppletoire begroting 2026		602.213	1.155.872	1.153.651	1.190.977	1.147.257	1.147.084
Belangrijkste mutaties ontwerpbegroting 2027							
1. Aanvullende efficiency taakstelling	diversen						– 239
2. Versnelling slagvaardige overheid	diversen			– 226	– 670		
3. Eindafrekening 2025 RVO	Diversen	5.675					
4. Ontvangsten EU projecten Brightspace	97 en 98	1.866					
5. Overige mutaties	Diversen	1.884	100	207	774	1.555	1.555

Toelichting belangrijkste mutaties ontwerpbegroting 2027

1. Dit betreft de inpassing van het aandeel van Hoofdstuk XII voor de aanvullende efficiencytaakstelling.
2. Dit betreft de inpassing van het aandeel van Hoofdstuk XII voor het versnellen van de taakstelling slagvaardige overheid.
3. Voor verschillende onderwerpen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd door RVO hebben we een eindafrekening ontvangen. De eindafrekeningen vallen € 5,7 miljoen lager dan aan RVO betaald is. Dit bedrag ontvangt lenW in 2026 weer terug.
4. Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) ontvangt meer inkomsten dan oorspronkelijk geraamd voor de EU projecten Brightspace ECONATURES ELEVATE FUTURA NatureRestore.
5. Dit betreft diverse kleinere mutaties.

1.4 Openbaarheidsparaagraaf

Artikel 3.5 openbaarheidsparaagraaf 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 en 3. Verbetering van de Informatiehuishouding.

1. Actieve openbaarmaking Artikel

3.3. Woo: actieve openbaarmaking categorieën informatie

lenW volgt het rijksbrede tempo⁷ 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's⁸ openbaar gemaakt. Deze worden gepubliceerd op [rijksverheid.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 ervaren⁹. Het gaat hierbij om de vraag of een beslisnota qua informatievoorziening, de parlementsleden ondersteunt bij het vervullen van hun controle- en medewetgevenstaken. De hoofdconclusie van de onderzoekers is dat het verstrekken van beslisnota's bijdraagt aan een verbeterde informatiepositie van parlementsleden. lenW zet de huidige werkwijze voort, en volgt daarbij de rijksbrede verbeter- en aandachtspunten van het coördinerend departement BZK.

2. Passieve openbaarmaking

Het verkorten van de doorlooptijden van de afhandeling van Woo-verzoeken heeft bij lenW blijvend de aandacht. In 2024 is gekozen voor een andere koers en aanpak waarbij lenW al vroeg in het proces in contact treedt met de verzoeker en werkt met (deel)besluiten. Uit het rapport Een zwaluw van de Open State foundation¹⁰ blijkt dat deze aanpak een positief effect heeft op de afhandeltermijn. Samen met EZK en OCW handelt het ministerie van lenW de meeste Woo-verzoeken af binnen de wettelijke termijn. De verdere optimalisatie van het proces heeft concern-breed de aandacht, in samenhang met de Woo-contactpersoon en het actief openbaar maken van Woo-verzoeken en besluiten. Hierbij sluit lenW zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen.

3. Verbetering van de informatiehuishouding (Archiefwet)

Op basis van het concern-breed plan open overheid en informatiehuishouding en de uitkomsten van de volwassenheidsmeting IHH in 2025 heeft lenW prioriteiten vastgesteld voor 2025-2026, met als doel om versneld te groeien naar het rijksbrede ambitieniveau (volwassenheidsniveau 3 voor de IHH in 2026). lenW werkt hierbij nauw samen met het coördinerend departement BZK, het rijksbrede programma Open Overheid en partijen en

⁷ [Indicatieve verdeling in tranches en planning per informatiecategorie](#) (artikel 3.3. Woo)

⁸ [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.

⁹ [Onderzoeksbureau Centerdata | Hoe wordt het openbaar maken van beslisnota's ervaren?](#) (10 september 2025)

¹⁰ [Woo-onderzoek-2025-2026-Een-Zwaluw.pdf](#)

leveranciers in het stelsel. lenW sluit zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen. Gewacht wordt op de oplevering van de generieke rijksbrede voorzieningen.

Professionals

Voor het ontwikkelen van kennis en vaardigheden van de professionals informatiebeheer (strategisch, tactische en operationeel niveau) en rijksambtenaren benut lenW de rijksbreed ontwikkelde en aangeboden cursussen en trainingen (Leerhuis¹¹). lenW neemt deel aan een interdepartementale werkgroep om zowel mogelijk kennis te delen en uit te wisselen. Met communicatie wordt de komende periode aandacht gevraagd voor de onderwerpen transparantie en informatiehuishouding, en managers en medewerkers krijgen hiervoor ondersteunende hulpmiddelen aangeboden.

Volume en aard van informatie

lenW heeft per directoraat-generaal, bedrijfsvoering en bestuursondersteuning een informatiebeheerplan opgesteld en vastgesteld. De lenW organisatieonderdelen werken eveneens met informatiebeheerplannen of een daarmee vergelijkbaar plan. Het informatiebeheerplan biedt per organisatie in- en overzicht in het informatielandschap en maakt het mogelijk om te sturen op het stapsgewijs op orde brengen van het informatiebeheer. Komende periode gaan organisaties aan de slag met de verbeteracties uit hun plannen. Daarnaast is de selectielijst van lenW¹² geactualiseerd en gepubliceerd.

Voor archivering van e-mails en chatberichten volgt lenW het rijksbeleid, de rijksbrede koers en de rijksbrede afspraken. 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

Het documentmanagement systeem (DMS) van lenW is verouderd en wordt vervangen. Het is de bedoeling dat lenW eind 2026 overgaat naar een nieuw content services platform (CSP). De voorbereidende activiteiten voor de overgang van het oude naar het nieuwe systeem krijgen concernbreed invulling. lenW sluit met het CSP zoveel mogelijk aan bij de rijksbrede koers en ontwikkelingen (o.a. de ontwikkeling van een rijksbrede werkomgeving).

Bestuur en naleving

Binnen de bestuurskern zijn, naast het concern-breed plan open overheid en IHH, per organisatie-onderdeel verbeterplannen opgesteld. Het informatiebeheerplan (zie hiervoor) is hiervoor het vertrekpunt geweest. Het informatiebeheerplan en de daaruit voortvloeiende verbeteracties, worden jaarlijks geactualiseerd. Hiervoor is een proces ingericht waarbij wordt aangesloten op de plannings- en control cyclus van het departement. Met deze acties is de eerste stap naar een kwaliteitssysteem voor de IHH bij lenW gezet.

In lijn met de rijksbrede afspraak is eind 2025 voor de vijfde maal een volwassenheidsmeting IHH uitgevoerd en is over de financiën gerapporteerd aan het Rijksbrede programma open overheid (BZK). De resultaten uit

¹¹ [Leerhuis informatiehuishouding](#)

¹² [Selectielijst](#) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de periode vanaf 2026

de volwassenheidsmeting IHH (zelfevaluatie) zijn geanalyseerd en binnen lenW besproken. Op basis daarvan zijn prioriteiten gesteld en verbeteracties ingezet.

1.5 Planning Strategische Evaluatie Agenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) is meer dan een overzicht van evaluaties, zoals dat voorheen bij de begroting was opgenomen. De SEA is voortgekomen uit de Operatie Inzicht in Kwaliteit, waarbij de versterking van het evaluatiestelsel werd gezien als een belangrijke kwaliteitsimpuls. Het biedt gestructureerd inzicht in strategische prioriteiten en de impact van beleidsprogramma's, en draagt zo bij aan een lerende overheid. Dit helpt het beleid te verbeteren en toekomstige besluitvorming te ondersteunen. Het biedt daarmee waardevol inzicht in de impact van het beleid op verschillende terreinen. En sluit bovendien aan bij de verantwoordelijkheid om de doelmatigheid en doeltreffendheid van maatregelen te monitoren, waar nodig bij te sturen en uiteindelijk bij te dragen aan een hogere maatschappelijke toegevoegde waarde. De opzet van de SEA ondersteunt bovendien het streven om leren en evalueren als integraal onderdeel van het beleidsproces goed in te bedden.

De SEA is daarom een dynamisch proces dat regelmatig wordt geactualiseerd om in te spelen op veranderende beleidsbehoeften en -uitdagingen. Voor lenW is de SEA essentieel bij het beoordelen en verbeteren van beleid op het gebied van infrastructuur, waterbeheer en milieu. Daartoe zijn ook (sub)thema's geformuleerd om de inzichtelijkheid verder te bevorderen

Periodieke rapportages, voorheen beleidsdoorlichtingen, zijn synthese-onderzoeken die deel uitmaken van de programmering. Deze hebben als doel om maximaal elke 7 jaar per SEA-thema de inzichten uit de uitgevoerde onderzoeken op methodisch verantwoorde wijze samen te brengen. In de synthese-onderzoeken wordt teruggekeken, worden opgedane inzichten geëvalueerd en worden verbetervoorstellen voor de toekomst gedaan. De programmering voor de komende planperiode is als volgt:

Tabel 5 Planning Strategische Evaluatieagenda

Thema/Periodieke rapportage	Eerst- volgende Periodieke rapportage	Begrotingsartikelen															
		11	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	24	25	DF	MF	
Integraal waterbeleid	2028	X										X		X			
Bodem en ondergrond	2027		X									X					
Wegen en verkeersveiligheid	2031			X								X			X		
Openbaar vervoer en spoor	2032					X						X	X		X		
Luchtvaart	2031						X					X					
Scheepvaart en Havens	2029							X				X			X		
Luchtkwaliteit	2026									X		X					
Geluid	2029									X		X					
Omgevingskwaliteit en Veiligheidsrisico's	2032										X	X					

lenW meent ook nu weer in de evaluatieagenda belangrijke stappen te zetten ter doorontwikkeling, in lijn met toezeggingen die in 2022, 2025 en 2026 aan de Kamer zijn gedaan. Zo is een passende balans gezocht tussen ex ante, ex durante en ex post evaluatieonderzoek, met de inzichtbehoefte als uitgangspunt. Evaluaties gefinancierd uit het Mobiliteitsfonds en

Deltafonds, die gericht zijn op de doelmatigheid en doeltreffendheid van het betreffende beleid, zijn opgenomen in de bijlage en verwerkt bij de artikelen 11, 14, 16 en 18 van de begroting.

Bij de thematische periodieke rapportages worden, waar relevant, ook onderdelen van artikel 24 (Inspectie Leefomgeving en Transport) meegenomen. Dit artikel richt zich immers op het waarborgen van effectieve handhaving en toezicht op de naleving van wet- en regelgeving binnen het werkkterrein van lenW. Artikel 15 (vrachtwagenheffing) en artikel 25 (brede doeluitkering verkeer en vervoer) zijn geen afzonderlijke beleidsthema's, maar onderdeel van een groter overkoepelend beleidsthema. In tegenstelling tot de meeste andere onderdelen van hoofdstuk XII vallen begrotingsartikelen en inhoudelijke beleidsthema's hier niet samen. Evaluaties van de doelmatigheid en doeltreffendheid worden daarom gekoppeld aan de relevante inhoudelijke beleidsthema's. Ook artikel 19 (internationaal beleid) vormt geen zelfstandig beleidsthema. Dit artikel omvat voornamelijk uitgaven voor uitvoering en internationale samenwerking binnen diverse beleidsdomeinen, met name milieu en klimaat. De effectiviteit hiervan wordt eveneens meegenomen in evaluaties van daartoe relevante inhoudelijke thema's.

De strategische evaluatie agenda als zodanig is opgenomen in [Bijlage 4: Strategische Evaluatie Agenda](#). Weergave van het totaal van het ingeplande en uitgevoerde onderzoek van het Rijk is beschikbaar op www.rijksfinancien.nl. Voor het meest recente overzicht van afgeronde (periodieke) evaluaties lenW wordt verwezen naar het jaarverslag lenW 2025: [Afgerond evaluatie- en overig onderzoek](#).

1.6 Overzicht risicoregelingen

In dit overzicht worden garanties en/of achterborgstellingen opgenomen die door lenW zijn 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 6 Overzicht verstrekte garanties (bedragen x € 1.000)

Art.	Omschrijving	Uitstaande Garanties 2025	Geraamd te verlenen 2026	Geraamd te vervallen 2026	Uitstaande garanties 2026	Geraamd te verlenen 2027	Geraamd te vervallen 2027	Uitstaande Garanties 2027	Garantie-plafond	Totaal plafond
Artikel 13 Bodem en Ondergrond	MKB Krediet	93	0	34	59	0	34	25	0	0
	Totaal	93	0	34	59	0	34	25	0	0

Toelichting

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. Overeenkomstig de aankondiging in de Begroting 2016 heeft er in 2016 een evaluatie plaatsgevonden naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling bijzondere financiering Borgstellingkrediet Bodemsanering MKB. De conclusie van de evaluatie, uitgevoerd door Ernst & Young (EY), is dat hoewel de regeling bodemsaneringsborgstellingskrediet complementair is aan andere regelingen op het gebied van bodemsaneringen, de relevantie van de regeling gering is. Het Borgstellingkrediet Bodemsanering

MKB is mede naar aanleiding van deze evaluatie in 2016 beëindigd. Begin 2027 wordt alleen nog garant gestaan voor een lopende garantie ter grootte van € 59.000.

1.7 Slagvaardige Overheid

Tabel 7 Overzicht Slagvaardige Overheid (bedragen x € 1 miljoen)

in miljoenen euro's	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Apparaatstaakstellingen coalitieakkoord	0	0	- 10	- 21	- 80	- 163	- 163
<i>Efficiencytaakstelling</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>- 10</i>	<i>- 21</i>	<i>- 34</i>	<i>- 46</i>	<i>- 46</i>
<i>Vernieuwing Rijksdienst / slagvaardige overheid</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>- 46</i>	<i>- 117</i>	<i>- 117</i>

* Dit betreft de taakstelling voor heel lenW die verdeeld is over de 3 hoofdstukken: XII, Mobiliteitsfonds en Deltafonds.

Toelichting

Het kabinet streeft naar een slagvaardige overheid die duidelijk kiest, samenwerkt en levert. Hiertoe zet het kabinet onder andere in op een rijksbrede apparaatstaakstelling. Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat dit uitgaande van de maatregelen uit het coalitieakkoord om een bedrag dat structureel oploopt tot € 163 miljoen. Dit draagt bij aan een fundamenteel efficiëntere en effectievere overheid, met veel minder (complexe) wet- en regelgeving, minder overhead en een minder omvangrijk ambtenarenapparaat.

Hierbij worden de kaders gehanteerd zoals opgenomen in de Kamerbrief Actieagenda Slagvaardige Overheid op de vier actielijnen:

1. Fundamentele vereenvoudiging van beleid en regelgeving;
2. Realiseren van uitstekende (digitale) dienstverlening;
3. Vernieuwing en productiviteitsverhoging van de Rijksdienst;
4. Doorbreken van de Haagse Muren.

De vermindering van het aantal ambtenaren en de externe inhuur wordt hierbij betrokken conform het regeerakkoord.

De taakstelling zal op hoofdlijnen worden ingevuld met productiviteitsverbetering, vermindering van regels, het vereenvoudigen van processen, inzet van mogelijkheden van automatisering, AI en prioritering van taken.

lenW zal net als vorig jaar zijn bijdrage leveren aan het ambitieuze doel van het kabinet om jaarlijks minimaal 500 regels te schrappen of te vereenvoudigen, en zich inspannen om de concrete reductiedoelstellingen die het voor 1 oktober 2026 van de Taskforce Slagvaardige Overheid krijgt, te realiseren. In alle werkvelden van lenW wordt gekeken waar onnodig ingewikkelde regels voor zowel het bedrijfsleven als mensen en professionals vereenvoudigd of geschrapt kunnen worden, waarbij het conform kabinetsbeleid niet de bedoeling is dat de vermindering van regeldruk ten koste gaat van wezenlijke beleidsdoelen, zoals de bescherming van mens en milieu. Hierbij worden ook uitvoeringsorganisaties en andere stakeholders, zoals het bedrijfsleven, betrokken.

Tot eind 2030 wordt geleidelijk gewerkt aan de reductie van de omvang van het apparaat over de gehele organisatie voor zowel inzet van externe inhuur als eigen personeel en overhead. Afgezien van nieuwe taken wordt voor de huidige inzet gestuurd op verlaging van het aantal fte en deze afbouw wordt periodiek gemonitord.

2. Beleidsartikelen

2.1 Artikel 11 Integraal Waterbeleid

A. Algemene doelstelling

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

Tabel 8 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	32.674	69.850	49.172	58.424	62.169	47.711	46.314
Uitgaven	74.174	100.545	84.446	64.858	67.482	57.722	56.109
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Algemeen Waterbeleid	54.734	55.870	53.406	42.935	35.331	34.454	33.556
2 Waterveiligheid	1.202	2.399	3.167	3.291	3.308	3.308	3.308
3 Grote oppervlaktewateren	1.120	1.388	1.737	1.725	1.687	1.687	1.703
4 Waterkwaliteit	17.118	40.888	26.136	16.907	27.156	18.273	17.542
Ontvangsten	560	725	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 9 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Financieren	De minister is verantwoordelijk voor de subsidieverlening van projecten die bijdragen aan de doelstellingen van het integrale waterbeleid. Het betreft zowel 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 waterschapsverkiezingen (Waterschapswet). De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 6) Schoon water en sanitaire voorzieningen en duurzaam omgaan met water, SDG 13) Klimaatverandering tegengaan en SDG 14) Duurzaam gebruik van de oceanen en zeeën 15) Beschermde ecosystemen, bossen en biodiversiteit en 17) wereldwijde samenwerking om de doelen te bereiken.
(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 Inter-nationale 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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Nederland is een delta, die kwetsbaar is voor overstromingen en de gevolgen van klimaatverandering. Er wordt gewerkt aan het beschermen van Nederland tegen overstromingen en zoetwatertekorten, nu en in de toekomst, en wordt bijgedragen aan een klimaatbestendig en waterrobuuste inrichting van het land. Voor de uitvoering van hiervan wordt samengewerkt met provincies, gemeenten, waterschappen en andere organisaties. Het waterbeleid kent de volgende specifieke doelen:

1. Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.
2. Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
3. Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten zodat de gevolgen van klimaatverandering goed kunnen worden opvangen.

Deze doelen komen grotendeels overeen met de thema's van het [Delta-programma](#). Over de uitvoering van het deltaprogramma wordt verder gerapporteerd op de begroting van het Deltafonds.

De doelstelling draagt bij aan een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

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

Tabel 10 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. Water en bodem sturend wordt als richtinggevend principe in de ruimtelijke ordening door de betrokken partijen gehanteerd.
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)
2. Afname economisch risico als gevolg van overstromingen.	2. Ecologische en chemische waterkwaliteit	2. Voortgangsrapportage 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 11 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.

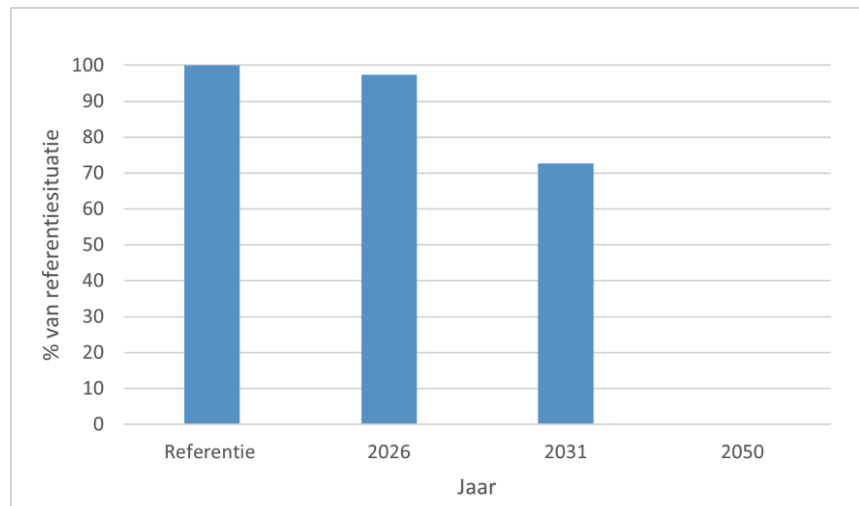
Subdoelstelling 1: Iedereen in Nederland die achter een primaire waterkering woont, heeft uiterlijk in 2050 ten minste het basisbeschermingsniveau.

In het kader van waterveiligheid wordt gewerkt aan het behalen van het basisbeschermingsniveau. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu om te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 1 op 100.000 jaar. Daarmee is ook de kans op grote groepen slachtoffers en grote economische schade zeer klein. Dit wordt gerealiseerd door het versterken van de dijken, waterkeringen, kustsuppleties en rivierverruiming. Het [Deltaplan Waterveiligheid](#) beschrijft de voortgang, programmering, planning en fasering van de projecten voor waterveiligheid. De projecten vallen onder verschillende uitvoeringsprogramma's. Op de begroting van het Deltafonds wordt gerapporteerd over de concrete voortgang op de uitvoering van het versterken van de dijken en kustsuppletie en het onderhoud voor de veiligheid van waterkeringen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Ontwikkeling basisbeschermingsniveau voor overstromingen

Onderstaand figuur laat zien dat het aantal inwoners, voor wie het basisbeschermingsniveau nog niet is gehaald, afneemt. Dit wordt weergegeven als relatieve waarde (% t.o.v. het referentiejaar).

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



Het percentage 2026 is het percentage per 1 januari 2026

Bron: Deltares, 2026. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014 en geactualiseerd voor verbeterde modellen in 2026.

Toelichting

De keringen voldoen nog niet allemaal aan de nieuwe norm. Er is berekend hoeveel mensen wonen in een gebied waar het basisbeschermingsniveau nog niet wordt gehaald op het moment dat het 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. De eerste kolom geeft de referentiewaarde weer. Deze is altijd 100%. De tweede kolom laat de stand zien op 1 januari 2026. Deze laat een kleine verbetering zien t.o.v. de referentie. De derde kolom geeft een prognose van de ontwikkeling vijf jaar vooruit (2031). Hierin is de verwachte voortgang op basis van de planning van het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) verwerkt. Er is te zien dat er tempo komt en voor meer mensen het basisbeschermingsniveau wordt gehaald. Doordat keringen versterkt blijven worden, zal het aantal mensen waarvoor het basisbeschermingsniveau nog niet is gehaald de komende 30 jaar afnemen totdat in 2050 de doelstelling is behaald (0%).

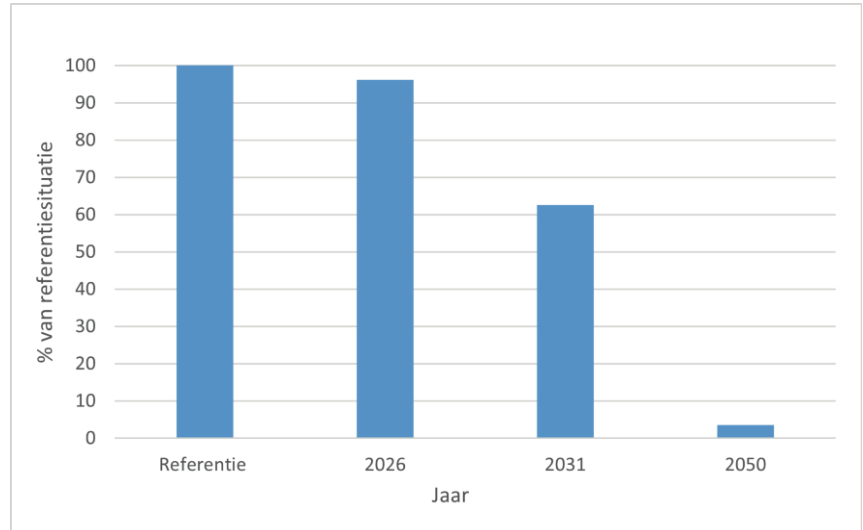
Subdoelstelling 2: Totaal economisch risico in 2050 op het afgesproken politiek aanvaarde economische schade niveau

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.

Meetbare gegevens subdoelstelling 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



Het percentage 2025 is het percentage per 1 januari 2026

Bron: RWS, 2026. De referentiesituatie zoals bepaald t.b.v. de tussentijdse wijziging NPW1 in 2014 en geactualiseerd voor verbeterde modellen in 2026.

Toelichting

De ontwikkeling van het economisch risico wordt op eenzelfde manier bepaald en weergegeven als voor het basisbeschermingsniveau (zie toelichting bij Figuur 3).

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 2031 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.

In 2050 moeten alle keringen aan de nieuwe normen voldoen. Dan is het economisch risico afgenomen tot het aanvaard economisch risiconiveau. In tegenstelling tot de indicator van het percentage inwoners (t.o.v. de referentiesituatie) dat nog niet het basisbeschermingsniveau heeft, wordt deze indicator nooit 'nul'. In de indicator wordt daarom ook de einddoelstelling voor het jaar 2050 geprojecteerd (4%).

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

De waterbeschikbaarheid komt verder onder druk te staan (Deltascenario's 2024). Dat wordt veroorzaakt door de combinatie van minder wateraanbod (hogere temperaturen, drogere zomers, 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 (zie [Kamerbrief over nieuwe inzichten zoetwaterbeschikbaarheid](#),

31 mei 2024). Door zeespiegelstijging neemt de doorspoelbehoefte met factoren toe (zie: [Eindrapport Kennisprogramma Zeespiegel Stijging](#)). Om watervraag en wateraanbod zoveel mogelijk in balans te laten zijn, zijn maatregelen nodig zoals het aanpassen van landinrichting en gebruik aan te passen aan waterbeschikbaarheid, minder en efficiënt water gebruiken, water vasthouden, de waterverdeling 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.

Subdoelstelling 1: Nederland is in 2050 weerbaar tegen zoetwatertekorten door de uitvoering van de maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater.

Alle gebruikers en gebieden zijn in 2050 goed voorbereid op regelmatig optredende perioden van zoetwatertekorten. Nederland heeft dan een veerkrachtig en evenwichtig grond- en oppervlaktewatersysteem waarbij wateraanbod en watervraag voor alle maatschappelijke functies langjarig duurzaam in balans zijn. Deze doelstelling wordt nader geoperationaliseerd in het kader van de Herijking van het [Deltaprogramma Zoetwater](#) en vastgelegd in het [Nationaal Waterprogramma 2028-2033](#). Onderdeel daarvan is de ambitie voor een evenwichtige zoetwaterverdeling via de Rijntakken over Nederland.

Daarnaast kijkt het programma Ruimte voor de Rivier hoe de inrichting van het rivierengebied de beoogde verdeling bij laagwater voor het hoofdwatersysteem kan faciliteren.

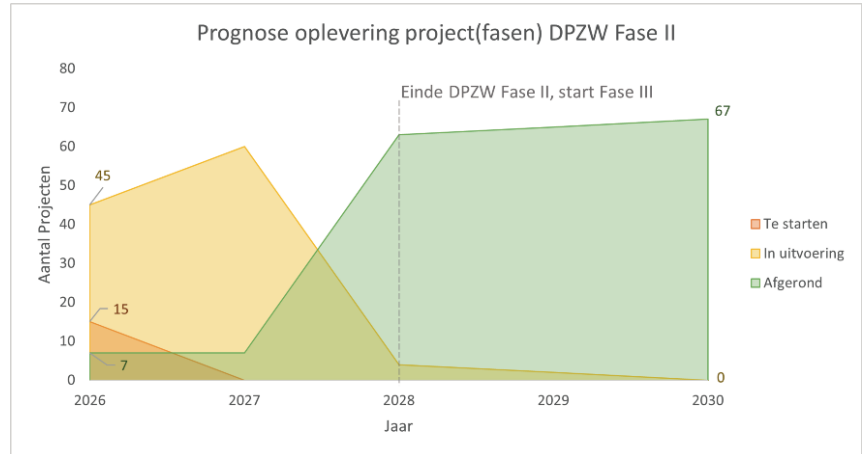
Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Veerkrachtig en evenwichtig zoetwatersysteem

Jaarlijks wordt [de voortgangsrapportage Zoetwater](#) uitgebracht, waarin inzicht in de voortgang van de uitvoering van de maatregelen van het Deltaplan Zoetwater wordt geboden. Bij peilmoment Q2 2026 van uitvoeringsfase 2 (2022-2027) zijn 7 van de projecten voltooid en 60 nog in uitvoering.

Verder wordt in het kader van de herijking van het Deltaprogramma Zoetwater samen met de zoetwaterregio's gewerkt aan het concretiseren van de huidige zoetwaterdoelen. Hiervoor wordt een kwantitatieve uiterking van doelen voor cruciale zoetwaterfuncties en zoetwaterregio's beoogd. 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 beschermen/verzekeren van drinkwaterbronnen en de energievoorziening) wordt aangegeven wat de rol en verantwoordelijkheid is die overheden nemen, en wat wordt verwacht van gebruikers.

Figuur 5 Veerkrachtig en evenwichting zoetwatersysteem



Bron: lenW

Toelichting:

De grafiek laat de voortgang van de oplevering van de projecten uit het Deltaplan Zoetwater fase II zien. Het betreft een output indicator die weergeeft wat de inspanningen op dit onderwerp zijn. Er wordt nog gewerkt aan een indicator die meer inzicht kan geven in het uiteindelijke resultaat van de inspanningen.

Subdoelstelling 2: Het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater.

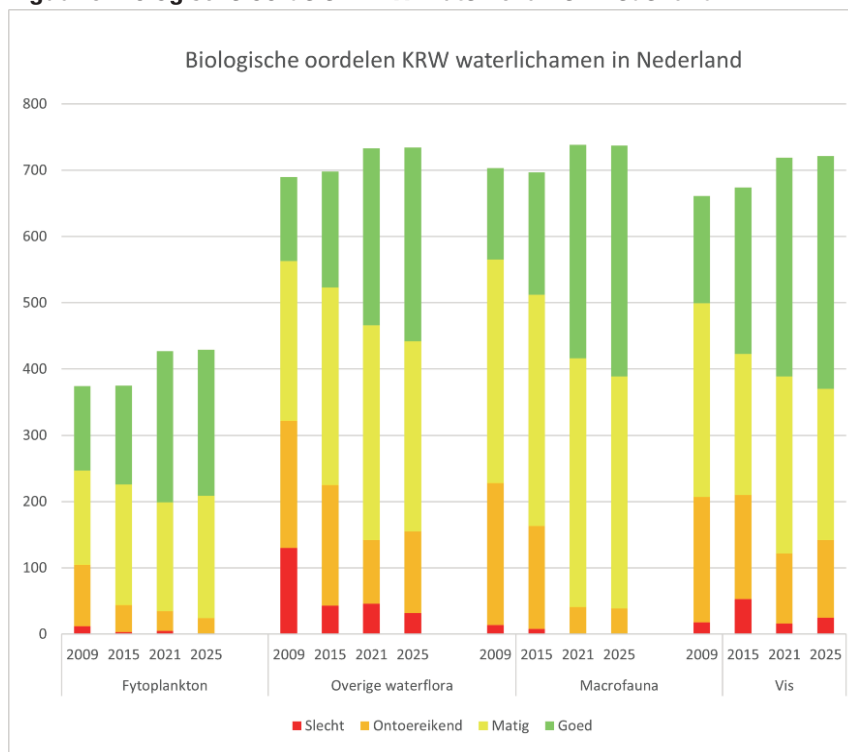
Goede waterkwaliteit voor mens, dier en plant is van cruciaal belang voor de samenleving om alle diensten te kunnen leveren. Een goede waterkwaliteit bestaat uit twee elementen: de ecologische en chemische waterkwaliteit. Als we zorgen voor een goede ecologische waterkwaliteit creëren we daarmee een goede leefomgeving voor planten en dieren (ecosysteem). Een leefomgeving met voldoende voedsel en beschutting. Ook mag het water niet vervuild zijn. Dit is de chemische waterkwaliteit. 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.

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit in Nederland (en overige Europese lidstaten) aan de opgestelde eisen voor een goede toestand moet voldoen. De KRW is sinds eind 2000 van kracht en uiterlijk eind 2027 moet Nederland voldoen aan de eisen van de KRW voor zowel oppervlaktewater als grondwater. Daarnaast levert het Nederlandse waterkwaliteitsbeleid een bijdrage aan andere Europese doelen, zoals die van de Zwemwaterrichtlijn, Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurherstelverordening. Ook na 2027 blijven de verplichtingen vanuit de KRW om een goede waterkwaliteit te realiseren en achteruitgang te voorkomen onverminderd gelden. De Minister van lenW is systeemverantwoordelijk voor de Kaderrichtlijn Water (KRW) en gemeenten, waterschappen, provincies en rijk hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering. Daarnaast is de Minister van lenW bevoegd gezag is voor Natura2000-gebieden in de rijkswateren en derhalve daar verantwoordelijk voor een goede waterkwaliteit.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Ecologische en chemische waterkwaliteit

Om de voortgang van de ecologische en chemische waterkwaliteit van de Kaderrichtlijn Water in beeld te brengen maken we gebruik van het Kaderrichtlijn Water dashboard dat jaarlijks wordt geactualiseerd (onderstaande figuur laat de stand van zaken over 2025 zien).

Figuur 6 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. 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 ruim 80% voldoet.

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 klimaatveran-

dering. Nederland heeft zich gecommitteerd aan de SDGs en het Parijsakkoord. Voor de kaders van de internationale inzet wordt verwezen naar de [Kamerbrief Nederlandse Internationale Waterambitie \(NIWA\)](#).

Subdoelstelling 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. Caribisch Nederland is onderdeel van de NAS.

In het [Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie \(DPRA\)](#) worden afspraken gemaakt met de medeoverheden, gemeenten, waterschappen en provincies. Het DPRA werkt via de principes, weten, willen, werken. In dit kader worden in 45 DPRA-werkregio's stresstesten uitgevoerd, risicodialogen gevoerd en uitvoeringsprogramma's opgesteld. De aanpak van wateroverlast vereist extra aandacht en afspraken. Daarom zijn er bovenregionale stresstesten uitgevoerd en wordt in het kader van de herijking van de deltabeslissingen gewerkt aan een deel deltabeslissing wateroverlast.

IenW werkt via de bovenstaande principes aan het klimaatbestendig maken van de eigen netwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, spoorwegen, hoofdwatersysteem). Voor een klimaatbestendige inrichting van Nederland is vooral de ruimtelijke inrichting van de leefomgeving relevant, en waaronder de woningbouw opgave. Daarom werkt IenW samen met VRO aan instrumenten om gemeenten en provincies richtlijnen te geven om vanuit het water en bodemsysteem de beste keus te maken voor nieuwe ontwikkelingen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 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 worden werkregio's vanaf 2025 ondersteund bij het zetten van stappen met het concretiseren gemonitord in welke mate werkregio's of daarbinnen gemeenten stappen zetten in de concretisering van de eigen doelen via het DPRA-ondersteuningsprogramma. De voortgang wordt jaarlijks gerapporteerd [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 een brede opgave en er bestaat geen eenvoudige eenduidige parameter waarmee de voortgang op de gehele opgave gemonitord kan worden. De werkgroep Regionale Monitoring Klimaatadaptatie (RMK) van het DPRA ontwikkelt regionale monitoring. In dit kader wordt gekeken naar landelijk te meten parameters zoals schaduw, boomkroonoppervlak, groen, verstening 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 een indicator voor waterbergingscapaciteit worden ontwikkeld, waarmee meer wordt gezegd over de ontwikkeling van bergingscapaciteit in stedelijk en landelijk gebied voor de opvang van

regenwater. De regionale monitoring RMK ontwikkelt daarnaast in samenwerking met decentrale overheden handreikingen waarmee werkregio's en decentrale overheden aanvullend op de landelijk beschikbare indicatoren hun eigen doelen kunnen monitoring met eigen data. De handreikingen adviseren per thema (hitte, wateroverlast, droogte, gevolgbepierking overstromingen) basis indicatoren en een werkwijze. Het PBL werkt in 2026 en 2027 in het kader van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) aan een landelijke monitoringsystematiek, zodat vanaf 2027 een duidelijker beeld ontstaat van de voortgang op klimaatadaptatie. 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.

Subdoelstelling 2: Water en bodem sturend wordt als richtinggevend principe in de ruimtelijke ordening door de betrokken partijen gehanteerd.

Water en bodem sturend als richtinggevend principe in de ruimtelijke ordening is relevant voor bevoegde gezagen en bestuurlijke partners, zoals de gemeenten, de waterschappen, provincies en Rijkswaterstaat. Bijvoorbeeld voor de samenhang met de andere grote landelijke opgaven. Dit principe krijgt meer kracht van werking naarmate het onderdeel wordt van regelgeving, bestuursakkoorden, beleid en/of uitvoeringsprogramma's van genoemde bevoegd gezagen en bestuurlijke partners. Het directeuren-overleg Water/Bodem/VRO functioneert als het platform om coördinatie vorm te geven en waar nodig richting te geven. De voortgang wordt tenminste jaarlijks in het bestuurlijk overleg besproken.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Verankering water en bodem sturend als richtinggevend principe in de ruimtelijke ordening

Water en bodem sturend wordt als richtinggevend principe in de ruimtelijke ordening onderdeel van regelgeving, bestuursakkoorden, beleid en/of uitvoeringsprogramma's. Tweejaarlijks wordt geteld in welke mate dat het geval is, met 2025 als startjaar. De 33 structurende keuzes zoals opgenomen in de Water Bodem Sturend (WBS) [Kamerbrief van 25 november 2022](#) zijn uitgewerkt in een [borgingskalendar](#). Jaarlijks zal de Kamer worden door geïnformeerd door middel van een [voortgangsrapportage](#).

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein van integraal waterbeleid.

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. 1400 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. 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. In de loop van 2026 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 in een [kamerbrief op 27 januari 2026](#) geleid tot besluiten over voorgenomen aanpassingen van een aantal normen. Voor de dijktrajecten in de Maasvallei loopt het gesprek nog door in 2026, vanwege de samenhang met een breder lopend gebiedsproces.

Ruimte voor de Rivier 2.0

Rivieren zijn van groot belang voor Nederland, voor goederenvervoer per binnenvaart, zoetwaterbeschikbaarheid, waterberging en -afvoer, regionale economische ontwikkeling, natuur en recreatie. Het kabinet zet in op een rivierengebied dat klaar is voor de toekomst. Dit wordt uitgewerkt in het [programma Ruimte voor de Rivier 2.0](#). Het programma werkt aan een toekomstbestendige inrichting van het rivierengebied voor de vijf rivierfuncties; veilige waterafvoer, bevaarbaarheid, zoetwatervoorziening, natuur en ecologische waterkwaliteit en ruimtelijk-economische ontwikkeling zoals landbouw en recreatie.

Door klimaatverandering zullen hoog- en laagwater vaker voorkomen en door een steeds meer uitslijtende rivierbodem wordt de rivier minder bevaarbaar en de wenselijke zoetwaterverdeling over Nederland belemmerd. Ook treedt verdroging op in de uiterwaarden en binnendijkse gebieden met consequenties voor o.a. de landbouw. Het programma kijkt naar welke ruimte voor de rivier en maatregelen nodig zijn voor het behoud van de economische en natuurlijke functies van de rivier.

Om te zorgen dat de nodige maatregelen op tijd worden uitgevoerd, zijn op korte termijn keuzes nodig. Voor 2026 worden besluiten voorbereid over de ruimte die de rivier nodig heeft voor een veilige waterafvoer en andere functies, maar ook voor het herstel van de rivierbodem voor het verbeteren van de bevaarbaarheid en de zoetwaterverdeling. Deze worden opgenomen in het Nationaal Waterprogramma 2028-2033. In 2027 wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van deze besluiten.

Nationale zoetwaterstrategie

In de [nieuwe deltabeslissing van 2026](#) is de zoetwaterstrategie op een aantal punten herijkt. Het hoofddoel voor waterbeschikbaarheid is dat Nederland in 2050 weerbaar is tegen zoetwatertekorten. Dan moeten alle gebruikers en gebieden goed voorbereid zijn op regelmatig optredende perioden van zoetwatertekorten. Nederland heeft nu al zoetwatertekorten en krijgt langer en vaker te maken met minder zoetwateraanbod, terwijl de vraag toeneemt. Op veel plekken worden al stappen gezet om de

weerbaarheid tegen watertekorten te vergroten, maar dit is nog niet voldoende. Regio's moeten zich daarom verder aanpassen aan tekorten en ook in de ruimtelijke inrichting maatregelen treffen. Hiervoor zetten ze in op zuinig watergebruik, beter vasthouden, slimmer verdelen en schade accepteren. Rijk en regio's gaan inzicht bieden in de verwachte kans op watertekorten en de mogelijke omvang hiervan, zowel nu als in 2050. Zo kunnen gebruikers zich voorbereiden op de tekorten die op kortere of langere termijn ontstaan. Dit geldt ook voor het hoofdwatersysteem. Het is belangrijk om nationale doelen voor waterbeschikbaarheid op te stellen voor een aantal cruciale functies. Regio's stellen aanvullend regionale doelen op. Vooral het robuuster maken van voorzieningen en sectoren is nodig om deze doelen te bereiken. Daarnaast kunnen waterbeheermaatregelen helpen. Maatregelen in het hoofdwatersysteem kunnen de tekorten niet oplossen, maar wel in gebieden de pijn verzachten. Voor de waterverdeling in het hoofdwatersysteem is de inzet daarom een strategie met mogelijkheden om flexibel en adaptief in te spelen op vraag en aanbod van zoetwater. Besluitvorming over de doelen, strategie en maatregelen voor zoetwaterbeschikbaarheid vindt plaats in het kader van het Nationaal Waterprogramma 2028-2033.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

De doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten per 22 december 2027 bereikt zijn. Met het KRW-impulsprogramma blijven overheden alles op alles zetten om dit te bereiken en om te zorgen dat Nederland niet op slot gezet wordt. Indien er nieuwe inhoudelijke inzichten zijn, zullen doelen daarop worden aangepast. Waar doelen niet bereikt zijn moet Nederland zich verantwoorden. Waar mogelijk binnen de randvoorwaarden van de KRW om daarmee juridische procedures te voorkomen. We stemmen met de Europese Commissie en andere lidstaten af hoe we flexibel en pragmatisch met de uitzonderingen die de KRW biedt kunnen omgaan. Dit wordt opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033, die eind 2026 ter inzage worden gelegd. IenW neemt hierbij de regie, zodat samen met waterschappen en provincies in 2027 een stevig verhaal kan worden neergezet. Ook ná 2027 zal het bereiken en behouden van een goede waterkwaliteit en voldoende (grond)waterbeschikbaarheid blijvende inzet vragen. Naast de huidige opgave zijn er ook nieuwe uitdagingen. Zo zijn Europese normen voor bepaalde stoffen later toegevoegd of tussentijds aangepast, waardoor ze een latere deadline hebben. Ook ervaren we in toenemende mate de gevolgen van klimaatverandering, zoals langere periodes van droogte, met gevolgen voor de waterkwaliteit en waterbeschikbaarheid. In de stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 worden daarom naast de verantwoording, ook de doelen, toestand en te nemen maatregelen voor de periode 2028-2033 vastgelegd. Nadere toelichting over de KRW kan gevonden worden op de begroting van het Deltafonds artikel 7.

Rijkswaterstaat (RWS) speelt als uitvoeringsorganisatie en beheerder van de rijkswateren een belangrijke rol bij de verbetering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. Rijkswaterstaat is namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de rijkswateren en geeft invulling aan deze verantwoordelijkheid via het Verbeterprogramma Waterkwaliteit Rijkswateren. Voor de gehele looptijd voert RWS in totaal 567 KRW-maatregelen uit. Hiermee zorgt RWS voor een meer natuurlijke inrichting van rivieren, meren en overgangs- en kustwateren. De KRW-maatregelen zijn onderverdeeld in zestien typen, waaronder (neven)geulen en strangen, natuurvriendelijke oevers, wetlands, vispassages, sanering, onderzoek en beheer. In de jaarrapportages wordt de voortgang van het Verbeterprogramma in beeld gebracht.

Nationaal Water Programma

In 2025 is lenW gestart met het ontwikkelen van het Nationaal Water Programma (NWP) 2028-2033 als opvolger van het huidige NWP 2022-2027. Het NWP is een verplicht programma onder de Omgevingswet met een looptijd van 6 jaar. Het Programma zal aangeven hoe om te gaan met de opgaven in het waterdomein. Het bevat het nationale waterbeleid en de uitvoering in de Rijkswateren.

Caribisch Nederland

Voor de zeeën van Caribisch Nederland wordt tot 2030 een monitoringsprogramma voor de waterkwaliteit ontwikkeld en geïmplementeerd, zoals het meten van de zeewaterkwaliteit inclusief zwerfafval, in de zeeën rondom de eilanden van Caribisch Nederland. Er worden op basis hiervan indicatoren en beleidsdoelstellingen ontwikkeld, waardoor over de toestand van het mariene milieu gerapporteerd kan worden.

Nationaal Groeifonds

In het kader van het Nationaal Groeifonds zijn twee projecten in uitvoering, te weten [UPPWATER](#) (voormalig Groeiplan Watertechnologie) en [NL2120](#). Het UPPWATER programma draagt bij aan de ontwikkeling van innovatieve technologieën om enerzijds de kwaliteit en beschikbaarheid van (drink)water te waarborgen en anderzijds de nieuwe technologieën (inter)nationaal te vermarkten. NL2120, het groene verdienvermogen van Nederland, richt zich op natuurlijke oplossingen (nature based solutions) voor vraagstukken op het gebied van landgebruik en bodem- en waterbeheer. Voor NL2120 is € 40,0 miljoen voorwaardelijk beschikbaar gesteld. De projecten lopen tot 2034.

Internationale samenwerking

lenW geeft invulling aan de mondiale afspraken op het gebied van mondiale waterzekerheid, waterveiligheid en klimaatadaptatie, de [Nederlandse Internationale Waterambitie](#) (NIWA) en de [Internationale Klimaatstrategie](#) (IKS). lenW zet in op het brengen van Nederlandse kennis en kunde en het halen van relevante kennis uit het buitenland, waarbij duurzame oplossingen centraal staan. Water is een belangrijke factor voor klimaatadaptatie. lenW zet gericht middelen in om wereldwijd de waterveiligheid, waterzekerheid en klimaatveerbaarheid te verbeteren, Nederland als center of excellence te positioneren en het verdienvermogen van de Nederlandse watersector te vergroten. Denk daarbij aan het versnellen en vergroten van beleidsbeïnvloeding in diverse internationale gremia en door bilaterale samenwerking via instrumenten samen met de Nederlandse water- en klimaatadaptatiesector.

Ten aanzien van het oceaانبbeleid wordt gewerkt aan het zo spoedig mogelijk aanvaarden en implementeren van de Overeenkomst in het kader van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, inzake het behoud en het duurzame gebruik van de mariene biologische diversiteit van gebieden voorbij de grenzen van de nationale rechtsmacht (Biological Diversity of areas Beyond National Jurisdiction, BBNJ). Tevens werkt Nederland mee aan de voorbereiding van de eerste Conferentie van de Partijen in januari 2027, en neemt daaraan deel.

In dezelfde context, coördineert lenW een samenhangend Noordzee beleid, nationaal en internationaal, inclusief bijbehorende stakeholderparticipatie met heldere governance arrangementen die sectorale en gefragmenteerde

silo's helpen doorbreken en gebaseerd zijn op het voorzorgsbeginsel en best beschikbare kennis. Een voorbeeld is het door Nederland en Frankrijk geïnitieerde *Greater North Sea Basin Initiative*.

Programma Noordzee

IenW coördineert de implementatie van het [Programma Noordzee 2022-2027](#) en de voorbereiding van het Programma Noordzee 2028-2033. Hierin stelt het Rijk de kaders voor ruimtelijk gebruik van de Noordzee in relatie tot de toestand van het mariene ecosysteem en voor het beleid gericht op het verbeteren van de milieutoestand. Sinds voorjaar 2025 wordt gewerkt aan het nieuwe [Programma Noordzee 2028-2033](#). De scope en ambitie daarvan zijn 31 maart 2026 aan de Kamer gecommuniceerd.

Ook wordt binnen het Greater North Sea Basin Initiative (GNSBI) met negen Noordzeelanden en de Europese Commissie gewerkt aan een sectoroverstijgende en internationale samenwerking in het Noordzeebassin voor het realiseren van gemeenschappelijke doelen, waaronder kennisdeling. Daarnaast heeft de Europese Commissie aangekondigd voor eind 2026 een voorstel te publiceren om de Richtlijn Maritieme Ruimtelijke Planning te herzien tot een nieuwe Oceaanwet, waarvoor tevens wordt ingezet op samenwerking met de landen rondom het Noordzeebassin.

Milieutoestand van de Noordzee

[De milieutoestand van de Noordzee](#) wordt beoordeeld aan de hand van de indicatoren van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) in een 6-jarige cyclus, waaronder indicatoren voor de noordoost Atlantische Oceaan via OSPAR. In de KRM worden een gemeenschappelijke aanpak en doelstellingen vastgesteld om de goede toestand van het mariene milieu te beschermen en te herstellen, de verslechtering ervan te voorkomen in het licht van de huidige en toekomstige belasting en de invloed van schadelijke menselijke activiteiten te beperken. Tegelijkertijd wordt duurzaam gebruik van het mariene milieu mogelijk gemaakt door middel van een ecosysteemgerichte aanpak. Eind 2026 wordt een geactualiseerd KRM monitoringprogramma vastgesteld en eind 2027 een geactualiseerd KRM Programma van Maatregelen. In dit Programma van Maatregelen zal tevens aandacht aan de relatie met de Natuurherstelverordening (mariene ecosystemen) worden besteed. Daarnaast heeft de Europese Commissie aangekondigd een voorstel voor een herziening van de KRM te zullen publiceren in december 2026. Daarbij wordt nauwe samenhang gezocht met de voorgenomen Oceaanwet.

Water en bodem

In 2022 is door het toenmalige kabinet invulling gegeven aan het principe 'water en bodem sturend'. Dit beleid is uitgewerkt in 33 structurerende keuzes die gezamenlijk de gehele breedte van het water- en bodembeleid betreffen. Keuzes die borgen dat we ook in de toekomst kunnen beschikken over voldoende schoon en gezond water en een vitale bodem voor onder meer landbouw, woningbouw en natuur. De focus daarbij ligt op wat wél kan en moet, gebaseerd op de kennis die we hebben van ons water- en bodemsysteem in een veranderend klimaat, waarbij gezocht wordt naar oplossingen die de verschillende belangen verenigen, door zoveel mogelijk multifunctioneel ruimtegebruik en creatieve oplossingen. Uitgangspunt daarom nu «rekening houden met» water en bodem. Op deze wijze sturend worden publieke kosten voor risicomitigatie en schadelijke neven-effecten zoveel mogelijk voorkomen en niet afgewenteld. De maatregelen uit [de Kamerbrief](#) zijn en/of worden gerealiseerd binnen bestaande en

nog te ontwikkelen rijksprogramma's en trajecten zoals de Nota Ruimte, de Woontop, het Deltaprogramma, de KRW-maatregelen, het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater en het Nationaal Water Programma.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 11 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 11 (bedragen x € 1.000)								
		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art.	Verplichtingen	32.674	69.850	49.172	58.424	62.169	47.711	46.314
	Uitgaven	74.174	100.545	84.446	64.858	67.482	57.722	56.109
11.1	Algemeen waterbeleid	54.734	55.870	53.406	42.935	35.331	34.454	33.556
	Opdrachten	11.918	15.154	15.583	6.549	6.525	10.073	9.566
	Partners voor Water (HGIS)	9.913	11.615	9.269	150	150	0	0
	Overige HGIS opdrachten	440	0	0	0	0	0	0
	Regie Innovatie	729	710	1.045	1.023	949	976	976
	Overige opdrachten	836	2.829	5.269	5.376	5.426	9.097	8.590
	Subsidies (regelingen)	19.941	14.060	14.710	13.661	9.622	5.207	4.834
	Incidentele subsidie	445	0	0	0	0	0	0
	Overige HGIS subsidies	4.300	2.000	2.000	0	0	0	0
	Partners voor Water 5 (HGIS)	5.978	1.912	650	4.533	4.663	4.663	4.663
	NGF NL2120	8.503	8.852	9.943	7.747	4.065	345	0
	Overige subsidies	715	1.296	2.117	1.381	894	199	171
	Bijdrage aan agentschappen	18.368	19.511	19.354	19.197	19.184	19.174	19.156
	Bijdrage aan agentschap RWS	17.454	18.882	18.740	18.738	18.734	18.734	18.720
	Bijdrage aan agentschap KNMI	914	629	614	459	450	440	436
	Bijdrage aan medeoverheden	3.957	6.445	3.009	3.278	0	0	0
	NGF NL2120	3.868	6.145	3.009	3.028	0	0	0
	Overige bijdragen	89	300	0	250	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	550	700	750	250	0	0	0
	Overige bijdragen	550	700	750	250	0	0	0
11.2	Waterveiligheid	1.202	2.399	3.167	3.291	3.308	3.308	3.308
	Opdrachten	1.202	2.399	3.167	3.291	3.308	3.308	3.308
	Waterveiligheid	1.202	2.054	3.067	3.191	3.208	3.208	3.208
	Overige opdrachten	0	345	100	100	100	100	100
11.3	Grote oppervlaktewateren	1.120	1.388	1.737	1.725	1.687	1.687	1.703
	Opdrachten	1.120	1.388	1.737	1.725	1.687	1.687	1.703
	RWS Zuid-Westelijke Delta	720	855	1.350	1.350	1.350	1.350	1.075
	Overige opdrachten	400	533	387	375	337	337	628
11.4	Waterkwaliteit	17.118	40.888	26.136	16.907	27.156	18.273	17.542
	Opdrachten	4.980	6.028	6.344	6.033	6.464	6.195	5.883
	Noordzee en oceanen	1.277	1.079	1.235	1.049	1.228	848	878
	Overige opdrachten	3.703	4.949	5.109	4.984	5.236	5.347	5.005
	Subsidies (regelingen)	10.380	33.274	17.942	9.083	18.901	10.204	9.811
	NGF UPPWater	8.277	29.839	15.257	8.704	18.901	10.204	9.811
	Overige subsidies	2.103	3.435	2.685	379	0	0	0
	Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties	1.758	1.586	1.850	1.791	1.791	1.874	1.848
	Overige bijdragen	1.758	1.586	1.850	1.791	1.791	1.874	1.848
	Ontvangsten	560	725	0	0	0	0	0

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen Waterbeleid (€ 53,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 15,6 miljoen).

- *Partners for Water HGIS (€ 9,3 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 gouvernementele overheidsorganisaties (NGO). Deze opdracht draagt bij aan specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
- *Regie Innovatie (€ 1,0 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 de drie geformuleerde specifieke doelen, specifieke doelstelling 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren, specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats en specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
- *Overige opdrachten (€ 5,3 miljoen)*. Dit betreffen middelen voor onderzoeksopdrachten op het gebied van waterbeleid, waaronder o.a. klimaatadaptatie, zowel beleidsmatig als uitvoering (RWS). Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie geformuleerde specifieke doelen, specifieke doelstelling 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren, specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats en specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.

Subsidies (€ 14,7 miljoen).

- *Overige HGIS-subsidies (€ 2,0 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. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
- *Partners voor Water (HGIS) (€ 0,7 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: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.

- *NGF NL2120 (€ 9,9 miljoen)*. In 2023 is vanuit het Nationaal Groeifonds (NGF) het programma [NL2120](#) (uitleg NL2120 zie Beleidsmatige Ontwikkelingen D) tot en met 2030 ondersteund met in totaal € 70 miljoen, waarvan € 9,9 miljoen in 2027. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
- *Overige subsidies (€ 2,1 miljoen)*. Dit betreffen de middelen ten behoeve van de subsidies voor Klimaatadaptatie, KAWI en omgeving waddengebieden. Deze subsidies zijn voor onder meer platform Samen Klimaatbestendig, het Omgevingsberaad Wadden en Water Internationaal. Deze subsidies dragen respectievelijk bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen en 2: Voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

Bijdragen aan agentschappen (€ 19,4 miljoen).

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 18,7 miljoen)*. Dit heeft betrekking op de jaarlijkse opdracht aan RWS voor de uitvoering van beleidsmaatregelen, Beleidsondersteuning en Advies, op het gebied van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. Deze middelen worden breed ingezet ten behoeve van de drie gefomuleerde specifieke doelen, specifieke doelstelling 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren, specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats en specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.
- *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,6 miljoen)*. Dit betreft de 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, specifieke doelstelling 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren, specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats en specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 3,0 miljoen).

- *NGF NL2120 (€ 3,0 miljoen)*. Voor het jaar 2027 is een bedrag van € 3,0 miljoen opgenomen voor 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: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 1,0 miljoen).

- *Overige bijdragen (€ 1,0 miljoen)*. De middelen worden breed ingezet voor onder andere het Verenigde Naties (VN) Development Program ten behoeve van de drie geformuleerde specifieke doelstellingen in relatie tot multilaterale strategie op Klimaatadaptatie en Water. Dat zijn specifieke doelstelling 1: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren, specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid

water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats en specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.

2. Waterveiligheid (€ 3,2 miljoen)

Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

Opdrachten (€ 3,2 miljoen).

- *Waterveiligheid (€ 3,1 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 (€ 2,5 miljoen). Daarnaast worden 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: Nederland continu beschermen tegen overstromingen vanuit de zee, grote meren en grote rivieren.
- *Overige opdrachten (€ 0,1 miljoen).* Tevens worden opdrachten verstrekt ter ondersteuning van de waterkeringbeheerders, ontwikkeling van kennis en modellen ten aanzien van waterveiligheid in de kust- en riviergebieden. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 3: Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten en (inter)nationale (klimaat)doelen behalen.

3. Grote oppervlaktewateren (€ 1,7 miljoen)

Het volgende financiële instrument wordt ingezet:

Opdrachten (€ 1,7 miljoen).

- *RWS Zuid-Westelijke Delta (€ 1,4 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 (€ 1,5 miljoen). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
- *Overige opdrachten (€ 0,4 miljoen).* Daarnaast zijn middelen gereserveerd voor de [Agenda voor het Waddengebied 2050](#). Deze Agenda voor het Waddengebied 2050 stelt de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied centraal. De agenda schetst een gezamenlijk langetermijnperspectief voor het Waddengebied tot 2050 en formuleert gezamenlijke doelen, handelingsprincipes en uitvoeringsstappen om deze doelen te verwezenlijken. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

4. Waterkwaliteit (€ 26,1 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 6,3 miljoen).

- *Noordzee en oceanen (€ 1,2 miljoen).* Er worden opdrachten verleend aan de Commissie MER, RVO, en ingenieurs- en adviesbureaus t.b.v. de uitvoering van het Noordzeeakkoord, het Programma Noordzee (2022-2028) en diverse andere opdrachten. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
- *Overige opdrachten (€ 5,1 miljoen).* Onder overige opdrachten valt ook de beleidsondersteuning vanuit RWS (BOA) (€ 4,5 miljoen).

De opdrachtverlening (€ 1,3 miljoen) 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 (€ 2,4 miljoen) inzet op dossiers van het mariene milieu (zoals KRM, Caribische Zee, OSPAR en London Protocol). Tevens ondersteunt RWS (€ 0,8 miljoen) 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: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

Subsidies (€ 17,9 miljoen).

- NGF UPPWater (€ 15,3 miljoen). De subsidieverlening heeft met name betrekking op de in 2024 verleende subsidie vanuit het Nationaal Groeifonds, waarmee vanaf 2024 het Groeiplan Water Technologie voor 10 jaar wordt ondersteund met in totaal € 135 miljoen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.
- *Overige subsidies (€ 2,7 miljoen)*. Onder de overige subsidies valt de ondersteuning vanuit het Kadaster en Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland ([LTO](#)) ten behoeve van het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW). DAW is een programma waarin boeren, tuinders en waterschappen samenwerken aan een betere bodem en schonere, voldoende water. Het doel is om de landbouw klimaatbestendiger te maken en tegelijkertijd de biodiversiteit en de ecologie in het landelijk gebied te verbeteren. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

Bijdragen aan (inter)nationale organisaties (€ 1,9 miljoen).

- *Overige bijdragen (€ 1,9 miljoen)*. In het kader van de Nederlandse Internationale Waterambitie van het kabinet zet Nederland ook in 2027 de ondersteuning van internationale organisaties voort. Het gaat daarbij onder meer om de UN-Water Inter-Agency Trust Fund (UNW-IATF/ UNOPS), de UN Economic Commission for Europe (UNECE) voor grensoverschrijdend waterbeheer, de Wereldbank, Water Global Practice en de OESO inzake waterbeheer. Tevens zijn er bijdragen aan OSPAR en JPI Oceans. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voorzien in de juiste hoeveelheid water, van de juiste kwaliteit, op de juiste plaats.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In [bijlage 3 \(Subsidieoverzicht\)](#) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 12 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 11

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	80%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	2%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	19%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 84,8 miljoen) is 41% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Het beschikbare budget in 2027 is voor 41% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de betaling van verplichtingen die tot en met 2026 zijn aangegaan met een kaseffect in 2027 voor met name opdrachten in internationaal kader, waaronder Partners voor Water en Water as Leverage. Daarnaast worden (jaarlijks) opdrachten verstrekt met het oog op wettelijke taken vanuit de Waterwet, zoals het werken met de nieuwe normering, regie op de kennisontwikkeling waterveiligheid, werkzaamheden ten behoeve van de Lange Termijn Ambitie Rivieren (onderzoek naar maatregelen voor Rijn, IJssel en Maas), de EU-richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en advisering over de waterkeringen en kust. Verder heeft een deel betrekking op de betaling van de lopende verplichtingen die aangegaan zijn tot en met 2026, waaronder de gebiedsagenda Wadden 2050, Eems-Dollard 2050.
2. **Subsidies.** Het subsidiebudget in 2027 is voor 95% juridisch verplicht. Dit betreft o.a. het subsidieprogramma HGIS Partners voor Water 5 en de subsidies voor Blue Deal, het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), International Panel for Deltas and Coastal Areas, Dutch Wavemakers, het Nationaal Waterplan en Free Flow. De gereserveerde bedragen vanuit het Nationaal Groei Fonds voor de projecten NL2120 en het GPWT zijn in 2024 toegezegd aan de deelnemende partijen en is daarmee voor 100% juridisch verplicht. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA), waarvoor de opdracht in december wordt verstrekt. RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het KNMI wordt ingezet voor diverse onderzoeken en analyses die betrekking hebben op kennisontwikkeling.

4. **Bijdragen aan medeoverheden.** De bijdrage aan medeoverheden betreft het programma NL2120, een project uit het NGF, waarin ook een bijdrage vanuit twee gemeenten en één provincie is voorzien. Deze bijdrage is in 2024 beschikt via specifieke uitkeringen en zijn daarmee 100% juridisch verplicht.
5. **Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties.** Het beschikbare budget in 2027 is voor 100% juridisch verplicht. Dit heeft betrekking op de structurele contributies voor de internationale riviercommissies en de Oslo en Parijs-commissie (OSPAR), die in internationale verdragen zijn opgericht. Daarnaast wordt bijgedragen aan de High Level Panel on Water (HLPW), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), the Economic Commission for Europe van de United Nations (UN/ECE), de Deltacoalitie Water en Diplomatie en aan de Verenigde Naties (VN), die onder andere het gevolg zijn van een tweetal Memoranda of Understanding.

H. Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van lenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 13 Extracomptabele verwijzingen naar Deltafonds (x € 1.000)

	2027	2028	2029	2030	2031
Totale uitgaven op artikel 1 Investeren in waterveiligheid	454.127	622.028	495.086	681.760	557.975
Totale uitgaven op artikel 2 Investeren in zoetwatervoorziening	45.284	79.157	16.289	6.467	3.903
Totale uitgaven op artikel 3 Beheer, onderhoud en vernieuwing	590.893	525.176	531.687	467.228	740.006
Totale uitgaven op artikel 4 Experimenteren cf. art. III Deltawet	78.448	67.538	66.196	66.515	92.596
Totale uitgaven op artikel 05 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven	379.813	427.707	401.381	443.266	646.826
Totale uitgaven op artikel 7 Investeren in waterkwaliteit	516.931	243.584	271.017	155.461	60.031

Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord

In het extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord zijn de middelen die door het Rijk beschikbaar zijn gesteld tot en met 2031 ten aanzien van het Noordzeeakkoord weergegeven.

Tabel 14 Extracomptabel overzicht Rijksbijdrage Noordzeeakkoord

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Visserij: innovatie LVVN (€ 20 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	928	1.123	1.028	544	1.048	1.067	6.067	6.067	1.067	1.066
Onderzoek, monitoring en natuurherstel, lenW (€ 25,1 miljoen excl. bijdrage uit EMFAF)	294	933	2.859	1.619	6.870	3.749	2.714	2.518	1.565	1.944
Onderzoek, monitoring en natuurherstel: WOZEP, KGG (€ 21 miljoen)	0	0	0	4.250	4.500	5.600	2.500	2.000	1.400	750
Versterking toezicht NVWA, LVVN (€ 14 miljoen)	0	673	673	1.350	1.370	1.500	1.500	1.500	1.500	3.934
Veilige doorvaart windparken, lenW (€ 13,7 miljoen)	0	0	0	0	254	300	350	350	450	11.996 ¹
Totaal: € 93,8 miljoen t/m 2030 (excl. bijdrage uit EMFAF)	1.222	2.729	4.560	7.763	14.042	12.216	13.131	12.435	5.982	19.690

¹ Het bedrag in 2031 voor Veilige doorvaart windparken is inclusief de reservering voor 2032 – 2038

2.2 Artikel 13 Bodem en Ondergrond

A. Algemene doelstelling

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 15 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	63.552	168.399	65.439	97.604	101.651	122.759	123.130
Uitgaven	130.101	121.022	127.660	115.321	109.062	135.445	134.738
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
4 Ruimtegebruik bodem	130.101	121.022	127.660	115.321	109.062	135.445	134.737
Ontvangsten	218	825	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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. Het bodembeleid is in sterke mate gedecentraliseerd. Gemeenten en provincies zijn in de regel bevoegde overheden.

De minister is systeemverantwoordelijk en heeft daarvoor in belangrijke mate een faciliterende rol. Voor een nadere toelichting op de verschillende typologieën stimuleren, regisseren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

Tabel 16 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 Bonai-re 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 verbeteren van het Kwalibo-stelsel; Invulling van de systeemverantwoordelijkheid; Verbeteren van vergunningverlening, toezicht en handhaving; Versterken van de organisatie, kennis en samenwerking. De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 6) Schoon water en sanitaire voorzieningen en duurzaam omgaan met water, SDG 7) Betaalbare duurzame energie, SDG 13) Klimaatverandering tegengaan en SDG 15) Beschermde ecosystemen, bossen en biodiversiteit.

(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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Het beheer van het water-bodemsysteem betreft onderwerpen als bodemkwaliteit, drinkwatervoorziening, grondwater, bodemdaling, kabels en leidingen en ordening van de ondergrond. 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 worden door het programma gefaciliteerd om hun taken uit te voeren, terwijl het Rijk een stimulerende en faciliterende rol heeft. Binnen het Programma Bodem en Ondergrond en Grondwater wordt met de betrokken partijen een gezamenlijke aanpak voor de ruimtelijke opgaven geformuleerd. Andere belangrijke trajecten zijn fase 2 van de herijking van de bodemregelgeving, de implementatie van de Europese Richtlijn Bodemonitoringsrichtlijn en Veerkracht en het op een maatschappelijk verantwoorde manier omgaan met secundaire bouwstoffen, zoals staalslak. Bij bodemsanering ligt de focus op de afronding van de historische spoedopgave. Aandacht vraagt de opgave op gebied van PFAS. De volgende specifieke doelstellingen zijn geformuleerd:

1. Bewuster en duurzamer omgaan met bodem en ondergrond in het Rijksbeleid. En het ondersteunen van decentrale overheden bij het uitvoeren van de bodemtaken.
2. Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.

De doelstelling draagt bij aan een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

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

Tabel 17 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. 2. Het continu behouden van de maatschappelijke functies van de bodem en ondergrond en deze waar nodig duurzaam te versterken.	1. Toewerken naar uitbreiding van productiecapaciteit drinkwater met ca. 102 miljoen m ³ in 2030 2. Terugdringen drinkwatergebruik in 2035.
Meetbare gegevens	Meetbare gegevens
1. Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen. 2. Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringstrategie	1. Productiecapaciteit drinkwaterbedrijven. 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.

We hebben onze bodem de komende tijd hard nodig. Ruimte is schaars en we hebben behoefte aan een bodem die geschikt is en blijft om in ruimtelijke en maatschappelijke opgaven te voorzien. Om huizen op te bouwen en te behouden, verantwoord voedsel te produceren en om hemelwater af te voeren en te bufferen. De ondergrond bevat drinkwater, energie en grondstoffen en vele kilometers infrastructuur, funderingen, kabels en leidingen en een enorm reservoir aan biodiversiteit. Bovendien gaat de energie- en warmtetransitie nog veel meer ondergrondse ruimte opeisen, o.a. voor bodemenergiesystemen en verzwaring van het elektriciteitsnet. 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.

Subdoelstelling 1: Het saneren van bodemverontreiniging met onaanvaardbare risico's door bevoegde overheden in de periode t/m 2030.

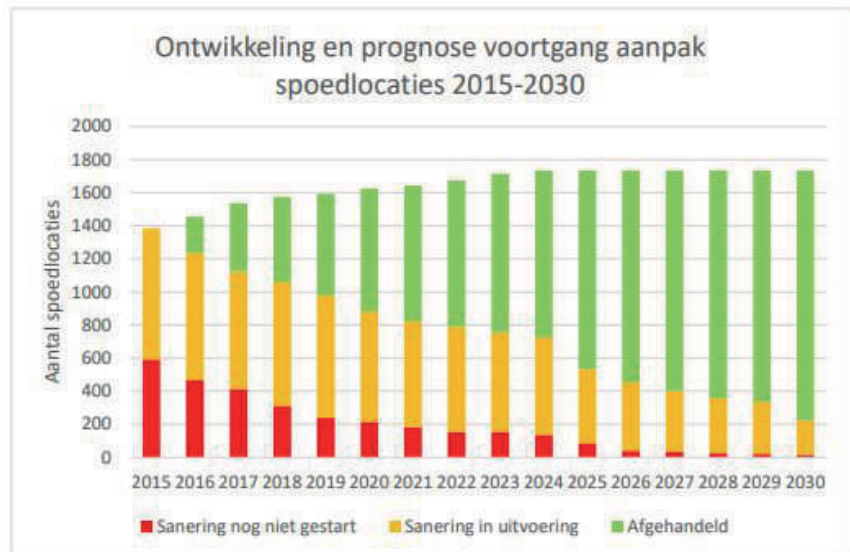
In lijn met de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond 2023-2030 stelt lenW middelen ter beschikking voor de aanpak door daarvoor bevoegde (decentrale) overheden van historische bodemverontreinigingen, voor de aanpak van diffuse verontreinigingen en PFAS die voor bevoegde overheden een buitenproportionele opgave vormen en voor het toekomstbestendig omgaan met nazorg. Ook stelt lenW middelen ter beschikking voor de robuuste uitvoering van de bodemtaken en kennisontwikkeling. Voor de aanpak van toekomstige opgaven kijkt lenW samen met de medeoverheden vooruit naar de periode na 2030.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Aantal uitgevoerde en in uitvoering zijnde saneringen

De bevoegde overheden Wet [bodembescherming](#) 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 valt onder de historische spoedopgave.

lenW 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.

Figuur 7 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 (22 bestaande en 4 nieuwe) 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](#). Hier staat ook de jaarlijkse rapportage over de stand van zaken wat betreft de inventarisatie en aanpak van PFAS-aandachtlocaties. Deze rapportage vindt sinds 2026 plaats.

Subdoelstelling 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. Dat gaat niet vanzelf. Daar is sturing en regie voor nodig, maar ook kennisontwikkeling, capaciteit, innovatie en communicatie. Toenemend gebruik (winning, opslag) van de ondergrond ten behoeve van diverse maatschappelijke opgaven (energietransitie, klimaatadaptatie) vraagt om expliciet ruimtelijk ordenen van bodem en ondergrond. Daarvan is nu nog geen sprake. Via het Nationaal

Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater worden hiertoe instrumenten ontwikkeld, waaronder handreikingen, bestuurlijke afspraken, wijziging regelgeving en gesprekstafels.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Ontwikkeling uitvoerings- en monitoringsstrategie

Het programma Bodem, Ondergrond en Grondwater werkt de visie, ambities en lange termijn doelen uit naar concrete maatregelen en instrumenten en een effectieve uitvoerings- en monitoringsstrategie voor de periode 2027-2030/2035 met een doorkijk naar de doelen voor 2050 en verder. Daarnaast is op 16 december 2025 is de Europese richtlijn «Bodemmonitoring en Veerkracht» in werking getreden. De implementatie van de richtlijn in Nederlandse wetgeving moet uiterlijk 16 december 2028 van kracht zijn. Deze implementatie kan goed worden benut om het lopende nationale beleid voor klimaatadaptatie met gezonde bodems, klimaatmitigatie middels opslag van organische koolstof in bodems en de draagkracht van bodems voor de woningbouwopgave zo optimaal mogelijk vorm te geven. Bij de uitrol van het programma in 2027 zal nader worden bezien of het mogelijk is om ook in de begroting een indicator voor deze doelstelling kan worden opgenomen.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.

Als gevolg van o.a. bevolkingsgroei en economische ontwikkelingen stijgt de vraag naar drinkwater. Gelijktijdig neemt o.a. als gevolg van klimaatverandering het aanbod van geschikte bronnen voor de winning van drinkwater af, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin. Dit geldt zowel voor grondwater als voor oppervlaktewater. Als gevolg daarvan staat de beschikbaarheid en kwaliteit van drinkwater voor consumenten en bedrijven in 2030 onder druk.

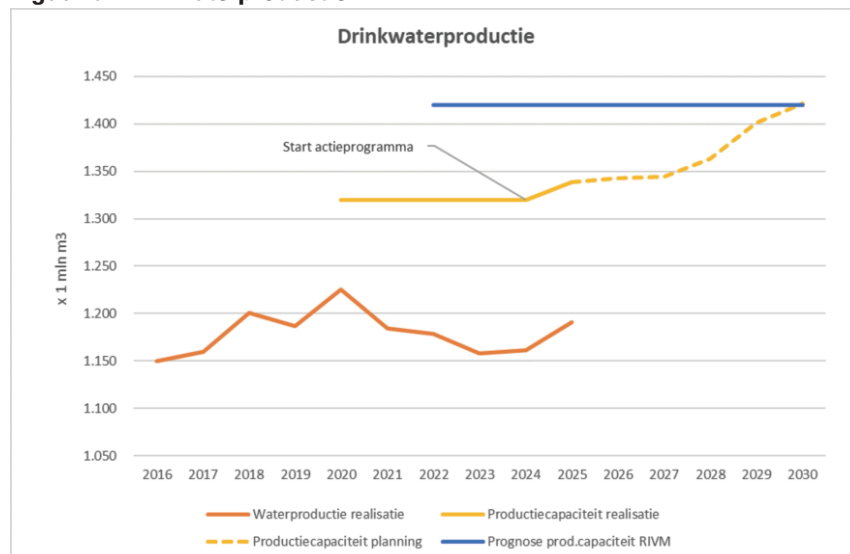
Subdoelstelling 1: Toewerken naar uitbreiding van productiecapaciteit drinkwater met ca. 102 miljoen m³ in 2030.

Door het RIVM is in 2023 vastgesteld dat er in 2030 ca. 102 miljoen m³ extra productiecapaciteit gerealiseerd moet zijn om aan de vraag te kunnen blijven voldoen. Ook voor de periode na 2030 zal gezocht moeten worden naar nieuwe bronnen. Via de uitvoering van het [Actieprogramma Beschikbaarheid Drinkwaterbronnen 2023-2030](#) werken drinkwaterbedrijven, provincies en het Rijk hier gezamenlijk aan. De voortgang zal aan de Kamer worden gerapporteerd.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Productiecapaciteit drinkwaterbedrijven

De kern van het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030 bestaat uit ca. 70 regionale plannen waarmee de drinkwaterbedrijven en de provincies toewerken naar uitbreiding van de productiecapaciteit met ca. 102 miljoen m³ in 2030. Om de Kamer jaarlijks te kunnen informeren over de voortgang hebben de drinkwaterbedrijven en de provincies een monitoringssysteem uitgewerkt. Op basis daarvan is in onderstaande grafiek de jaarlijkse productie van drinkwater in beeld gebracht. Deze is afgezet tegen de door het RIVM gebruikte basiswaarde van 1.320 miljoen m³ productiecapaciteit in 2020 en voorziene pad naar de doelstelling van 100 miljoen m³ extra productiecapaciteit in 2030.

Figuur 8 Drinkwaterproductie



Subdoelstelling 2: Terugdringen drinkwatergebruik in 2035

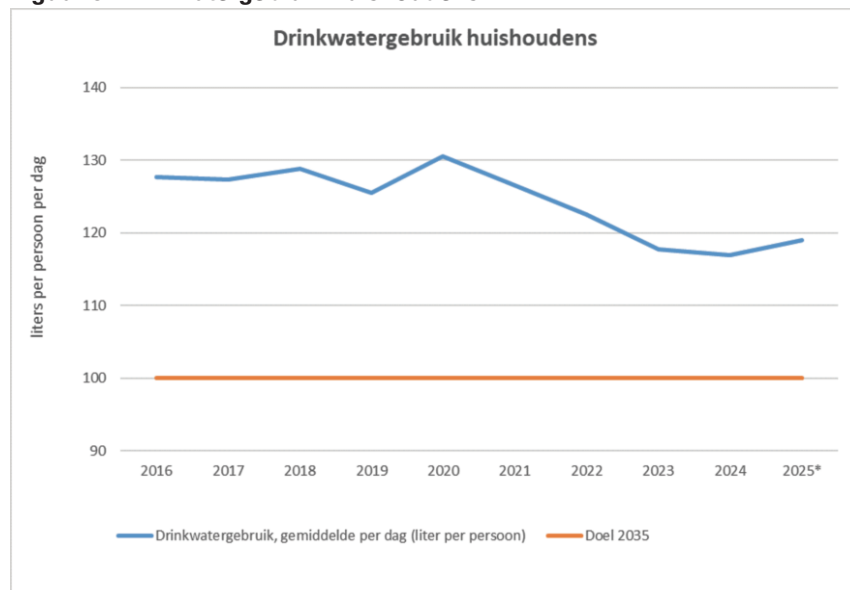
Daarnaast moet de vraag naar drinkwater omlaag. In Water en Bodem Sturend is voor de besparing van drinkwater de volgende ambitie opgenomen: we werken toe naar een drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking van 100 liter in 2035 (thans 134 liter per persoon per dag) en beperken laagwaardig gebruik van drinkwater. Grootverbruikers vragen we het gemiddelde drinkwatergebruik in 2035 met 20% te reduceren ten opzichte van 2016 – 2019. Met het Nationaal Plan van aanpak drinkwaterbesparing geven we invulling aan deze ambitie. Het bevat maatregelen en instrumenten van ruim 30 stakeholders op het gebied van communiceren, stimuleren en reguleren die zich richten op huishoudens, nieuwbouw en renovatie, en zakelijke gebruikers. Elke twee jaar wordt het Nationale Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing geactualiseerd en aangescherpt op basis van monitoring van de voortgang.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Huishoudelijk en zakelijk drinkwatergebruik in Nederland

Huishoudelijk drinkwatergebruik

Onderstaand figuur laat de ontwikkeling van huishoudelijk drinkwatergebruik zien in liters per persoon per dag in de periode van 2016 – 2025.

Figuur 9 Drinkwatergebruik huishoudens



Bron: VEWIN dashboard. * 2025 betreft voorlopige cijfers.

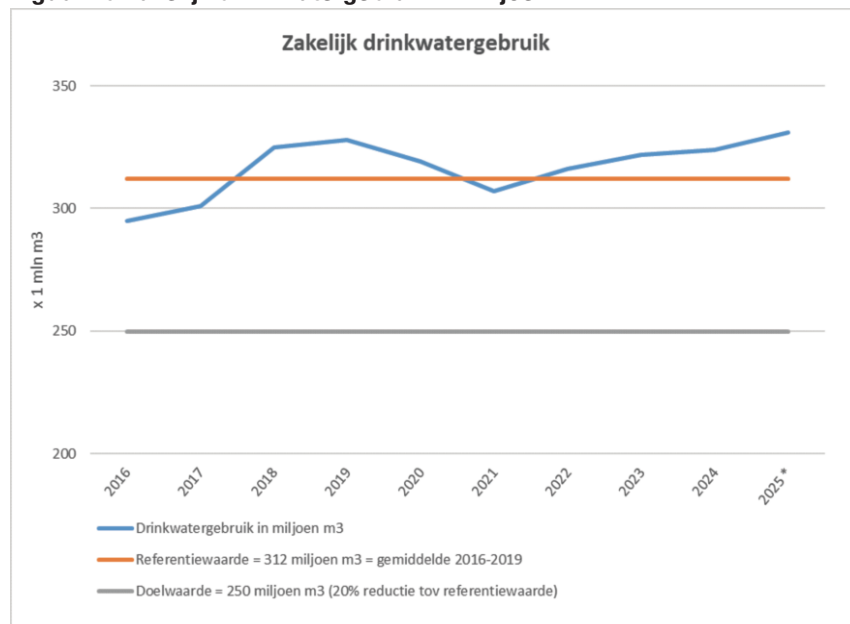
Toelichting

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 gebruikgegevens over 2025 bedraagt ca. 119 liter per persoon per dag. De gebruikte cijfers zijn de cijfers vanuit het [VEWIN dashboard](#) en betreffen het afgerekende drinkwatergebruik per hoofd van de bevolking. Deze cijfers zijn actueler dan de eerder gebruikte voorlopige gebruikscijfers van het CBS.

Zakelijk drinkwaterverbruik

Onderstaand figuur laat de ontwikkeling van zakelijk drinkwatergebruik in miljoen m³ zien in de periode van 2003 t/m 2025.

Figuur 10 Zakelijk drinkwatergebruik in miljoen m³



Bron: VEWIN dashboard, * 2025 betreft 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 312 miljoen m³ en het doel in 2035 is 250 miljoen m³. De gebruikte cijfers zijn de cijfers vanuit het VEWIN dashboard, en zijn actueler dan de eerder gebruikte voorlopige gebruikscijfers van het CBS. Omdat het feitelijk gebruik over de periode 2016 – 2019 hoger is uitgekomen dan de voorlopige cijfers, komt de referentiewaarde voor de doelstelling hoger uit (312 miljoen m³ in plaats van 299 miljoen m³). Datzelfde geldt dan voor de doelstelling van – 20% in 2035 ten opzichte van de referentiewaarde (250 miljoen m³ in plaats van 239 miljoen m³). Het drinkwaterverbruik is in de afgelopen jaren toegenomen nadat het in de jaren daarvoor juist afnam. Belangrijke oorzaak hiervan is de economische groei. Om voortgang op dit doel in de toekomst beter te kunnen duiden zal er gekeken worden of de drinkwatergebruikscijfers per sector gecorrigeerd kunnen worden voor economische groei. Dit sluit beter aan bij de doelstelling om 20% bewuster en zuiniger om te gaan met drinkwater.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein Bodem en Ondergrond.

Secundaire bouwstoffen

De afgelopen jaren is het aantal gerapporteerde incidenten met het toepassen van secundaire bouwstoffen en dan met name staalslak toegenomen. Behalve de herijking van de bodemregelgeving waarin het maatschappelijk verantwoord omgaan met secundaire bouwstoffen ook een plek heeft, is er specifiek hiervoor een aanpak geformuleerd die in grote lijnen uit 8 acties bestaat. Een belangrijke actie is het onderzoek naar eigenschappen van toepassingen waar pH-effecten optreden en naar

milieu- en gezondheidsrisico's daarvan. Een andere actie is het oprichten van een Taskforce Bestaande Toepassingen Staalslak om specifiek voor staalslak in beeld te krijgen wat de aard en omvang van de problematiek in Nederland is. Voor het oplossen van de problematiek in Spijk biedt de staatssecretaris bestuurlijke ondersteuning. Daarnaast wordt met het beleidskader secundaire bouwstoffen een robuust systeem ontwikkeld waarin reststromen zo hoogwaardig mogelijk worden toegepast en er geen onaanvaardbare milieurisico's ontstaan.

Saneringen

Saneringen dragen bij aan effectief en efficiënt ruimtegebruik in ons land waar ruimte schaars is. Een van de belangrijkste toekomstige saneringsopgaven betreft naar verwachting PFAS. Tot en met 2030 wordt samen met de regiehouders PFAS, 12 provincies en 29 grote gemeenten, ingezet op het in beeld brengen van die opgave en het aanpakken van de meest risicovolle en urgente locaties. Vanaf 2028 kan in overleg met de bevoegde overheden en het bedrijfsleven een aanpak voor de periode na 2030 worden uitgewerkt. Tot slot wordt richting 2030 via het kennis en innovatieprogramma [PFAS in bodem](#) en fase 2 van de herijking van de bodemregelgeving bijgedragen aan de ontwikkeling van saneringstechnieken voor de afbraak van PFAS en een passend juridisch instrumentarium voor de aanpak. Dit zijn belangrijke randvoorwaarden voor een doeltreffende en doelmatige aanpak na 2030.

Herijking bodemregelgeving

De komende jaren wordt aan de modernisering van de bodemregelgeving gewerkt. De huidige bodemregelgeving is in 2008 voor het laatst grondig herzien. 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. Aanleiding hiertoe zijn onder andere diffuus verspreide stoffen, knelpunten in de praktijk bij toepassing van secundaire bouwstoffen en nieuwe beleidsuitgangspunten op het gebied van bodem, zoals de aansluiting van bodemregelgeving op de KRW. Eind 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. In 2026 is gestart met fase 2 van het project. Dit betreft de meer fundamentele herziening van de bodemregelgeving. Toegewerkt wordt naar actuele en toekomstbestendige kaders voor een gezond, veerkrachtig en functioneel bodem- en grondstelsel 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.

Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater

Het Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater, zoals aangekondigd in de NOVI, heeft als doel het duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van bodem, ondergrond en grondwater te bevorderen door zich te richten op de ruimtelijke impact hiervan. Het ministerie van IenW is coördinator van het programma, vanuit zijn stelsel- en systeemverantwoordelijkheid voor het bodem-watersysteem. Het programma wordt in samenwerking met betrokken departementen en decentrale overheden ingevuld. Het programma bouwt voort op de uitgangspunten van de structuurvisie

Ondergrond (STRONG), structurerende keuzes uit het water en bodem beleid en de (ontwerp) Nota Ruimte. Het programma zal begin 2027 ter inzage gelegd en verwacht half 2027 te starten met de uitvoering.

Gezonde bodems

De bodem is meer dan vierkante meters land; het is een levend ecosysteem. We hebben de bodem nodig om huizen op te bouwen en voedsel op te produceren. We maken drinkwater uit ons grondwater en halen energie en grondstoffen uit de ondergrond. De bodem is ook ons archief met waardevolle archeologische en geologische informatie. Ook is in de brief Water en Bodem Sturend geconstateerd dat deze en andere essentiële functies onder druk staan door verkeerd gebruik van de bodem. Om de bodem te beschermen en herstellen, is beleid nodig dat breder is dan de aanpak van chemische verontreinigingen. Het bodembeleid komt hiermee in een nieuwe fase waarin de vitaliteit van de bodem het uitgangspunt is.

In 2021 heeft de Europese Commissie de Bodemstrategie voor 2030 aangenomen. Schattingen geven aan dat de gezondheid van 60-70% van de bodems in de EU achteruit gaan. In 2025 is de Europese Richtlijn Bodemonitoring en Veerkracht aangenomen. Met de implementatie van de richtlijn moet voor 2031 de Nederlandse bodem zijn gemonitord en beoordeeld. De inzet van de Europese Unie is dat in 2050 alle bodems weer gezond zijn. De komende jaren zal gewerkt worden aan de implementatie van de richtlijn.

Bouwgrondstoffen

Voor het uitvoeren van onze wettelijke taken op het gebied van waterveiligheid en voor het realiseren van maatschappelijke opgaven, zoals behoud van de infrastructuur, zijn voldoende primaire bouwgrondstoffen (zand, grind, klei) nodig. De bedrijven die deze materialen winnen stellen dat de voorraden achter ontgrondingsvergunningen de komende jaren kleiner zullen worden. Dit omdat nieuw vergunde wincapaciteit het verlies door het aflopen van veel vergunningen niet zal opvangen. Het ministerie van lenW werkt daarom beleidskeuzes uit die moeten borgen dat voldoende van deze bouwgrondstoffen beschikbaar blijven, terwijl deze wel op een voor het water- en bodemsysteem verantwoorde manier worden gewonnen.

Drink- en afvalwater Caribisch Nederland

Op grond van de Wet elektriciteit en drinkwater BES (WedBES) draagt lenW financieel bij aan een toegankelijke, betrouwbare en betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. Vanwege de kleinschaligheid en dure processen om drinkwater uit zeewater te maken, zijn de kosten voor drinkwater op Bonaire, Sint Eustatius en Saba hoog. Om de toegankelijkheid van drinkwater te borgen en inwoners van Bonaire, Sint Eustatius en Saba tegemoet te komen in de hoge kosten van drinkwater verleent lenW subsidie om de maandelijkse vaste drinkwatertarieven (Bonaire en Sint Eustatius) en het transport van reverse osmosis water en de prijs van gebotteld drinkwater (Saba) te verlagen. Daarnaast verstrekt lenW subsidies voor incidentele investeringen in de drinkwatervoorziening van Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Het Ministerie van lenW heeft in het kader van de Wet Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer BES (Wet VROM BES) het Natuur- en milieubeleidsplan 2020-2031 (NMBP) medeondertekend en staat daarmee mede aan de lat om de doelen daarin te realiseren. Hieronder valt ook het duurzamer maken van het afvalwaterbeheer. Hiervoor zijn bijzondere

uitkeringen verleend voor Sint Eustatius en Saba en wordt er een bijdrage geleverd aan de exploitatie van de rioolwaterzuiveringsinstallaties (rwzi's) op Bonaire.

Als gevolg van de taakstelling op subsidies uit het kabinet Schoof daalt het budget voor subsidies aan Caribisch Nederland vanaf 2025 met uiteindelijk € 2 miljoen structureel. Tot en met 2027 is de taakstelling inmiddels gerepareerd. Voor de jaren daarna wordt gezocht naar dekkingsmogelijkheden. Vanuit de coalitiemiddelen voor bestaanszekerheid Caribisch Nederland kan een deel van de drinkwaterkosten in 2027 gedekt worden. In totaal gaat het in 2027 om € 9,8 miljoen euro voor drinkwater.

Door de tariefsubsidies zijn in 2026 de vaste maandelijkse kosten voor drinkwater op Bonaire, Sint Eustatius en Saba verlaagd. Tevens kon door de subsidie ook de transportkosten en kosten van een vaste aansluiting van Reverse Osmosis-water (RO) worden verlaagd. Met de subsidiemiddelen voor 2027 kan deze prijsverlaging doorgezet worden. Ook kan gestart worden met vernieuwen van de zeewaterintake en de nabehandelinginstallatie op Bonaire en de verdere vervanging van lekkende leidingen op Sint Eustatius. Daarmee geeft lenW invulling aan de wettelijke verantwoordelijkheid voor een toegankelijke, betrouwbare en betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 18 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 13 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	63.552	168.399	65.439	97.604	101.651	122.759	123.130
Uitgaven	130.101	121.022	127.660	115.321	109.062	135.445	134.738
13.4 Ruimtegebruik bodem	130.101	121.022	127.660	115.321	109.062	135.445	134.737
<i>Opdrachten</i>	<i>26.508</i>	<i>24.527</i>	<i>6.248</i>	<i>5.350</i>	<i>3.995</i>	<i>10.214</i>	<i>11.860</i>
Bodem en STRONG	23.171	20.715	1.760	550	222	1.550	3.196
RWS Leefomgeving	1.957	850	1.075	1.075	1.075	1.075	1.075
Fysieke Leefomgeving Omgevingswet (FLOW)	40	825	825	825	825	5.774	5.774
Overige opdrachten	1.340	2.137	2.588	2.900	1.873	1.815	1.815
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>15.241</i>	<i>19.263</i>	<i>35.580</i>	<i>14.105</i>	<i>13.142</i>	<i>18.584</i>	<i>18.580</i>
Bedrijvenregeling	5.324	8.697	15.076	7.599	7.306	12.581	12.582
Subsidie Caribisch Nederland	9.434	10.066	20.404	6.456	5.836	6.003	5.998
Overige subsidies	483	500	100	50	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>11.434</i>	<i>11.726</i>	<i>11.594</i>	<i>11.553</i>	<i>11.472</i>	<i>9.789</i>	<i>7.733</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	4.669	6.091	6.092	6.091	6.091	6.091	5.657
Bijdrage aan agentschap RIVM	6.765	5.635	5.502	5.462	5.381	3.698	2.076
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>76.918</i>	<i>65.506</i>	<i>74.238</i>	<i>84.313</i>	<i>80.453</i>	<i>96.858</i>	<i>96.564</i>
Meerjarenprogramma Bodem	76.918	65.506	74.238	84.313	80.453	96.858	96.564
13.5 Eenvoudig Beter	0	0	0	0	0	0	1
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	0	0	0	0	0	0	1
Ontvangsten	218	825	0	0	0	0	0

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

4. Ruimtegebruik bodem (€ 127,7 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 6,2 miljoen).

- *Bodem en STRONG (€ 1,8 miljoen)*. Deze uitgaven hebben betrekking op diverse opdrachten, waaronder ook de sanering van het Stormpolderdijk terrein te Krimpen aan den IJssel waarvoor het ministerie zelf opdrachtgever is. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.
- *RWS Leefomgeving (€ 1,1 miljoen)*. Er zijn middelen geraamd ter dekking van de opdrachten aan RWS waarbinnen de wettelijke taken en instrumenten bodem en ondergrond is opgenomen zoals geregeld in de Omgevingswet. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.
- *Fysieke Leefomgeving en de Omgevingswet (FLOW) (€ 0,8 miljoen)*. Dit betreft kosten voor het nader uitwerken van de Omgevingswet door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). IenW is onder andere bevoegd gezag voor vergunningen voor bepaalde activiteiten in de fysieke leefomgeving, zoals beperkingengebiedactiviteiten bij rijkswegen en waterstaatswerken, lozingsactiviteiten op rijkswateren, en milieubelastende activiteiten met nationale veiligheidsbelangen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.
- *Overige opdrachten (€ 2,6 miljoen)*. Er worden onder andere opdrachten verleend voor beleidsinhoudelijke onderzoeken en evaluaties aan derden op het gebied van Bodem, Ondergrond en Grondwater (BOG), en Drinkwater en Waterketen. Ook worden onderzoeksopdrachten verstrekt aan kennisinstellingen zoals RIVM en Deltares voor de ontwikkeling van kennis in het kader van bovengenoemde beleidswijzigingen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.

Subsidies (€ 35,6 miljoen).

- *Bedrijvenregeling (€ 15,1 miljoen)*. Op grond van de Wet bodem-bescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering worden subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen van bedrijven verstrekt. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.

- *Subsidie Caribisch Nederland (€ 20,4 miljoen)*. De middelen zijn gereserveerd voor een betaalbare drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. De subsidies worden 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 wordt 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 begroot voor investeringen in de drinkwatervoorziening op Bonaire en Sint Eustatius en voor de afvalwatervoorziening op Bonaire (RWZI). Deze middelen dragen bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2: voldoende en goed drinkwater voor iedereen in Europees en Caribisch Nederland.
- *Overige subsidies (€ 0,1 miljoen)*. Dit betreft de uitgaven voor Platform Integraal Samenwerken Openbare Ruimte (ISOR).

Bijdragen aan agentschappen (€ 11,6 miljoen).

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 6,1 miljoen)*. Aan de Uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat worden 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 middelen dragen bij aan de realisatie van 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.
- *Bijdrage aan agentschap RIVM (€ 5,5 miljoen)*. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond, waaronder onderzoeken naar zeer zorgwekkende stoffen, zoals PFAS, in de (drink)waterketen. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 74,2 miljoen).

- *Meerjarenprogramma Bodem (€ 74,2 miljoen)*.
 - Tussen het Rijk en de andere overheden (€ 57,0 miljoen) (Het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW)) zijn eind 2022 bestuurlijke afspraken gemaakt over een meerjarige aanpak voor de uitvoering van saneringen. 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. Deze middelen dragen bij aan de realisatie van 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.
 - Tevens worden er bijdragen verleend (€ 17,2 miljoen) in het kader van de bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond ten behoeve van kennisontwikkeling, kennisdeling en een efficiencyimpuls in de dagelijkse uitvoering van bodemtaken door bevoegde gezagen en omgevingsdiensten. Deze middelen dragen bij aan de realisatie

van 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.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 19 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 13

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	38%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	54%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	8%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 128,2 miljoen) is 38% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Het beschikbare budget is voor 35% juridisch verplicht. Dit betreft de uitvoering van het bodembeleid met onder andere de sanering van het EMK-Stormpolderdijkterrein te Krimpen aan den IJssel, alsmede voor bodemonderzoeken op het vlak van opkomende stoffen, bodemkwaliteit, grondwater en drinkwater, kennisinfrastructuur en informatievoorziening.
2. **Subsidies.** Het beschikbare budget is 69% juridisch verplicht. Het betreft reeds verstrekte subsidies voor de Bedrijvenregeling, drink- en afvalwater in Caribisch Nederlanden subsidies op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit financiële bepalingen bodemsanering. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). De opdracht hiervoor wordt in december verleend. RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het RIVM wordt ingezet voor opdrachten met betrekking tot Bodem en Ondergrond.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** Het beschikbare budget is voor 13% juridisch verplicht. Dit betreft met name bijdragen aan lokale overheden voor uitvoering van het meerjarenprogramma bodem, die daarnaast op grond van de meerjarenafspraken wel grotendeels als bestuurlijk gebonden worden aangemerkt.

2.3 Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid

A. Algemene doelstelling

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 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 20 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 bedragen x € 1.000							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	434.416	414.127	433.578	325.257	248.695	202.256	80.466
Uitgaven	392.606	313.220	486.566	465.836	316.435	316.118	98.208
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Netwerk	27.406	21.503	15.397	17.301	16.012	16.072	16.722
2 Verkeersveiligheid	19.602	20.567	24.587	21.862	21.198	18.900	16.081
3 Slimme en duurzame mobiliteit	345.598	271.150	446.582	426.673	279.225	281.146	65.405
Ontvangsten	16.397	5.782	5.782	5.782	5.782	5.782	5.781

B. Rol en verantwoordelijkheid

Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 21 Rollen 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 normen van kwaliteit zijn vastgelegd in wet- en regelgeving; de Inspectie Leefomgeving en Transport houdt toezicht op de naleving. De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 10) Minder ongelijkheid in een land en tussen landen, SDG 11) Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen en SDG 16) Vrede, veiligheid en rechtvaardigheid.
(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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstellingen 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 klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.

De doelstelling draagt bij aan de drie van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland bereikbaar houden, Nederland schoon en veilig houden en Nederland economisch sterk houden.

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.

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

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.	5% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2035 ten opzichte van 2024.	Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot
Subdoelstellingen	Subdoelstellingen	Subdoelstellingen
1. Het blijvend op peil houden van de basiskwaliteit van het bestaande Hoofdwegennet.	1. Het beschikbare budget van €450 miljoen voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid volledig benutten en deelname van alle in aanmerking komende wegbeheerders realiseren.	1. Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050, waarbij in 2030 het aandeel volledig elektrische personenauto's is gestegen naar minimaal 21%.
2. Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet.	2. Het aandeel automobilisten dat aangeeft nooit onder invloed van alcohol (91%) of drugs (99%) te rijden vergroten.	2. Een emissievrije transportsector inclusief bouw materieel in 2050, waarbij in 2030 het aandeel elektrische bestel- en vrachtauto's groeit naar respectievelijk minimaal 25% en minimaal 10%.
	3. De naleving van de maximumsnelheid verhogen naar 70% in 2035.	3. Het gebruik van fossiele brandstoffen in het wegverkeer volledig is afgebouwd in 2050, waarbij in 2030 minimaal 28,4% van de broeikasgasemissies in de brandstofketen van de wegsector wordt gereduceerd door de inzet van hernieuwbare energiedragers in plaats van fossiele brandstoffen.
	4. Het aandeel weggebruikers dat structureel minimaal één maatregel neemt om afleiding te voorkomen vergroten.	4. Verminderen CO2-uitstoot personenmobiliteit voor werk en privé door slimmer, anders en schoner te reizen.
	5. Het aandeel fietsers dat een helm draagt verhogen naar 25% in 2035.	5. Verhogen van het aantal fietskilometers.
Meetbare gegevens	Meetbare gegevens	Meetbare gegevens
1. Prestatie-indicatoren instandhouding Hoofdwegennet	1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers a. Verkeersdoden: CBS b. Ernstig gewonden (MAIS3+): SWOV in 'Staat van de Verkeersveiligheid'	1. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
2. Lokale luchtkwaliteit	2. Onderliggend wegennet (Investeringsimpuls Verkeersveiligheid) a. Monitoring van budgetbenutting en deelnamegraad via de verplichte verantwoording door medeoverheden b. Kengetallen op maatregelniveau die inzicht bieden in het aantal gefinancierde verkeersveiligheidsmaatregelen en de realisatie c. SWOV-rapport met verwachte slachtofferreductie en kostenefficiëntie van de gefinancierde maatregelen uit tranche 3	2. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit
3. Geluidsknelpunten	3. Nuchtere verkeersdeelnemers a. Vragenlijstonderzoek b. Bob-campagne effectonderzoek	3. Klimaat- en Energienota / Dashboard Klimaatbeleid
4. Mijlpalen ontwikkeling Hoofdwegennet	4. Naleving maximumsnelheid a. Monitor Snelheid van Rijkswaterstaat 5. Afleiding in het verkeer a. Nulmeting volgt, daarna kan vergroten ook nader worden gespecificeerd	

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het hoofdwegennet.

Nederland is bereikbaar met schone en veilige automobilititeit en een betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig hoofdwegennet; met het huidige hoofdwegennet als samenhangend netwerk dat op nationaal niveau de belangrijkste steden, kernen en economische toplocaties met elkaar verbindt. Beter benutten richt zich d.m.v. gedragsmaatregelen, normering en beprijzen op het optimaliseren van de beschikbare capaciteit van het netwerk, het slim(mer) met elkaar verbinden van de infrastructuur-netwerken en een betere spreiding over de dag in het gebruik van de netwerken. Met instandhouden en ontwikkelen wordt het hoofdwegennet en de direct omgeving op orde gehouden, zodat de primaire functie gewaarborgd is. Het basiskwaliteitsniveau (BKN) van het hoofdwegennet is daarbij een belangrijk uitgangspunt om ervoor te zorgen dat we nu en in de toekomst kunnen beschikken over een robuust mobiliteitsnetwerk met voorzieningen passend bij de verschillende functies hiervan. Digitalisering en automatisering verandert de manier waarop we ons verplaatsen. Technologische ontwikkelingen van en rond het voertuig dragen bij aan de veiligheid in en rond de auto en van doorstroming op de weg. Digitale toepassingen kunnen daarnaast zorgen voor het efficiënter benutten van het wegennet. Specifiek voor de auto, is in de ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit (TAM) de ambitie uiteen gezet om te zorgen dat automobilititeit blijvend kan bijdragen dat de reiziger veilig, snel en betrouwbaar van deur tot deur kan reizen. Onderdeel hiervan is in te zetten op een verantwoorde invoering van geautomatiseerd vervoer en het beschikbaar maken en uitwisselen van mobiliteitsdata via het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.

Subdoelstelling 1: Het blijvend op peil houden van de basiskwaliteit van het bestaande hoofdwegennet.

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. De voorzieningen en/of diensten op en rond de weg worden ingericht passend bij de functie en/of gebruik van de weg. 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. De vernieuwingsopgave (voorheen Vervanging en Renovatie) kent een technische aanleiding, namelijk het einde van de technische levensduur van onderdelen en objecten in het hoofdwegennet. Door het vernieuwen van objecten en onderdelen worden de beschikbaarheid en veiligheid van de netwerken op lange termijn geborgd. Onder de kwaliteit van het hoofdwegennet valt tevens een gezonde en prettige omgeving. Het verkeer op onze snelwegen brengt zowel luchtverontreinigende stoffen als geluidshinder met zich mee. We werken er daarom aan om de lucht zo schoon mogelijk te houden en de geluidshinder tegen te gaan. Zie hiertoe ook artikel 20 van deze begroting.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling.

1. Prestatie indicatoren hoofdwegennet
2. Lokale luchtkwaliteit
3. Geluidsknelpunten

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 Instandhouding

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 Rijkswaterstaat budget heeft gekregen. In onderstaande tabel zijn streefwaarden voor het jaar 2027 opgenomen.

Tabel 23 Prestatieindicatoren instandhouding hoofdwegennet				
KPI'S hoofdwegennet	Streefwaarde	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Beschikbaarheid				
Technische beschikbaarheid van de weg	90%	99%	99%	98%
Files door Werk in Uitvoering als gevolg van aanleg en gepland onderhoud	10%	4%	7%	9%
Levering verkeersgegevens				
Beschikbaarheid data voor derden	90%	91%	91%	92%
Veiligheid				
Voldoen aan norm voor verhardingen	99,7%	99,6%	99,4%	99,7%
Voldoen aan norm voor gladheidbestrijding	95%	99%	99%	100%

Toelichting

Met ingang van 2024 werkt RWS met een meerjarige instandhoudingsopdracht met een basiskwaliteitsniveau (BKN) als uitgangspunt. In het BKN is voor de netwerken van RWS uitgewerkt waar een weg, vaarweg, of waterwerk in de basis aan moet voldoen om de gebruikers en belanghebbenden goed te kunnen blijven bedienen. Een robuust mobiliteitssysteem met basale voorzieningen passend bij de functie van de verschillende netwerken. Zo bieden we in het hele land een toekomstvast fundament passend bij de verschillende functies dat zekerheid geeft aan gebruikers en marktpartijen die betrokken zijn bij instandhouding en aanleg. De betrouwbaarheid uit zich door te groeien naar een beter voorspelbare situatie m.b.t. storingen en een vermindering van het aantal ongeplande storingen. De maakbaarheid van de opgaven - samen met de ontwikkelsnelheid van nieuwe technologieën - bepaalt de snelheid waarmee het BKN kan worden bereikt.

2. Lokale luchtkwaliteit

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken verschillende Nederlandse overheden sinds 2009 samen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De monitor van het NSL is onder meer bedoeld om te kijken of Nederland de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit haalt. Als dat niet zo is, zijn extra maatregelen nodig om die grenswaarden toch zo snel mogelijk te halen. Het RIVM volgt daarom elk jaar de concentraties stikstofdioxiden en fijnstof in de lucht en rapporteert daarover. Voor beide stoffen wordt gekeken naar de bijdrage van wegverkeer.

Tabel 24 Lokale Luchtkwaliteit

	2022	2023	2024	2025	Streef- waarde peildatum
Lokale luchtkwaliteit NO ₂	1	0	1	0	0 knelpunten langs rijkswegen

Toelichting

Uit de [14e monitoringsrapportage NSL](#) blijkt dat Nederland voor het wegverkeer bijna voldeed aan de Europese grenswaarden voor stikstofdioxide. De verwachting is dat Nederland aan deze grenswaarden zal blijven voldoen, zoals de prognoses voor 2030 laten zien. De cijfers over 2024 worden medio december 2025 gepubliceerd in de 15^e Monitoringsrapportage NSL en zullen worden opgenomen in het IenW jaarverslag 2025. De cijfers over 2025 worden pas in december 2026 gepubliceerd.

3. Geluidsknelpunten

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

Tabel 25 Geluidsknelpunten

	2022	2023	2024	2025	Streef- waarde peildatum
Geluidsknelpunten langs rijkswegen waarvoor nog een saneringsplan moet worden vastgesteld	150	50	50	42	42 knelpunten in 2025

Toelichting

De peildatum van 2023 betreft de uiterste datum voor het opstellen van een saneringsplan. In deze context is sprake van nul knelpunten als voor alle saneringsobjecten een saneringsplan is opgesteld. De termijn voor de uitvoering van de saneringsmaatregelen wordt in de saneringsplannen vastgelegd en zoveel mogelijk gecombineerd met reguliere vervanging van het wegdek en eventuele wegaanpassingen. De waarde voor de nog op te lossen geluidknelpunten (gedefinieerd als NoMo's) voor 2024 is vastgesteld op (afgerond) 50. Alle saneringsobjecten buiten de aanlegprojecten zijn inmiddels opgelost door het vaststellen van saneringsplannen. Vanwege de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten is het niet te verwachten dat de overige 50 saneringsobjecten in afzienbare tijd kunnen worden opgelost. Dit geldt voor nu ook voor 2025 en 2026. Bij nadere berichtgeving rondom de stikstofproblematiek en de pauzering van de betreffende projecten zal dit opnieuw opgepakt kunnen worden.

Subdoelstelling 2: Ontwikkeling van de functionaliteiten van het areaal van het Hoofdwegennet

Daar waar het bij instandhouding gaat het om het behouden van de huidige functie van de infrastructuur richt de ontwikkeling van het areaal zich op de toevoeging van functies of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur conform het basiskwaliteitsniveau. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn onder andere de Rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De Rijksinvesteringen in het MIRT op het hoofdwegennet worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: 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

	Categorie	Project
Aanleg	Openstelling	–
	Openstelling	–
Planning en Studies	Geen (ontwerp) tracébesluiten voorzien	

In 2027 zijn er geen openstellingen en tracébesluiten voor hoofdwegennet-projecten voorzien. Via de reguliere MIRT-brieven wordt de Tweede Kamer twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van lopende projecten. Daarbij geeft het MIRT Overzicht 2027 een toelichting bij deze begroting over de MIRT-projecten en -programma's.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: 5% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2035 ten opzichte van 2024.

Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het raakt ons allemaal, elke dag. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. Het doel is om 5% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2035 te hebben ten opzichte van 2024. Dit betekent dat het aantal verkeersdoden wordt teruggedrongen tot circa 640 en het aantal ernstig gewonden tot circa 7.400.

Subdoelstelling 1: Het beschikbare budget van €450 miljoen voor de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid volledig benutten en deelname van alle in aanmerking komende wegbeheerders realiseren.

Gemeenten, provincies en waterschappen zijn wegbeheerder van het grootste deel van het Nederlandse wegennet, waar ruim 70% van de verkeersdoden valt. Door het onderliggende wegennet veiliger in te richten, kunnen risico's die voortkomen uit onveilige infrastructuur worden verkleind. Via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid cofinanciert IenW voor maximaal 50% bewezen kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen op dit deel van het wegennet. De regeling bevordert risicogestuurd werken bij medeoverheden door risicoanalyses en uitvoeringsplannen als verplicht onderdeel van het aanvraagproces op te nemen. Het doel is om het beschikbare budget van €450 miljoen volledig te benutten en deelname van alle in aanmerking komende wegbeheerders te realiseren.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling.

1. Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers
2. Benutting en realisatie Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

In aanvulling op de meetbare gegevens stelt het SWOV de [factsheet](#) Verkeersdoden in Nederland op. In de factsheet is gedetailleerde 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 Strategisch Plan Verkeersveiligheid is om naar nul verkeersslachtoffers te gaan in 2050 en wordt uitgewerkt naar een bereikbaar Rijksdoel voor 2035, met meetbare indicatoren die de komende jaren worden gemonitord. Voor de zomer 2026 presenteert het kabinet een aangescherpte aanpak om de stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers te breken.

Tabel 27 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers					
	Basiswaarde 2002	2022	2023	2024	2025
Aantal verkeersdoden	1.066	745	684	675	759
Ernstig verkeersgewonden (volgens oude meetmethode)	16.100	–	–	–	
Ernstig verkeersgewonden (volgens nieuwe meetmethode)		8.300	7.400	7.800	7.800

Bron: CBS, 2025

Toelichting

1. Verkeersdoden: Op 17 april 2026 maakte het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bekend dat er in 2025 in Nederland 759 mensen om het leven kwamen door een verkeersongeval: 84 verkeersdoden meer dan een jaar eerder en 407 minder dan in 2000, toen er 1166 verkeersdoden waren. De meeste fatale slachtoffers, 281, betreffen bestuurders van een fiets (elektrische fiets en conventionele fiets), gevolgd door 228 automobilisten, 40 chauffeurs van bestel- en vrachtauto's, 59 voetgangers, 54 mensen in een scootmobiel, 53 motorrijders, 38 brom- en snorfietsers en 6 onbekend.
2. Ernstige verkeersgewonden: Naast deze fatale slachtoffers vielen er ook gewonden. In de Staat van de Verkeersveiligheid heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 2025 is het aantal ernstig verkeersgewonden[1] over 2024 vastgesteld op 7.800. Dit zijn 500 minder dan in 2022. De cijfers over 2025 worden dit najaar gepubliceerd.

2. Benutting en realisatie Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid is een door het Rijk beschikbaar gesteld budget om de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet te verbeteren. Het gaat hierbij om wegen die in beheer zijn van gemeenten, provincies en waterschappen. Om inzicht te houden in de voortgang en de effectiviteit van de gefinancierde maatregelen, worden de resultaten langs twee lijnen gevolgd. De eerste lijn is een indicator die, naast de benutting van het beschikbare budget en deelnamegraad, inzicht geeft in de werkelijke realisatie van de meest effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen, te beginnen met het aantal kilometers vrijliggend fietspad. Deze indicator wordt gaandeweg verder uitgebreid. Monitoring vindt plaats door middel van de verplichte verantwoording over de ontvangen rijksbijdrage door medeoverheden. De tweede lijn is de verwachte slachtofferreductie van de gefinancierde maatregelen, die SWOV per tranche onderzoekt. Voor de eerste en tweede tranche samen wordt deze geschat op circa 1.664 vermeden slachtoffers over de levensduur van de maatregelen.

Eenzelfde onderzoek naar de verwachte opbrengsten van de derde tranche volgt in 2027, na afronding van het derde aanvraagstijdvak.

1. Monitoring van budgetbenutting en deelnamegraad via de verplichte verantwoording door medeoverheden.

2. Kengetallen op maatregelniveau die inzicht bieden in het aantal gefinancierde verkeersveiligheidsmaatregelen en de realisatie.

SWOV-rapport met verwachte slachtofferreductie en kostenefficiëntie van de gefinancierde maatregelen uit tranche 3.

Subdoelstelling 2: Het aandeel automobilisten dat aangeeft nooit onder invloed van alcohol (in 2024 91%) of drugs (in 2024 99%) te rijden vergroten.

Rijden onder invloed van alcohol en/of drugs tast de rijvaardigheid aan en verhoogt de kans op een ernstig ongeval. Met de Bob-campagne wordt de sociale norm 'als je rijdt, drink je niet' hooggehouden en actief onder de aandacht gebracht. Daarnaast is het ministerie van IenW verantwoordelijk voor de bestuursrechtelijke maatregelen die CBR oplegt aan overtreeders en worden er subsidies verstrekt aan partners als TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland ten behoeve van educatie en voorlichting. In 2025 gaf 91% van de autobestuurders aan nooit onder invloed van alcohol te rijden en 99% niet onder invloed van drugs.[1] De BOB-evaluatie laat zien dat de norm om nuchter te rijden breed wordt gedragen: 91% vindt het normaal om geen alcohol te drinken als men nog moet rijden.[2] Tegen deze achtergrond blijft IenW zich inzetten voor het bevorderen van nuchter rijden, met als doel het aandeel automobilisten dat aangeeft nooit onder invloed van alcohol of drugs te rijden, te vergroten. De ontwikkeling van dit aandeel wordt niet alleen beïnvloed door de inzet van IenW, maar is mede afhankelijk van handhaving, maatschappelijke normvorming en de inzet van andere partijen. Naast periodieke vragenlijstonderzoeken en de evaluatie van de Bob-campagnes wordt gewerkt aan een aangepaste methodiek voor het meten van alcohol- en drugsgebruik onder verkeersdeelnemers, die in de toekomst ook kan worden benut voor de monitoring van de doelstelling.

3. Nuchtere verkeersdeelnemers

In het SPV wordt ingezet op proactief verkeersveiligheidsbeleid, gestuurd op basis van risico-indicatoren. In het SPV is Nuchtere bestuurders één van deze risico-indicatoren (SPI's). Voor deze indicator wordt het aandeel voertuigbestuurders gemonitord dat nooit onder invloed van alcohol of drugs aan het verkeer deelneemt. Het doel van deze monitoring is inzicht te verkrijgen in de mate waarin weggebruikers veilig aan het verkeer deelnemen. De resultaten worden gebruikt om de ontwikkeling van de risico-indicator te volgen. Momenteel vindt de monitoring plaats met periodieke vragenlijstonderzoeken en de evaluatie van de Bob-campagnes. Daarnaast wordt gewerkt aan een aangepaste methodiek voor het meten van alcohol en drugsgebruik onder verkeersdeelnemers, die in de toekomst ook kan worden benut voor de monitoring van de doelstelling.

Subdoelstelling 3: De naleving van de maximumsnelheid verhogen naar 70% in 2035.

Naleving van de snelheidslimiet wordt bepaald door een samenspel van normbesef, handhaving en weginrichting. De inzet is gericht op het versterken van het normbesef via de jaarlijkse campagne 'Hou je aan de snelheidslimiet'. Deze campagne is onderdeel van de campagnekalender verkeersveiligheid, wat betekent dat deze een bepaalde periode in het jaar op posters langs de autosnelwegen staat. Andere wegbeheerders besteden in diezelfde periode ook aandacht aan de campagne, waarvoor een toolkit met campagnemiddelen beschikbaar is.

Rijkswaterstaat zorgt op het rijkswegennet voor een inrichting die de naleving van de snelheidslimiet ondersteunt. Op het onderliggend wegennet ondersteunt IenW medeoverheden via de Investeringsimpuls

Verkeersveiligheid bij het realiseren van een geloofwaardige weginrichting die aansluit bij geldende of verlaagde snelheidslimieten. De naleving van de snelheidslimiet is de afgelopen vijf jaar stabiel op circa 63%, waarbij 18% van het verkeer dusdanig te hard rijdt dat zij een boete zouden krijgen opgelegd. Volgens de meest recente snelheidsmonitor uit 2024 is het algehele nalevingspercentage daarmee nagenoeg constant gebleven. IenW stelt zich tot doel om de naleving van de maximumsnelheid, in overleg met andere wegbeheerders en handhavingspartners, te verhogen naar 70% in 2035.

4. Naleving maximumsnelheid

In het SPV wordt ingezet op proactief verkeersveiligheidsbeleid, gestuurd op basis van risico-indicatoren. In het SPV is Veilige snelheid aangemerkt als een van de risico-indicatoren. Voor de risico-indicator Veilige snelheid bestaat een monitor over de opvolging van de snelheidslimiet. Met inzicht in gereden snelheden kunnen overheden, in combinatie met andere risico-factoren, afwegen of, waar en welke maatregelen nodig zijn.

Deze monitor gebruikt gegevens uit meetlussen op rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen om een landelijk beeld te maken van de ontwikkeling van bovengenoemde risico-indicator.

Subdoelstelling 4: Het aandeel weggebruikers dat structureel minimaal één maatregel neemt om afleiding te voorkomen vergroten.

Afleiding door telefoongebruik verhoogt het ongevalsrisico aanzienlijk. Dit geldt ook voor 'in-car systemen' die de functies van de telefoon aanbieden op vaste schermen in het voertuig. Met de jaarlijkse MONO-campagne wordt een duidelijke norm gesteld: onderweg rij je ongestoord en richt je je volledig op het verkeer en de rijtaak. Daarnaast worden weggebruikers gestimuleerd om concrete maatregelen te nemen om afleiding te voorkomen, zoals het activeren van de 'niet storen'-functie. Ook worden werkgevers via MONO-Zakelijk gestimuleerd om maatregelen te nemen zodat medewerkers onderweg niet afgeleid zijn. Het doel is om het aandeel weggebruikers dat structureel minimaal één maatregel neemt om afleiding te voorkomen (MONO rijden) te vergroten en daarmee het aandeel verkeersdeelnemers dat onderweg berichten leest of schrijft te verkleinen. Omdat de huidige effectonderzoeken over de campagne gericht zijn op specifieke doelgroepen, en andere bestaande onderzoeken in onvoldoende mate valide zijn voor deze doelstelling, doet IenW na de zomer een gerichte uitvraag die als nulmeting dient. Op basis daarvan wordt ook de subdoelstelling vastgesteld en zal IenW jaarlijks deze meting herhalen.

5. Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer, vooral door sociale media, vergroot het risico op een ongeval fors en is daarom specifiek onderdeel van het SPV. Het doel is om het aantal mensen dat onderweg berichten leest, terug te dringen. Omdat het een verslavingscomponent heeft, en binnenkomende berichten de grootste verleiding zijn, hanteren we als subdoel het aandeel mensen dat MONO rijdt: onderweg je telefoon op niet-storen, stil of weg, zodat je niet afgeleid wordt door notificaties van sociale media. Omdat de bestaande onderzoeken onvoldoende geschikt zijn voor het meten van deze doelstelling(en) gaat IenW in 2026 een nulmeting doen. Dit wordt een enquête-onderzoek uitgevoerd door een extern bureau. Op basis daarvan wordt de ambitie bepaald en wordt de meting jaarlijks herhaald.

1. Nulmeting door extern bureau, daarna jaarlijkse meting

Subdoelstelling 5: Het aandeel fietsers dat een helm draagt verhogen naar 25% in 2035.

Het dragen van een fietshelm vermindert het risico op ernstig en dodelijk hersenletsel aanzienlijk. Bij een helmdracht van 50% worden met een optimistische schatting jaarlijks circa 50 verkeersdoden en 800 ernstig gewonden voorkomen. Daarom wordt ingezet op het vergroten van het helmgebruik onder fietsers. Dit gebeurt via een landelijke promotie-strategie, waarbij campagnemateriaal wordt ontwikkeld en beschikbaar gesteld aan medeoverheden, verschillende mediakanalen worden benut en probeeracties worden georganiseerd. Daarnaast wordt vanuit het Rijk regie gevoerd op de samenwerking met betrokken partijen. Ook is een helmplicht aangekondigd voor gebruikers van elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (LEVs) tot 18 jaar. Het gebruik van de fietshelm is in Nederland nog beperkt, maar neemt geleidelijk toe. Het doel van lenW is dat in 2035 25% van de fietsers een fietshelm draagt. De ontwikkeling van de helmdracht wordt gemonitord via een combinatie van straatmetingen en vragenlijstonderzoek.

? Gebruik fietshelm

In de strategie voor het stimuleren van het vrijwillig gebruik van de fietshelm is vastgesteld dat we toewerken naar 25% fietshelmdracht in 2035. De voortgang in het percentage helmdracht meten we met behulp van vragenlijstonderzoeken en straatmetingen die jaarlijks plaatsvinden, uitgevoerd door een extern bureau. De monitor geeft inzicht in het helmgebruik naar leeftijd, geslacht en type fiets. Met behulp van de monitor kunnen ontwikkelingen in fietshelmgebruik over de jaren heen worden bekeken en kan het stimuleringsbeleid worden geëvalueerd.

1. Vragenlijstonderzoek uitgevoerd door extern bureau
2. Straatmetingen uitgevoerd door extern bureau

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.

Om de Nederlandse transport- en mobiliteitssector sterk, weerbaar en minder afhankelijk te maken van fossiele brandstoffen, moeten we die afhankelijkheid stap voor stap verkleinen. Meer autonomie vraagt om energie en brandstoffen die we in Europa of dichterbij huis kunnen opwekken, produceren en beschikbaar maken. Dat betekent dat de mobiliteitssector zich verder moet aanpassen en meer gebruik moet maken van elektriciteit, biobrandstoffen en synthetische brandstoffen. Daarbij moeten we efficiënt omgaan met energie, want energie die we niet gebruiken stoot geen CO2 uit en hoeft niet te worden opgewekt of geproduceerd. Dit is ook nodig om te kunnen voldoen aan de doelen uit de Klimaatwet. Voor 2050 werken we toe naar een klimaatneutrale samenleving met als tussendoel om in 2030 55% minder CO2 uit te stoten dan in 1990. Hiervoor moet in 2050 de Nederlandse mobiliteitssector volledig onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Daarnaast is Europees besloten dat de lidstaten hun gezamenlijk finaal en primair energieverbruik met 11,7% dienen te verminderen ten opzichte van de prognoses voor het energieverbruik in 2030. Voor Nederland betekent dit een finaal energieverbruik van maximaal 1609 petajoule (PJ) en een primair energieverbruik van maximaal 1935 PJ in 2030.

Om een toekomstbestendige, minder afhankelijke en schone mobiliteitssector te realiseren streven we naar slimmer, anders en schoner reizen van personen en vervoer van goederen. Emissievrije personen- en bestelauto's zijn voor steeds meer gebruikers een aantrekkelijker alternatief. Emissievrije

voertuigen zorgen naast reductie van CO₂-emissie ook voor verdere reductie van de stikstofemissie en dragen bij aan een betere luchtkwaliteit. Voor zwaardere vormen van vervoer zetten we in op verbetering van de efficiency, verandering naar duurzame modaliteit en duurzame transportmiddelen door over te stappen naar emissievrije voertuigen en inzet van hernieuwbare energiedragers. Ook realiseren wij een landelijk dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur voor de verschillende modaliteiten. Belangrijke randvoorwaarde voor deze transitie en het opbouwen van meer energieonafhankelijkheid is de beschikbaarheid van voldoende duurzame energiedragers, zoals hernieuwbare elektriciteit, biobrandstoffen en hernieuwbare waterstof, en de uitrol van de bijbehorende tank- en laadinfrastructuur, waarbij de uitdagingen rondom netcongestie aangepakt moeten worden.

Het duurzame mobiliteitsbeleid is gebaseerd op vier pijlers:

1. Elektrische personenauto's
2. Verduurzaming logistiek
3. Hernieuwbare brandstoffen
4. Vergroenen reisgedrag

Aan de hand van deze pijlers zijn vier subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: Een emissievrij wagenpark personenauto's in 2050, waarbij in 2030 het aandeel volledig elektrische personenauto's is gestegen naar minimaal 21%.

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. Om te borgen dat in 2050 het hele wagenpark emissievrij is, geldt als ijkpunt dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissievrij zijn. Daarbij geldt als tussendoel dat in 2030 het aandeel volledig elektrische personenauto's stijgt van 7,4% (peildatum februari 2026) naar minimaal 21 procent. Het beleid richt zich op normering, beprijzing en stimulering.

Daarnaast versnelt het kabinet de ingroei van elektrische auto's door per 2027 de zakelijke leasemarkt te normeren via een pseudo-eindheffing in de loonbelasting. Dit draagt bij aan de opgave van het kabinet dat elektrisch rijden fiscaal aantrekkelijk blijft. Om de groei van elektrisch vervoer te kunnen faciliteren wordt ook gestuurd op een landelijk dekkend laadnetwerk, waarbij voertuigen steeds meer slim en netbewust worden geladen.

Subdoelstelling 2: Een emissievrije transportsector inclusief bouwmaterieel in 2050, waarbij in 2030 het aandeel elektrische bestel- en vrachtauto's groeit naar respectievelijk minimaal 25% en minimaal 10%.

(Bouw)logistiek is een belangrijke motor van onze economie en daarmee van onze samenleving. Tegelijkertijd zijn logistieke activiteiten een belangrijke bron van CO₂-uitstoot en andere luchtverontreinigende emissies. Daarom zijn diverse maatregelen overeengekomen om de logistieke (bouw-) sector te verduurzamen. Het doel is een emissievrije transportsector in 2050. Dit betekent de verduurzaming van ongeveer 1 miljoen bestelauto's en 160.000 vrachtauto's. Hierbij is als doel gesteld om in 2030 het aandeel emissievrije bestelauto's van 5% (peildatum februari 2026) naar minimaal 25% te laten stijgen en het aandeel emissievrije vrachtauto's van 1,4% (peildatum februari 2026) naar minimaal 10 procent. Hierbij heeft Nederland de ambitie om in 2040 100% van de vrachtwagen nieuwverkopen emissievrij te laten zijn. Om dit doel te realiseren werken we ook internationaal samen met onder meer het Verenigd Koninkrijk en

de Verenigde Staten. Ook voor ander zwaar vervoer, zoals OV-bussen en touringcars, zijn afspraken over verduurzaming met de sector en medeoverheden gemaakt. In 2030 dienen alle bussen in het stad- en streekvervoer emissievrij te zijn. Het beleid richt zich op aanschafsubsidies van voertuigen en verdere uitbreiding van het laadnetwerk, ook voor zware voertuigen.

Het programma voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) draagt bij aan de reductie van schadelijke emissies, zoals fijnstof en stikstof. SEB is cruciaal voor het realiseren van de woningbouwopgave en de infrastructuur-instandhoudingsopgave binnen de beperkte beschikbare stikstofruimte. De Routekaart SEB zet in dat al het lichte bouwmaterieel dat wordt uitgevraagd door ondertekenaars van het Convenant SEB vóór 2030 emissieloos is, terwijl zwaarder materieel zo snel mogelijk daarna volgt. Dit gebeurt met instrumenten zoals een subsidieregeling (SSEB), middelen voor medeoverheden (SPUK SEB) en Rijksdiensten en is er een Kennis-, Opschalings- en Praktijkervaringsprogramma (KOP).

Subdoelstelling 3: Het gebruik van fossiele brandstoffen in het wegverkeer volledig is afgebouwd in 2050, waarbij in 2030 minimaal 28,4% van de broeikasgasemissies in de brandstofketen van de wegsector wordt gereduceerd door de inzet van hernieuwbare energiedragers in plaats van fossiele brandstoffen.

De overstap naar hernieuwbare energiedragers is van groot belang om wegtransport sterk, weerbaar, minder afhankelijk te maken van fossiele brandstoffen en te verduurzamen. Het eindbeeld is zero-emissie, waarbij wegvoertuigen met een verbrandingsmotor worden vervangen door batterij-elektrische en waterstof-elektrische voertuigen.

Voor de komende decennia is een steeds groter aandeel biobrandstoffen een kostenefficiënte manier om CO₂ te reduceren. De Brandstoftransitieverplichting schrijft brandstofleveranciers voor om een toenemend aandeel hernieuwbare brandstoffen in te zetten, niet alleen in wegvervoer, maar ook in binnenvaart en zeevaart. Per 1 januari 2026 is het hervormde systeem Energie Vervoer in Nederland in werking getreden; de Nederlandse implementatie van de verplichtingen in de aangescherpte Europese hernieuwbare energierichtlijn (RED-III) is daarmee een feit. Hiermee wordt in 2030 minimaal 28,4% van de broeikasgasemissies in de brandstofketen van de wegsector, 8,2% van de zeevaart en 14,5% van de binnenvaart gereduceerd door de inzet van hernieuwbare energiedragers in plaats van fossiele brandstoffen. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) rapporteert hier jaarlijks over.

Vanuit de Europese verordening Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) wordt een basisinfrastructuur voor waterstof verplicht gesteld. In de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) worden de aanschaf van waterstofvoertuigen en de ontwikkeling van waterstof-tankstations aan elkaar gekoppeld.

Subdoelstelling 4: Verminderen CO₂-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. Hiertoe vergroten we de kennis over de mogelijkheden, faciliteren we werkgevers,

gemeentes en maatschappelijke partners en hebben we regelgeving gericht op bewustzijn ontwikkeld. Voor het totale pakket van maatregelen wordt de bijdrage aan de CO₂-uitstoot periodiek in kaart gebracht.

Meetbare gegevens subdoelstellingen

Hieronder zijn de met deze subdoelstellingen verbonden meetbare gegevens opgenomen.

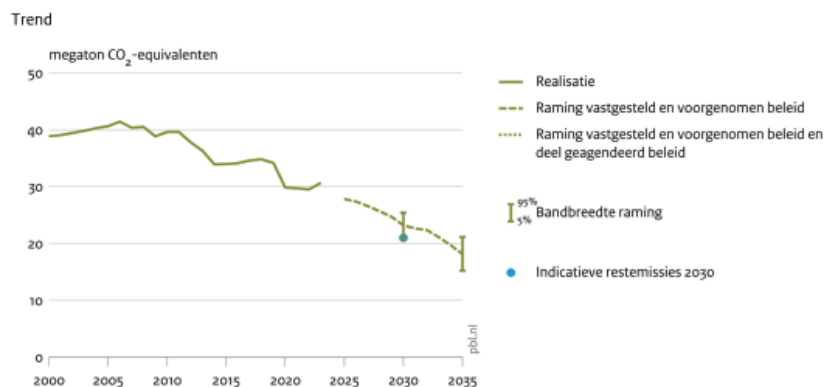
1. Broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit
2. Energieverbruik door (onder andere) mobiliteit
3. Klimaat- en Energienota / Dashboard Klimaatbeleid

1. 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. De indicatieve restemissie voor de binnenlandse mobiliteit is 21,3 megaton (Mton) CO₂ in 2030. De Klimaat- en Energieverkenning (KEV) raamt jaarlijks de verwachte ontwikkeling van broeikasgasemissies en energieverbruik.

Figuur 11 Emissie broeikasgassen door binnenlandse mobiliteit

Emissie broeikasgassen door binnenlandse mobiliteit



Bron: Klimaat- en Energieverkenning 2025, figuur 2.10

Toelichting

In 2024 waren de broeikasgasemissies door binnenlandse mobiliteit 29,2 Mton CO₂. Dit is een daling, met name door minder gebruik van diesel, een hogere inzet van biobrandstoffen en een toename van elektrificatie van het wagenpark. De uitstoot per gereden kilometer is de afgelopen jaren afgenomen vanwege een toename van het aandeel elektrisch gereden kilometers en een hogere bijmenging van hernieuwbare brandstoffen.

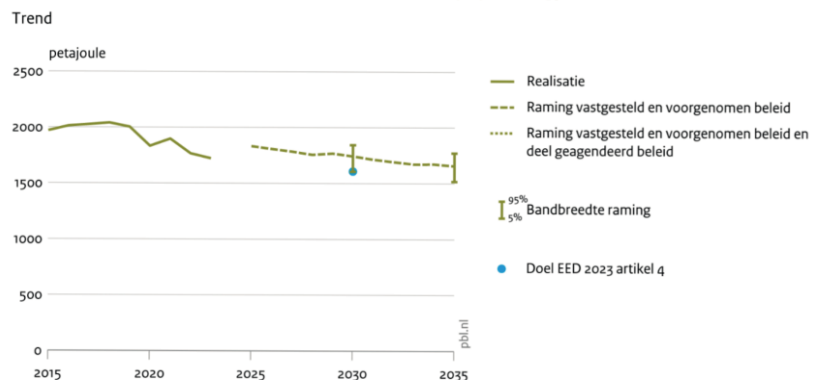
Op basis van de vastgestelde en voorgenomen beleidsmaatregelen dalen de broeikasgasemissies van de mobiliteit naar verwachting naar 23,5 Mton CO₂ in 2030. De geraamde daling van de uitstoot tot 2030 is vooral toe te schrijven aan de snelle toename van het aantal elektrische voertuigen in het wegverkeer en de steeds grotere inzet van biobrandstoffen. In de sector mobiliteit wordt de onzekerheidsbandbreedte van de raming met name bepaald door onzekerheid over de energieprijzen door geopolitieke ontwikkelingen, de prijsontwikkeling van batterijen, het aandeel hernieuwbare elektriciteit dat wordt ingeboekt in het kader van de brandstoftransitieverplichting en het ketenrendement van biobrandstoffen.

2. 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% (1.575-1.803 PJ). Met aanvullend beleid stijgt de kans tot circa 20% (1.556 – 1.784 PJ).

Figuur 12 Finaal energieverbruik volgens energie-efficiëntierichtlijn (EED 2023)

Finaal energieverbruik volgens energie-efficiëntierichtlijn (EED 2023)



Bron: Klimaat- en Energieverkenning 2025, tabel 3.1

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.

3. Klimaat- en Energienota / Dashboard Klimaatbeleid

De vier subdoelstellingen dragen samen bij aan het verlagen van de broeikasgasemissies van de binnenlandse mobiliteit. Vanaf 2025 worden jaarlijks de Klimaat- en Energieverkenning, de Klimaat- en Energienota en het [Dashboard Klimaatbeleid - Mobiliteit](#) met Prinsjesdag gepubliceerd. 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 te vinden in het Dashboard Klimaatbeleid.

Subdoelstelling 5: Verhogen van het aantal fietskilometers

Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) ondersteunt de gezamenlijke ambitie van het Rijk en regio om in 2027 20% meer fietskilometers te realiseren. Het beleid voor actieve mobiliteit (fietsen en lopen) draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en duurzaamheid. Het speelt een belangrijke rol voor de mobiliteit van de toekomst. Actieve mobiliteit vermindert de druk op het mobiliteitssysteem, verbetert de luchtkwaliteit en bevordert een gezonde leefomgeving. Daarmee maakt actieve mobiliteit onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie en is het van belang voor het functioneren van het mobiliteitssysteem als geheel.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op de beleidsterrein Wegen en Verkeersveiligheid.

Wegverkeersbeleid

Voor de implementatie van Europese en nationale wet- en regelgeving over goederenvervoer over de weg worden de gevolgen voor de uitvoering in kaart gebracht. Het gaat hier bijvoorbeeld om regelgeving over «maten en gewichten» van wegvervoer. De noodzakelijke aanpassingen in processen en capaciteit om tot goede uitvoering te kunnen komen, worden vanuit de begroting IenW gefinancierd.

Er wordt binnen het programma «verzorgingsplaats van de toekomst» gewerkt aan een nieuwe wet voor het verdelen van vergunningen voor laadinfrastructuur en shops op verzorgingsplaatsen. Daarnaast wordt een routekaart opgesteld, waarin de vergunningverlening gepland wordt over het netwerk. Via inrichtingsplannen wordt gewerkt aan een veilige inrichting van de verzorgingsplaats.

Voertuigen en Digitale Infrastructuur

De inzet binnen het programma Voertuigen en Digitale Infrastructuur is gericht op het stimuleren van aanvullende veiligheidsmaatregelen door voertuigfabrikanten, onder meer via actieve deelname aan en het lidmaatschap van Euro NCAP. Deze aanpak blijkt succesvol: veel fabrikanten nemen vrijwillig deel aan de veiligheidsbeoordeling en realiseren veiligheidsniveaus die verder gaan dan de geldende regelgeving. Een voorbeeld hiervan is het tegengaan van afleiding door belangrijke voertuigfuncties weer via fysieke bedieningselementen toegankelijk te maken in plaats van uitsluitend via digitale menu's.

Daarnaast wordt in internationaal en Europees verband bijgedragen aan de ontwikkeling van regelgeving die de voertuigveiligheid verder versterkt. Via pilots voor autonoom vervoer wordt gewerkt aan een veilige introductie van het testen van autonome voertuigen binnen het openbaar vervoer en de logistieke sector.

Binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata worden afspraken gemaakt met navigatiediensten en wegbeheerders over het digitaal beschikbaar stellen van verkeersveiligheidswaarschuwingen in navigatieapps, bijvoorbeeld voor rode kruizen, wegafsluitingen en naderende nood- en hulpdiensten.

Ook wordt via innovatieve programma's zoals Road Monitor ingezet op het verkrijgen van nauwkeuriger inzicht in locaties waar zich bijvoorbeeld bijna-ongevallen voordoen, door het aggregeren van data uit voertuigen.

De inzet is erop gericht om met een aangescherpte aanpak de stijgende trend van het aantal verkeersslachtoffers te keren, binnen de mogelijkheden die beschikbaar zijn om hierop invloed uit te oefenen. Hierbij staan de verbetering van voertuigveiligheid, de veilige introductie van nieuwe mobiliteitstechnologieën en het beter benutten van data voor verkeersveiligheidsdoeleinden centraal.

Actieve en Lichte Mobiliteit

Voor veel dagelijkse verplaatsingen, naar school, werk, het station, de huisarts of de supermarkt, is actieve mobiliteit (fietsen en lopen) een snelle, gezonde en praktische keuze. Actieve mobiliteit wordt in 2027 verder uitgebouwd binnen de bereikbaarheidsstrategie van het kabinet met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het NTF heeft tot doel in 2027 20% meer fietskilometers te realiseren. In 2027 start, in brede samenwerking door overheidslagen heen, de implementatie van de uitvoeringsagenda NTF.

De grootste meerwaarde van actieve mobiliteit ontstaat in samenhang met ruimtelijke opgaven. Bij nieuwe woonwijken en herontwikkelingen is het uitgangspunt dat bewoners hun dagelijkse bestemmingen vlot en veilig per fiets of te voet kunnen bereiken. In 2027 wordt gebiedsgericht gewerkt de ruimtelijke opgave om dagelijkse bestemmingen vlot en veilig te bereiken. Dit in lijn met de Nota Ruimte en via de doorontwikkeling van mobiliteitshubs die fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit met elkaar verbinden.

Met de Aanpak Fatbikes worden in 2027 verdere maatregelen genomen om jongeren te beschermen, de veiligheid op de weg te vergroten en overlast terug te dringen. Dit gebeurt onder andere door het uitwerken van een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, het instellen van een minimumleeftijd, het invoeren van een helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes en LEVs (inwerkingtreding naar verwachting per 1 september 2027), acties op het gebied van handhaving op snelheid en het aanscherpen van regels voor de verkoop van elektrische fietsen of onderdelen daarvan¹³.

In 2026 is het subsidieprogramma Fietsveiligheid Voorop gelanceerd, voor het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland via praktijkgericht onderzoek en innovatie. In 2027 start de uitvoering van de subsidies voor het onderbouwen van bestaande gedragsinterventies.

Verkeersveiligheid

IenW zet in op het verminderen van de grootste risico's in het verkeer. Er komt een Strategische Agenda Verkeersveiligheid specifiek voor het Rijkswegennet. Daarnaast werken we door aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2031 (SPV). Dit doen we samen met decentrale overheden en maatschappelijke partners.

Concreet gaan we in 2027 aan de slag met:

¹³ Aanpak Fatbikes | Tweede Kamer der Staten-Generaal (Kamerstukken II 2025-2026, 29398 nr.1220)

- **Veilige infrastructuur:** lenW werkt verder aan de uitvoering van infrastructuurle verbetermaatregelen op de Rijks-N-wegen. Ook worden medeoverheden financieel ondersteund bij het nemen van maatregelen via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.
- **Veilig gedrag:** Er worden vier landelijke campagnes gevoerd gericht op de thema's: snelheid, rijden onder invloed (Bob), afleiding (MONO) en fietsverlichting. Ook verkent lenW samen met JenV de invoering van een alcoholslot in het strafrecht.
- **Veilige voertuigen:** Met inzet op (inter)nationale wet- en regelgeving wordt gezorgd dat voertuigen voldoen aan (verkeers)veiligheidseisen en voertuigveiligheid verder wordt aangescherpt. Ontwikkelingen op het gebied van automatisering en digitalisering worden daarin meegenomen net als internationale afspraken over gemaakt over standaardisering en toelating. Daarnaast worden er pilots autonoom vervoer in het OV en de ILogistieke sector uitgerold, om in de Nederlandse context ervaring op te doen, te leren voor passende wet- en regelgeving en zo er voor te zorgen dat deze ontwikkeling gaat bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke uitdagingen en bij te dragen aan een veilige oplossing voor maatschappelijke problematiek (zoals bijvoorbeeld het chauffeurstekort).
- **Veilig fietsen:** lenW zet in op het vergroten van de fietsveiligheid via het Meerjarenplan Fietsveiligheid.

Aanvullende klimaatmaatregelen 2026

Coalitieakkoord

In de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2025 constateerde het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat de kans zeer klein is dat Nederland het 55%-reductiedoel in 2030 uit de Klimaatwet haalt. In het coalitieakkoord is afgesproken om in te blijven zetten op dit doel door de implementatie en realisatie van maatregelen die reeds zijn afgesproken en te versnellen op doorbraken waar mogelijk. Tegelijkertijd wordt er ingezet op langetermijnbeleid om de klimaatdoelen voor 2040 en 2050 te halen.

Elektrificatie is daarbij een belangrijk onderdeel van de transitie en zorgt bovendien voor minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Daarom is in het coalitieakkoord afgesproken dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt uitgebreid en dat elektrisch rijden aantrekkelijk blijft. Zo is er een verkenning opgenomen om de grondslag in de mrb aan te passen van gewicht naar oppervlakte of omvang.

Daarnaast wordt er een voorstel uitgewerkt voor de continuering van de stroomvoorziening en de aanleg van 'Stopcontact op Land' voor laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen. Met middelen uit het Klimaat- en energiefonds (KEF) kan de stroomvoorziening na afloop van de huidige vergunningen worden voortgezet en kunnen op een aantal locaties zwaardere aansluitingen worden gerealiseerd. Het aantal elektrische personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's zal de komende jaren sterk toenemen en daarmee ook de behoefte om onderweg te laden. Dat vraagt om voldoende elektriciteitscapaciteit op de circa 230 verzorgingsplaatsen langs de snelweg. De KEF-middelen zijn middels een Nota van Wijziging naderhand toegevoegd aan de OB2026.

Verder is in het coalitieakkoord afgesproken om samen met Duitsland en Frankrijk op te trekken om de brandstoftransitieverplichting te verlengen na 2030. De brandstoftransitieverplichting (RED III-implementatie) is per 1 januari 2026 in werking getreden. Deze verplichting zorgt voor minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, diversificatie van de

grondstoffenbasis en voor investeringszekerheid en een nieuw economisch verdienmodel. De brandstoffentransitieverplichting geldt naast wegvervoer ook voor binnenvaart en zeevaart.

Voor binnenlandse en internationale mobiliteit worden transitiepaden opgesteld met een doorkijk naar 2040 en 2050. Als we de afhankelijkheid van fossiele energie willen afbouwen, de economische kansen daarvan willen benutten en Nederland tijdig willen voorbereiden, moeten we verder vooruitkijken en meer langetermijnperspectief bieden. Daarom werken we de routes naar onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen voor binnenlandse en internationale mobiliteit verder uit. De eerste contouren worden op Prinsjesdag 2026 gepubliceerd. Deze transitiepaden worden betrokken in de voorjaarsbesluitvorming 2027, waar het kabinet indien nodig aanvullende nationaal geborgde maatregelen zal nemen om het klimaatdoel van 2040 te halen.

Voorjaarsbesluitvorming

Bij de voorjaarsbesluitvorming 2026 zijn er in het (ontwerp)-meerjaren-programma van het KEF middelen toegekend voor het opzetten van een inruilregeling van een fossiele auto naar een tweedehands elektrische auto. Zo wordt de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's gestimuleerd en wordt elektrisch rijden toegankelijker voor lagere inkomensgroepen. Dit draagt bij aan het afbouwen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en aan minder uitstoot van broeikasgassen. Ook zijn er in het KEF middelen gereserveerd voor een gedragscampagne duurzame mobiliteit. De middelen uit het KEF worden, indien er voldaan is aan de voorwaarden, overgeheveld naar de lenW-begroting.

Energieschok

Om op korte termijn de weerbaarheid tegen economische schokken als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen met betrekking tot de vraag naar energie te vergroten is besloten om de inruilregeling versneld in te voeren om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen sneller af te bouwen. Daarnaast zijn er maatregelen getroffen om burgers en bedrijven te ondersteunen. Zo is de mrb voor bestelauto's tijdelijk verlaagd en is de onbelaste reiskostenvergoeding met € 0,02 verhoogd naar € 0,25 per kilometer.

Europese ontwikkelingen

Naast nationale regelgeving is Europese regelgeving een belangrijke drijfveer voor de ingroei van elektrische voertuigen. De Europese Commissie publiceerde in december 2025 het Automotive Package. Hierin is voorgesteld om het emissiereductiedoel per 2035 te verlagen van 100% naar 90% emissiereductie (t.o.v. de referentiewaardes uit 2021). Zonder aanvullend nationaal beleid leidt dit tot een lagere nieuwverkoop van elektrische voertuigen in 2035 en wordt de ingroei vertraagd. Dit heeft tot gevolg dat in 2050 meer voertuigen zijn met een verbrandingsmotor en meer gebruik moet worden gemaakt van biobrandstoffen en synthetische brandstoffen om te komen tot een klimaatneutrale mobiliteitssector.

Netcongestie

Om bedrijven te helpen te verduurzamen in tijden van netcongestie wordt een loket ingericht bij RVO voor advies aan bedrijven en worden ook middelen beschikbaar gesteld voor het nemen van mitigerende maatregelen, zoals het plaatsen van batterijen en maatwerkadvies.

Vier pijlers

De pijler actieve mobiliteit valt niet meer onder artikel 14.3. Het beleidsonderwerp is geïntegreerd met artikel 14.2 verkeersveiligheid. De middelen op de begroting zijn overgeheveld naar dit artikel.

Met Prinsjesdag 2026 publiceert het PBL de Klimaat- en Energieverkenning 2026 waarin op basis van geactualiseerde ramingen van broeikasgas-emissies en energieverbruik een prognose wordt gegeven over het behalen van de klimaat- en energiebesparingsdoelen in 2030. Dit kan aanleiding geven tot intensivering van het beleid om de wettelijke doelen te kunnen halen. De minister van Klimaat en Groene Groei heeft hierin een coördinerende rol. Aangezien de sector mobiliteit een bijdrage levert aan het behalen van deze wettelijke doelen, kunnen eventuele intensiveringen van invloed zijn op het mobiliteitsbeleid.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 28 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 14 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	434.416	414.127	433.578	325.257	248.695	202.256	80.466
Uitgaven	392.606	313.220	486.566	465.836	316.435	316.118	98.208
14.1 Netwerk	27.406	21.503	15.397	17.301	16.012	16.072	16.722
Opdrachten	10.099	7.518	9.838	11.741	10.268	10.328	10.978
Wegverkeersbeleid	4.274	2.900	3.364	3.498	2.927	2.864	2.760
Voertuigen en Digitale Infrastructuur	4.737	2.524	5.328	5.323	4.546	4.684	5.144
Overige opdrachten	1.088	2.094	1.146	2.920	2.795	2.780	3.074
Subsidies (regelingen)	150	0	0	0	0	0	0
Overige subsidies	150	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschappen	10.017	8.789	5.559	5.560	5.744	5.744	5.744
Bijdrage aan agentschap RWS	7.572	8.711	5.559	5.560	5.744	5.744	5.744
Overige bijdragen	2.445	78	0	0	0	0	0
Bijdrage aan medeoverheden	6.110	4.685	0	0	0	0	0
Bijdrage aan Caribisch Nederland	6.110	4.685	0	0	0	0	0
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	1.030	511	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	1.030	511	0	0	0	0	0
14.2 Verkeersveiligheid	19.602	20.567	24.587	21.862	21.198	18.900	16.081
Opdrachten	5.134	6.143	9.320	8.736	8.551	6.629	4.536
Opdrachten Verkeersveiligheid	4.487	3.636	3.763	5.080	5.019	4.871	4.036
Overige opdrachten	647	2.507	5.557	3.656	3.532	1.758	500
Subsidies (regelingen)	9.837	11.506	12.063	10.056	9.679	9.354	8.947
Veilig Verkeer Nederland (VVN)	3.956	4.199	3.876	3.566	3.425	3.784	3.766
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)	4.433	4.634	4.130	3.799	3.652	3.968	3.951
Overige subsidies	1.448	2.673	4.057	2.691	2.602	1.602	1.230
Bijdrage aan agentschappen	754	593	1.127	1.077	1.027	1.027	727
Bijdrage aan agentschap RWS	754	593	1.127	1.077	1.027	1.027	727
Bijdrage aan ZBO's/RWT's	3.877	2.075	2.077	1.993	1.941	1.890	1.871
Bijdrage aan CBR	3.398	2.075	2.077	1.993	1.941	1.890	1.871
Overige bijdragen	479	0	0	0	0	0	0
(Schade)vergoeding	0	250	0	0	0	0	0
Stint	0	250	0	0	0	0	0
14.3 Slimme en duurzame mobiliteit	345.598	271.150	446.582	426.673	279.225	281.146	65.405
Opdrachten	46.887	47.549	147.483	138.395	109.267	119.584	35.988

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Innovatie en Intelligente Transportsystemen	9.569	10.499	16.564	16.134	10.350	8.686	7.702
Klimaatakkoord	0	2.556	12.053	25.551	24.400	14.424	0
Verkeersemissies	507	164	3.060	3.225	3.243	3.222	673
KF: Laadinfra wegverkeer	258	0	9.652	545	1.557	28.869	0
Programma Vergroening Reisgedrag	1.457	2.320	6.692	5.848	2.408	36.567	25.924
Verduurzaming logistiek	9.509	5.320	13.000	9.000	9.010	9.000	0
NGF: Dutch Metropolitan Innovations (DMI)	12.370	12.586	18.846	15.557	0	0	0
KF: Laadinfra bouw	0	0	58.754	56.023	54.205	15.084	0
KF: Zero-emissie zones	134	1.832	2.582	1.664	332	0	0
Overige opdrachten	13.083	12.272	6.280	4.848	3.762	3.732	1.689
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>217.865</i>	<i>178.631</i>	<i>264.991</i>	<i>250.006</i>	<i>148.044</i>	<i>150.353</i>	<i>21.750</i>
Duurzame Mobiliteit	7.961	15.150	18.100	35.479	22.701	0	0
Elektrisch Vervoer	66.073	21.830	11.728	7.622	0	0	0
Laad en AanZET	52.521	42.406	0	0	0	0	0
Bronmaatregelen Stikstof	22.843	28.429	35.380	41.042	39.824	23.111	20.000
KF: Laadinfra wegvervoer	41.649	50.948	103.823	79.703	38.136	49.736	0
KF: Laadinfra Bouw	7.190	7.500	31.500	25.000	2.500	12.500	0
Vergroenen reisgedrag	1.584	2.500	8.671	8.671	5.921	5.484	1.750
KF: SWIM	14.662	6.516	23.722	28.722	38.722	59.522	0
KF: inruilregeling	0	0	30.193	22.207	0	0	0
Overige Subsidies	3.382	3.352	1.874	1.560	240	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>30.329</i>	<i>29.713</i>	<i>18.208</i>	<i>14.482</i>	<i>11.914</i>	<i>11.209</i>	<i>7.667</i>
Bijdrage agentschap RWS	4.306	3.941	2.350	2.400	2.450	2.450	1.950
Bijdrage agentschap NEA	5.784	5.514	5.180	4.476	4.364	4.255	4.140
Bijdrage agentschap RVO	19.341	18.103	9.020	5.685	3.502	3.398	1.577
Bijdrage aan agentschap RIVM	566	489	0	0	0	0	0
Overige bijdragen aan agentschappen	332	1.666	1.658	1.921	1.598	1.106	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>44.152</i>	<i>14.014</i>	<i>15.900</i>	<i>23.790</i>	<i>10.000</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Duurzame Mobiliteit	27.767	13.960	13.400	21.290	10.000	0	0
Mobiliteit en Gebieden	892	54	0	0	0	0	0
KF - Laadinfra	15.493	0	2.500	2.500	0	0	0
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>577</i>	<i>233</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige bijdragen	577	233	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>5.788</i>	<i>1.010</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige bijdragen	5.788	1.010	0	0	0	0	0
Ontvangsten	16.397	5.782	5.782	5.782	5.782	5.782	5.781

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Netwerk (€ 15,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 9,8 miljoen)

- *Wegverkeersbeleid (€ 3,4 miljoen)*. Dit betreffen voornamelijk (onderzoeks)opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen, de wegvervoerssector en verzor-

- gingsplaatsen. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1. Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het Hoofdwegennet.
- *Voertuigen en Digitale Infrastructuur (€ 5,3 miljoen)*. Dit betreft (onderzoeks)opdrachten op het gebied van Voertuigen en Digitale infrastructuur. Het gaat hier o.a. opdrachten in het kader van het versterken van de (cyber)weerbaarheid van de vitale infrastructuur en de organisaties in de wegvervoer sector. Daarnaast betreft het uitgaven voor Euro NCAP en overige opdrachten in het kader van voertuigontwikkeling, toelating en smart mobility, zoals de ontsluiting van mobiliteitsdata en het toekomstbestendig maken van de (digitale) infrastructuur, en de inzet op het voorbereiden van uitvoeringsorganisaties op autonoom vervoer en de pilots met autonoom vervoer in het OV en Logistiek. Hiermee zijn ook uitvoeringstoetsen ter implementatie van Europese wet- en (voertuig)regelgeving én ter aanscherping van nationale wet- en regelgeving gefinancierd. Het draagt hierdoor bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1. Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het Hoofdwegennet en 2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.
 - *Overige opdrachten (€ 1,1 miljoen)*. Dit betreft uitgaven aan diverse (onderzoeks)opdrachten, onderzoeken, communicatie, monitoring en evaluatie van gedrag- en vraagbeïnvloeding en het meerjarenprogramma MIRT. Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1. Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het Hoofdwegennet.

Bijdragen aan agentschappen (€ 5,6 miljoen)

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 5,6 miljoen)*. Deze bijdrage heeft betrekking op de inzet van de kennis en kunde van RWS in het kader van beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert in 2027 onder meer capaciteit voor de advisering op het stikstofdossier en voor de besluitvorming van MIRT projecten. De minister draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1. Het beter benutten, instandhouden en ontwikkelen van het Hoofdwegennet.

2. Verkeersveiligheid (€ 24,6 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 9,3 miljoen)

- *Opdrachten Verkeersveiligheid (€ 3,8 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 jaarlijks terugkerende campagnes, onderzoeken ter verbetering van verkeersveiligheidsdata, diverse verkeersveiligheidsonderzoeksopdrachten, onderzoeken voor fatbikes en andere lichte voertuigen, onderzoeken ten behoeven van veranderingen rondom rijbewijzen, uitwerken zero tolerance en veelplegersaanpak uit het coalitieakkoord. Om gedragsbeïnvloeding te bereiken wordt onder meer het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid uitgevoerd (onder andere BOB en MONO). Het draagt hiermee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen en Subdoelstelling 1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.
- *Overige opdrachten (€ 5,5 miljoen)*. Dit betreft opdrachten voor Van Rijles Naar Rijonderwijs, en het meerjarenplan fietsveiligheid. Onder andere gaat het om communicatieopdrachten en beleidsmatige

onderzoeksopdrachten. Daarnaast wordt een deel van het budget bij Voorjaarsnota overgeboekt naar het instrument voor bijdragen aan ZBO's/RWT's voor onder andere bijdragen aan IBKI. Dit draagt bij aan de specifieke doelstelling 2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen.

Subsidies (€ 12,1 miljoen)

- *Veilig Verkeer Nederland (€ 3,8 miljoen) en Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (€ 4,1 miljoen).* Er worden in 2027 subsidies verstrekt aan maatschappelijke organisaties Veilig Verkeer Nederland (VVN) en 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. Daarmee draagt deze subsidie bij aan de realisatie van de specifieke doelstelling 2.
- *Overige subsidies (€ 4,1 miljoen).* In 2027 worden onder andere subsidies verstrekt aan TeamAlert, CROW voor de Aanpak SPV en enkele incidentele subsidies, bijvoorbeeld aan het motorplatform en voor onderzoek naar effect medicijngebruik op de rijvaardigheid. Daarmee draagt deze subsidie bij aan de realisatie van de specifieke doelstelling 2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen en Subdoelstelling 1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.

Bijdragen aan agentschappen (€ 1,1 miljoen)

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 1,1 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 reserveert in 2027 onder meer capaciteit voor de advisering op verschillende onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid. Daarmee draagt deze subsidie bij aan de realisatie van de specifieke doelstelling 2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen en Subdoelstelling 1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 2,1 miljoen)

- *Bijdrage aan CBR (€ 2,1 miljoen).* Dit betreft de reguliere bijdrage aan het CBR voor vorderingenonderzoek medisch en rijvaardigheid een de WAU bijdrage en POK . Daarmee draagt deze bijdrage bij aan de realisatie van de specifieke doelstelling 2. Elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen en Subdoelstelling 1. Structurele verbetering van de verkeersveiligheid op de weg.

3. Slimme en duurzame mobiliteit (€ 446,6 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 147,5 miljoen)

- *Innovatie en intelligente transportsystemen (€ 16,5 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. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.

- *Klimaataakkoord (€ 11,7 miljoen)*. Op de begroting van lenW staan klimaatmiddelen die elk jaar bij de begroting naar het juiste financiële instrument worden overgeboekt voor onder andere opdrachten Verduurzaming Logistiek en Elektrisch Vervoer, uitvoeringskosten RWS. Daarnaast staan hier middelen die nog moeten worden ingezet voor een regeling voor bussen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *Verkeersemisies (€ 3,1 miljoen)*. Voor verkeersemisies zijn opdrachten geraamd in het kader van het monitoren van de stikstofuitstoot. Te denken valt aan een bijdrage aan TNO voor het meetprogramma MaVe. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *KF: Laadinfra wegverkeer (€ 9,7 miljoen)*: Vanuit het Klimaat- en energie-fonds is voor laadinfrastructuur voor wegvervoer vanaf 2025 budget beschikbaar gesteld. Het gaat om investeringen in (slimme) laadinfrastructuur (bijvoorbeeld bidirectioneel laden) .
- *Programma Vergroenen Reisgedrag (€ 7,0 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, minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteits-sector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *Verduurzaming Logistiek (€ 13,0 miljoen)*. Het betreft met name onderzoeksuitgaven voor stadslogistiek, zero emissie voertuigen en logistieke laadinfrastructuur. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *NGF: Dutch Metropolitan innovations (DMI) (€ 18,8 miljoen)*. Met het project Dutch Metropolitan innovations wordt ingezet op 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. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *KF: Laadinfra Bouw (€ 58,8 miljoen)*. De middelen uit het Klimaat- en energiefonds voor bouw laadinfrastructuur worden bij Voorjaarnota 2027 ingezet voor onder andere de regeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *KF: Zero-emissie zones (€ 2,6 miljoen)*. Deze middelen uit het Klimaat- en energiefonds voor opdrachten in het kader van het uitbreiden zero-emissiezones voor gemeenten dragen bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *Overige opdrachten (€ 6,3 miljoen)*. De overige uitgaven hebben o.a. betrekking op campagnes actieve mobiliteit en (onderzoeks)opdrachten in het kader van slimme en duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.

Subsidies (€ 265,0 miljoen)

- *Duurzame mobiliteit (€ 18,1 miljoen)*. Hier worden diverse subsidies verantwoord:
 - Subsidieregeling Aanschaf Emissieloze Touringcars (STour)
 - de subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) voor onder andere rolstoelbusjes en openbaar vervoer
 - subsidies aan NKL, VER, ELaad, Coalitie Anders Reizen
 - Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties in Transport (DKTI-Transport).

Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.

- *Elektrisch vervoer (€ 11,7 miljoen)*. Dit betreffen de bijdragen voor de stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulier (SEPP). De SEPP heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf en lease van volledig elektrische personenauto's te stimuleren, om de emissie van CO2 te verminderen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *Bronmaatregelen stikstof (€ 35,4 miljoen)*. Dit betreft de subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) en de Tijdelijke Subsidieregeling Topsector Logistiek (TSL). Met de SSEB wordt de bouwsector in staat gesteld op korte termijn zijn vervuilende materieel te vervangen door emissievrij materieel of om te bouwen naar emissiearm materieel. De TSL is bedoeld voor onderzoek en ontwikkeling in de logistieksector. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *KF: Laadinfra wegvervoer (€ 103,8 miljoen)*. Dit betreft een subsidie gefinancierd uit het Klimaat- en energiefonds 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 2025 is opengesteld en heeft betrekking op vrachtvervoer, logistiek laden, taxi's en OV bussen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *KF: Laadinfra bouw (€ 31,5 miljoen)*. Deze middelen uit het Klimaat- en energiefonds zijn bestemd voor de subsidieregelingen voor laadinfrastructuur ten behoeve van de bouw. Dit is nodig om de gang naar emissieloos te realiseren, voor onder andere stikstofreductie en CO2-reductie. Deze middelen worden 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: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *Vergroenen reisgedrag (€ 8,7 miljoen)*. Dit betreft subsidies voor de verduurzaming van MKB-collectieven (COVER), het verduurzamen van bedrijventerreinen en de Coalitie Anders Reizen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO2 uitstoot.
- *KF: SWiM (€ 23,7 miljoen)*. Deze middelen zijn afkomstig uit het Klimaat- en energiefonds. Deze subsidie heeft als doel om ondernemers te stimuleren over te stappen op waterstof. Dit draagt bij aan Specifieke

doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.

- *KF: inruilregeling (€ 30,2 miljoen)*. Dit betreft de inruilregeling brandstofauto's, zoals aangekondigd in de Kamerbrief Maatregelen Energieschok. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.
- *Overige subsidies (€ 1,9 miljoen)*. De overige subsidies hebben met name betrekking op een stimuleringsprogramma deelauto's/deelmobiliteit voor minima. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.

Bijdragen aan agentschappen (€ 18,2 miljoen).

De bijdragen aan agentschappen betreffen:

- *Bijdrage agentschap RWS (€ 2,3 miljoen)*. Met RWS zijn afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advies, die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van lenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit bij RWS hiervoor gereserveerd. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.
- *Bijdrage agentschap NEA (€ 5,2 miljoen)*. Jaarlijks verstrekt het Ministerie van lenW voor het uitvoeren van wettelijke taken op het gebied van Energievervoer een opdracht aan de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEa). Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.
- *Bijdrage agentschap RVO (€ 9,0 miljoen)*. Aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) is de uitvoering van diverse subsidieregelingen uitbesteed. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.
- *Bijdrage aan overige agentschappen (€ 1,7 miljoen)*. Het Rijksvastgoedbedrijf ontvangt middelen in het kader van Schoon en Emissieloos Bouwen. Hiermee kan het RVB haar werkzaamheden zonder stikstofuitstoot uitvoeren. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 15,9 miljoen).

- *Duurzame mobiliteit (€ 13,4 miljoen)*: De uitkeringen zijn bedoeld voor de 13 OV-autoriteiten. Daarnaast gaat het om de specifieke uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.
- *KF - Laadinfra (€ 2,5 miljoen)*: Dit betreft Klimaatfondsmiddelen voor de SPUK Schoon en Emissieloos Bouwen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Werken aan een klimaatneutrale mobiliteitssector die in 2050 volledig onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en geen CO₂ uitstoot.

Ontvangsten (€ 5,8 miljoen)

Hierop worden de ontvangsten verantwoord die lenW ontvangt van de Stichting Buisleidingstraat en de bestuurlijke boetes van de ILT. De Buisleidingstraat (LSNed) staat met een ontvangstreks 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.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld. In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In bijlage 3 (Subsidieoverzicht) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 29 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 14

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	88%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	12%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 487,2 miljoen) is 88% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Op dit instrument wordt een onderscheid gemaakt tussen de reguliere opdrachtenbudgetten en de gereserveerde klimaatkkoordmiddelen. Van het totale opdrachtenbudget 2027 is 96% juridisch verplicht. Het overige deel is bestuurlijk gebonden.
 - De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer opdrachten van het ministerie van IenW op het gebied van verkeers- en wegmaatregelen. Ook betreft het uitgaven in het kader van de wegvervoerssector en verzorgingsplaatsen langs de hoofdwegen. Bij verkeersveiligheid liggen diverse campagnes vast (waaronder BOB en MoNo). Een substantieel deel daarvan wordt betaald aan RWS.
 - De uitgaven in het kader van het NGF-project: Dutch Metropolitan Innovations zijn in 2023 voor zes jaar vastgelegd. Ten tijde van het opstellen van deze begroting zijn de gunnings-trajecten in een afrondende fase. De werkzaamheden hebben betrekking op algemene voorzieningen, kennis & afspraken en diverse toepassingen.
 - De uitgaven voor Innovatie en Intelligente Transportsystemen hebben betrekking op dienstverlening door UDAP en licenties DMI.

- De uitgaven duurzame logistiek zijn onder andere bedoeld voor bouwlogistiek en emissievrije bouwplaatsen.
 - De Klimaataankoopmiddelen betreffen voornamelijk opdrachten voor Verduurzaming Logistiek en Elektrisch Vervoer, uitvoeringskosten RWS en ZE-bussen. Deze middelen worden jaarlijks bij Voorjaarsnota beschikbaar gesteld voor de betreffende programma's. Deze middelen zijn 97% juridisch verplicht en 3% bestuurlijk gebonden.
2. **Subsidies.** Het beschikbare budget 2027 is voor 83% juridisch verplicht. Dit betreffen subsidies voor verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit.
- De subsidies voor verkeersveiligheid bestaan uit:
 - Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Zij voeren projecten uit en leveren producten in het kader van de verkeersveiligheid. Het gaat zowel om wetenschappelijk onderzoek als om kennisverspreiding op het gebied van verkeersveiligheid. De regelingen worden in 2027 weer open gezet.
 - De overige subsidies bestaan uit TeamAlert en de tijdelijke subsidieregeling. Ook hier gaat het om het uitvoeren van projecten en het leveren van producten gericht op de verkeersveiligheid. De regelingen worden in 2027 weer open gezet.
 - Voor de subsidies aan VVN, SWOV, Team Alert en Kennisnetwerk SPV zijn de maximaal beschikbare subsidiebudgetten vermeld in de gepubliceerde meerjarensubsidieregelingen of jaarlijks gepubliceerde subsidieplafonds.
 - Overige subsidies. Voor deze subsidies wordt de wettelijke grondslag via de begroting geregeld. Het gaat om subsidies aan maatschappelijke organisatie als Dutch Cycling Embassy, Wandelnet, De Fietzersbond en Wandel&Fiets.
 - De subsidies voor duurzame mobiliteit bestaan uit:
 - Twee subsidies voor bronmaatregelen stikstof: subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) en de tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek (TSL) 2022–2027. De SSEB stimuleert de aanschaf van emissieloze bouwmachines voor bouwwerkzaamheden door ondernemingen in de bouwsector.
 - Subsidies in het kader van elektrisch vervoer: de subsidieregeling voor particulieren auto's (SEPP). Deze liep tot en met 2025, maar de uitgaven voor leaseauto's (nieuw en gebruikt) lopen tot en met 2029. De subsidieregeling voor bestelauto's 2025 (SEBA) kennen kasuitgaven ook voor 2027.
 - Subsidiegeregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en –innovaties in transport. Deze regeling heeft als doel het ondersteunen van projecten gericht op technologie- en innovatieontwikkeling in de pre-commerciële fase, die een bijdrage leveren aan het bereiken van een reductie van met name de emissie van CO₂, alsmede de emissies van NO_x, fijn stof en geluid, in de sector mobiliteit en transport door het gebruik van vervoermiddelen die in hun energiebehoefte worden voorzien door alternatieve brandstoffen. De verwachte kasuitgaven lopen tot en met 2029. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar [Bijlage 3: Subsidieoverzicht](#) in deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen**
- De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 95% juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS

reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.

- De bijdrage aan de NEa wordt verstrekt voor het uitvoeren van onder andere wettelijke taken op het gebied van Energie Vervoer en hebben tevens een structureel karakter.
4. **Bijdragen aan medeoverheden.** De bijdragen aan medeoverheden zijn voor 82% juridisch verplicht. Het betreft de specifieke uitkering tot en met 2027 voor «zero emissie bussen». De bijdragen gaan naar de 13 OV autoriteiten. Daarnaast betreft het de specifieke uitkering Schoon en Emissieloos Bouwen.
 5. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's.** Het gaat hier om bijdrages aan CBR (het vorderingenonderzoek en medisch en rijvaardigheid), RDW en IBKI. De bijdrages zijn verplicht op grond van diverse verstrekte bijdragebrieven aan de hierboven genoemde organisaties en kennen verschillende looptijden. De bijdragen voor 2027 zijn voor 100% juridisch verplicht.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van lenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 30 Extracomptabele verwijzing naar het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

	2027	2028	2029	2030	2031
Totale uitgaven op artikel 12 Hoofdwegennet	4.657.548	4.700.358	4.869.765	4.176.641	4.022.861
Totale uitgaven op artikel 17.08 Zuidasdok	248.656	514.831	516.112	327.462	300.620

Fiscale Regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 31 Fiscale regelingen 2025-2027, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 14 (x € miljoen)

	2025	2026	2027
IB/LB Korting op de bijtelling voor nulemissieauto's	233	243	245
MRB Korting voor nulemissievoertuigen	405	196	249
Korting bpm voor bijzondere personenauto's en motorfietsen	5	12	14

2.4 Artikel 15 Vrachtwagenheffing

A. Algemene doelstelling

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)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	0	346.075	513.951	530.823	575.138	681.474	782.088
Uitgaven	0	245.575	456.151	517.823	579.038	706.920	924.042
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Exploitatiekosten	0	47.300	119.075	112.924	113.580	116.300	117.509
3 Terugbetaling Mobiliteitsfonds	0	0	0	0	0	0	0
4 Terugsluis	0	198.275	337.076	404.899	465.458	590.620	806.533
Ontvangsten	0	555.064	1.116.899	1.120.721	1.116.463	1.116.633	1.116.463

B. Rol en verantwoordelijkheid

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 Rollen en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De minister stimuleert met de vrachtwagenheffing de verduurzaming en innovatie van het Nederlandse wegvervoer.
Regisseren	De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 7) Betaalbare duurzame energie, SDG 8) Goede banen, duurzame economische groei en eerlijke verdeling van welvaart, SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 11) Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen en SDG 13) Klimaatverandering tegengaan.
(doen) uitvoeren	De Minister is als tolheffer systeemverantwoordelijk voor zowel het systeem van de heffing als de besteding van de opbrengsten daarvan.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstellingen 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. De vrachtwagenheffing is op 1 juli 2026 gestart. Een deel van de meetbare gegevens is daarom bij het opstellen van deze begroting nog niet beschikbaar.

De doelstelling draagt bij aan een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

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)

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het uitvoeren van een heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker respectievelijk de vervuiler betaalt', waarmee een stevige impuls wordt gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

De Wet vrachtwagenheffing van 30 augustus 2022 ([Stb. 2022, 330](#)), gewijzigd op 2 december 2025 ([Stb. 2025, 402](#)), is vastgelegd dat eigenaren van een vrachtwagen op bijna alle autosnelwegen en een aantal andere wegen (met name N-wegen) betalen per gereden kilometer. De heffing geldt voor Nederlandse en buitenlandse eigenaren van vrachtwagens. Dit zijn voertuigen van de categorie N2 en N3. Deze voertuigen hebben een technische maximummassa van meer dan 3.500 kg. De vrachtwagenheffing is op 1 juli 2026 gestart.

Sinds 1 juli 2026 bedraagt het tarief van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens tot 12.000 kilo nihil. De motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens van 12.000 kilo en zwaarder is verlaagd tot het Europese minimum. Ook is het Eurovignet (de belasting zware motorrijtuigen) voor Nederland op 1 juli 2026 gestopt. Binnen de vrachtwagenheffing betalen eigenaren van een vrachtwagen naar rato van het gebruik, oftewel op basis van het principe van 'de gebruiker betaalt'.

Niet alleen het principe 'de gebruiker betaalt' wordt gehanteerd, maar ook het principe 'de vervuiler betaalt'. Het tarief van de heffing is afhankelijk van de maximummassa van de combinatie, de CO₂-emissieklasse van het voertuig en de euro-emissieklasse. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. Het tarief voor emissievrije vrachtwagens is fors lager dan de tarieven voor vrachtwagens die rijden op fossiele

brandstoffen. Dit draagt bij aan de betaalbaarheid van het gebruik van emissievrije vrachtwagens en stimuleert daarmee de verduurzaming van het wagenpark.

Door zowel de heffing als door het gebruik van de opbrengst van de heffing, wordt een stevige impuls gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem. Dat is niet enkel nodig om te kunnen voldoen aan de doelen uit de [Klimaatwet](#) (een klimaat-neutrale samenleving in 2050), maar ook voor een toekomstbestendige vervoerssector. Investeringsopgaven op deze terreinen zijn voor individuele bedrijven lastig te realiseren. Zeker waar het kostbare emissievrije vrachtwagens betreft. Daarom is stimulering door de overheid nodig. Tegen deze achtergrond heeft de regering besloten om de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluizen naar de vervoerssector door financiering van maatregelen voor verduurzaming en innovatie. Hiermee geeft de vrachtwagenheffing een impuls aan een transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

Het gaat uitdrukkelijk om zogeheten netto-opbrengsten. Uitgangspunt is dat de invoering van de vrachtwagenheffing neutraal is voor de schatkist. Daarom worden de systeemkosten (invoeringskosten en exploitatiekosten) en de compensatie voor de derving van de inkomsten uit het Eurovignet, de verlaging van de mrb en de afname van de accijnsinkomsten uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing gedekt. Op 4 oktober 2024 is de Kamer geïnformeerd over het door de minister van IenW - na overleg met de vervoerssector - vastgestelde [meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030](#). Dit meerjarenprogramma beschrijft de besteding van terugsluis voor de periode 2026-2030.

Subdoelstellingen

De vier subdoelstellingen zijn een verbijzondering c.q. uitwerking van de hierboven genoemde specifieke doelstelling, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Het uitvoeren van het heffingssysteem en de impuls aan de beoogde energietransitie grijpen onmiskenbaar op elkaar in. Zo sluit de vrachtwagenheffing enerzijds aan bij de heffingen die in de buurlanden voor het wegvervoer gelden. De prijsprikkel, die van de heffing uitgaat, stimuleert een duurzaam, schoon en efficiënt wegvervoer.

Anderzijds geldt dat de netto-opbrengst van de heffing gebruikt wordt voor het verstrekken van subsidies voor bijvoorbeeld de aanschaf van emissievrije vrachtwagens en de bijbehorende laadinfrastructuur alsmede door de inzet van andere instrumenten voor verduurzaming en innovatie. Deze bevorderen op hun beurt ook de transitie naar een duurzaam en efficiënt wegvervoerssysteem.

Subdoelstelling 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.

Sinds de invoering van de vrachtwagenheffing betalen ook in Nederland alle vrachtwagenhouders - zowel binnen- als buitenlandse - per gereden kilometer, wanneer zij in Nederland gebruik maken van de wegen waar de heffing geldt. De MRB in Nederland is met de invoering verlaagd tot het Europees minimum. Hiermee is het internationaal speelveld voor het wegvervoer gelijkgetrokken. De vrachtwagenheffing resulteert in

een verbeterde concurrentiepositie van Nederlandse beroepsvervoerders ten opzichte van buitenlandse beroepsvervoerders. Belangrijkste reden hiervoor is de verlaging van de MRB voor Nederlandse vervoerders.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: aantal gereden kilometers op het heffingsnetwerk.

De ontwikkeling van het aantal gereden kilometers is bepalend voor de opbrengst van de vrachtwagenheffing en is een belangrijke factor voor de CO₂ uitstoot van het wagenpark en (efficiënt) gebruik van de weg. De vrachtwagenheffing is op 1 juli 2026 gestart, daarom is dit kengetal nog niet beschikbaar.

Subdoelstelling 2: Continu bijdragen aan eenschoner en zuiniger vrachtwagenpark

Het tarief van de heffing is afhankelijk van de maximummassa van de combinatie¹⁴, de CO₂-emissieklasse van het voertuig en de euro-emissieklasse. Hierbij geldt: hoe schoner de vrachtwagen, hoe lager het tarief per kilometer.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen vijf CO₂-emissieklassen. De tariefstructuur draagt hiermee bij aan de betaalbaarheid van het gebruik van emissievrije en andere zuinige vrachtwagens en daarmee aan de verduurzaming van het wagenpark. Omdat emissievrije vrachtwagens geen stikstof-oxiden (NO_x) uitstoten en minder fijnstof veroorzaken, bevordert deze tariefstructuur ook minder luchtvervuiling door het wegvervoer. Daarnaast dragen de subsidies vanuit het meerjarenprogramma terugsluis - zie onder F4 - daar aan bij.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling.

1. Indicator: Samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop
2. Kengetal: Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing
3. Kengetal: Emissies en Energieverbruik zware bedrijfsvoertuigen

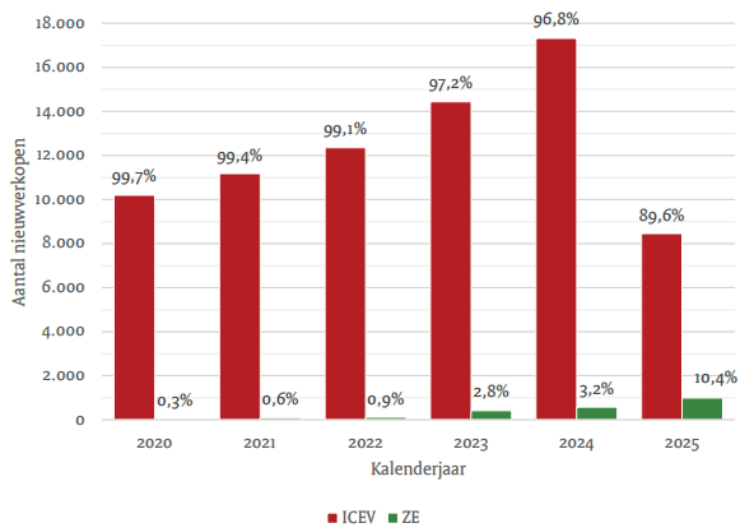
1. Indicator: Samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop

De indicator 'samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop' brengt de ontwikkelingen in de samenstelling van het vrachtwagenpark in beeld. In het bijzonder is het relevant hoe de voertuigen verdeeld zijn over de emissieklassen. Door monitoring wordt duidelijk welke veranderingen zich voordoen in het vrachtwagenpark en specifiek het aandeel emissievrije vrachtwagens. Deze indicator geeft inzicht in de mate waarin het vrachtwagenpark verduurzaamt. Omdat de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 is gestart is bij het opstellen van de begroting voor 2027 dit kengetal nog niet beschikbaar.

Het onderstaande figuur geeft inzicht in het aantal nieuw verkochte zware bedrijfsvoertuigen en het percentage voertuigen met een traditionele verbrandingsmotor (ICEV) en het percentage emissievrije voertuigen (ZE).

¹⁴ Dit is de technisch toelaatbare maximummassa die, voor zover de vrachtwagen mag worden uitgerust met een of meer aanhangwagens of opleggers, wordt vermeerderd met de technisch toelaatbare maximummassa van de aanhangwagens of opleggers in beladen toestand die de vrachtwagen maximaal mag trekken.

Figuur 13 Samenstelling nieuwverkopen



Bron: Dashboard Elektrisch Vervoer (RVO)

2. Kengetal: Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing

Voor de vrachtwagenheffing geldt: hoe schoner de vrachtwagen, hoe lager het tarief. Daarmee is het gemiddelde tarief een indicatie voor hoe schoon het vrachtwagenpark is. Een dalend tarief wijst erop dat het vrachtwagenpark schoner en zuiniger wordt. Omdat de vrachtwagenheffing op 1 juli 2026 is gestart is bij het opstellen van de begroting voor 2027 dit kengetal nog niet beschikbaar.

3. Kengetal: Emissies en Energieverbruik zware bedrijfsvoertuigen

In het [dashboard klimaatbeleid](#) zijn voor mobiliteit twee grafieken opgenomen die laten zien hoe het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen zich hebben ontwikkeld. Specifiek kan daarbij gekeken worden naar de categorie 'zware bedrijfsvoertuigen'. Een dalende trend wijst erop dat het vrachtwagenpark schoner en zuiniger wordt.

Subdoelstelling 3: Continu bijdragen aan de doelstelling van een emissievrije wegvervoerssector in 2050

De transitieopgave vergt over een reeks van jaren een goed gerichte en gecoördineerde inspanning. Het betreft een complexe en kostbare veranderingopgave waarvoor de terugsluismiddelen jaarlijks zullen worden ingezet om de vervoerssector te ondersteunen bij de gewenste systeem-sprong. Ook andere beleidsmaatregelen, zoals de Europese normen voor de uitstoot van vrachtwagens, het nieuwe Europese emissiehandels-systeem voor CO₂ (ETS2) en de zero-emissiezones hebben daar invloed op.

In lijn met de doelen uit de Klimaatwet wordt gestreefd naar een emissievrije wegvervoerssector in 2050 en 100% nieuwverkopen van emissievrije voertuigen in 2040 als tussenstap. Vrachtwagens waren in 2020 verantwoordelijk voor ongeveer 11% van de gehele Nederlandse CO₂-uitstoot. Om het emissievrije doel te kunnen halen, moeten er de komende jaren dus veel meer emissievrije vrachtwagens bij komen. Om deze ontwikkeling te stimuleren, wordt er met de terugsluis ingezet op de versnelde transitie naar batterij- en waterstof-elektrisch aangedreven voertuigen. Ook wordt de aanleg van laad- en tankinfrastructuur gestimuleerd om batterij- en waterstof-elektrisch vrachtvervoer mogelijk te maken. Daarmee helpen

deze subsidie-regelingen en andere projecten uit het meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 de Nederlandse vervoerssector om schoon, innovatief én concurrerend te zijn.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3

De met deze suboelstelling verbonden meetbare gegevens betreffen:

1. Indicator: Samenstelling vrachtwagenpark en nieuwverkoop
2. Kengetal: Het gemiddelde tarief vrachtwagenheffing
3. Kengetal: Emissies en Energieverbruik zware bedrijfsvoertuigen

Voor de toelichting hiervan, zie de toelichting meetbare gegevens bij subdoelstelling 2.

Subdoelstelling 4: Continu bijdragen aan een efficiënter gebruik van de weg door wegvervoer

Naast het terugdringen van emissies door het gebruik van emissievrije vrachtwagens is er nog veel winst te behalen door efficiënter te vervoeren en meer samen te werken in de gehele logistieke keten. Er kan nog het nodige bereikt worden met bijvoorbeeld een hogere beladingsgraad door bundeling van transport en minder lege retourvrachten. Dit draagt bij aan het terugdringen van het aantal gereden voertuigkilometers. Minder gereden kilometers betekent minder uitstoot van broeikasgassen en heeft daarnaast een gunstig effect op de verkeersveiligheid.

Als het wegvervoer per kilometer gaat betalen voor gebruik van de weg, heeft dat een enigszins dempend effect op het totaal aantal voertuigkilometers. Daarmee is de heffing een prikkel voor het wegvervoer om efficiënter gebruik te maken van de weg. In dat licht is het ook een stimulans om meer aandacht te hebben voor de efficiëntie van de logistiek. In aanvulling daarop zijn in het Meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 maatregelen opgenomen die de efficiëntie van de logistieke keten verbeteren. De doelgroep van deze maatregelen is de hele logistieke wegtransportsector: transportondernemingen én verladers. Hierbij gaat het zowel om grotere bedrijven als het mkb. Naast de innovatieve baten voor de keten levert dit transportondernemingen financiële voordelen op.

Meetbare gegevens subdoelstelling 4

De verschillende maatregelen om de efficiëntie van de logistieke keten verbeteren, worden gemonitord. Zo kan na verloop van tijd concreet gemeten worden in welke mate deze bijdragen aan de subdoelstelling. Bij het opstellen van deze begroting zijn nog geen monitoringsgegevens beschikbaar.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein vrachtwagenheffing. Het kabinet acht het van belang om de tarieven van de vrachtwagenheffing voor een periode van minimaal 4 jaar stabiel te houden (behoudens de inflatiecorrectie). Dit geeft duidelijkheid richting ondernemers voor het nemen van investeringsbeslissingen.

Naast de start van de heffing zelf is in 2026 ook gestart met de uitvoering van het Meerjarenprogramma terugsluis 2026 – 2030. Binnen het meerjarenprogramma is ook aandacht voor de monitoring en evaluatie van de

verschillende maatregelen. Dit kan gedurende de looptijd aanleiding geven voor bijstelling van het meerjarenprogramma. Een doelmatige en doeltreffende besteding van de middelen staat daarbij voorop.

Richting 2030 zal verder gestart worden met het benodigde onderzoek ter voorbereiding op de besluitvorming over de tarieven en het Meerjarenprogramma terugsluis voor de periode na 2030. Beide worden in samenhang gezien, omdat zowel de tarieven als de terugsluis bijdraagt aan de hoofd- en subdoelstellingen van artikel 15.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 35 Budgettaire gevolgen van beleid art. 15 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	0	346.075	513.951	530.823	575.138	681.474	782.088
Uitgaven	0	245.575	456.151	517.823	579.038	706.920	924.042
15.2 Exploitatiekosten	0	47.300	119.075	112.924	113.580	116.300	117.509
<i>Opdrachten</i>	<i>0</i>	<i>4.405</i>	<i>34.775</i>	<i>29.000</i>	<i>29.000</i>	<i>29.000</i>	<i>29.000</i>
Opdrachten aan ILT	0	275	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Programmakosten	0	4.130	25.775	20.000	20.000	20.000	20.000
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>0</i>	<i>5.895</i>	<i>9.300</i>	<i>9.536</i>	<i>10.223</i>	<i>12.300</i>	<i>14.183</i>
Bijdrage aan RVO	0	5.000	6.500	6.942	7.930	10.000	11.890
Bijdrage aan RWS	0	450	2.100	1.900	1.600	1.600	1.600
Bijdrage aan CJIB	0	445	700	694	693	700	693
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>37.000</i>	<i>75.000</i>	<i>74.388</i>	<i>74.357</i>	<i>75.000</i>	<i>74.326</i>
Bijdrage aan RDW	0	37.000	75.000	74.388	74.357	75.000	74.326
15.4 Terugsluis	0	198.275	337.076	404.899	465.458	590.620	806.533
<i>Opdrachten</i>	<i>0</i>	<i>10.775</i>	<i>2.225</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Logistieke efficiëntie	0	10.775	2.225	0	0	0	0
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>0</i>	<i>187.500</i>	<i>334.851</i>	<i>404.899</i>	<i>465.458</i>	<i>590.620</i>	<i>806.533</i>
Zero-Emissie Trucks (AanZET)	0	143.500	242.100	259.400	260.000	302.000	99.000
Private Laadinfrastructuur bij bedrijven	0	34.000	64.100	92.100	102.400	114.000	45.454
Waterstof in Mobiliteit (SWiM)	0	5.000	5.000	11.500	11.500	6.500	500
Electric Road Systems, ERS	0	0	0	11.000	52.000	52.000	0
Logistieke efficiëntie	0	5.000	7.000	15.000	20.000	20.000	5.000
Subsidies VWH	0	0	16.651	15.899	19.558	96.120	656.579
Ontvangsten	0	555.064	1.116.899	1.120.721	1.116.463	1.116.633	1.116.463

In bovenstaande tabel is enkel het budget op artikel 15 opgenomen. Een totaaloverzicht van de inkomsten, uitgaven en fiscale derving is te vinden in onderdeel H. Extracomptabele verwijzingen van dit artikel.

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

In bovenstaande tabel is enkel het budget op artikel 15 opgenomen. Een totaaloverzicht van de inkomsten, uitgaven en fiscale derving is te vinden in onderdeel [H. Extracomptabele verwijzingen](#) van dit artikel.

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt. Alle middelen dragen bij aan het behalen van SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Het uitvoeren van een

heffingssysteem waarbij betaald wordt per gereden kilometer door het toepassen van de principes 'de gebruiker respectievelijk de vervuiler betaalt', waarmee een stevige impuls wordt gegeven aan de transitie naar een duurzaam en innovatief wegvervoerssysteem.

De terugsluis maakt onderdeel uit van het meerjarenbestedingsplan. Voor de inzichtelijkheid is alsnog per artikelonderdeel een toelichting opgenomen. De bedragen zijn in lopende prijzen.

2. Exploitatiekosten (€ 119,1 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 34,8 miljoen)

- *Opdrachten aan ILT (€ 9,0 miljoen):* De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt verantwoordelijk voor de fysieke uitvoering van de handhaving. Dit houdt in o.a. stilhouden van vrachtwagens, controle op werkende OBU apparatuur en controle/inning openstaande boetes.
- *Programmakosten (€ 25,8 miljoen):* Deze kosten omvatten onder andere optimalisatieslagen en (externe) ontwikkelingen in de exploitatiefase, zoals bijvoorbeeld het beheer en onderhoud van het ICT systeem, implementatie van Europese wet- en regelgeving, uitbreiding van het heffingsnetwerk, onderzoek en monitoring ed.

Bijdragen aan agentschappen (€ 9,3 miljoen)

Deze uitgaven zijn nodig voor de uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het heffingssysteem.

- *Bijdrage aan RVO (€ 6,5 miljoen):* De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) zal de uitvoering van de verschillende subsidieregelingen op zich nemen.
- *Bijdrage aan RWS (€ 2,1 miljoen):* Rijkswaterstaat (RWS) zal de portalen boven de weg beschikbaar stellen en is verantwoordelijk voor dataverbinding en energievoorziening. Daarnaast is RWS betrokken bij de monitoring en evaluatie van de effecten van o.a. het uitwijkverkeer.
- *Bijdrage aan CJIB (€ 0,7 miljoen):* Indien de heffing niet wordt voldaan is het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) verantwoordelijk voor het versturen en incasso van bestuurlijke boetes.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 75,0 miljoen)

Deze uitgaven zijn nodig voor de uitvoeringsorganisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie en het onderhoud van het heffingssysteem.

- *Bijdrage aan RDW (€ 75,0 miljoen):* De verantwoordelijkheid van de Dienst voor het wegverkeer (RDW) is via een ICT systeem en dienstaanbieders het innen van de heffing. Ook heeft de RDW de taak van Coördinerend Uitvoeringsorganisatie verantwoordelijk voor de functionele aansturing van de uitvoeringsorganisaties.

4. Terugsluis (€ 337,1 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 2,2 miljoen)

- *Logistieke efficiëntie (€ 2,2 miljoen):* deze middelen zijn bedoeld voor nieuw te ontwikkelen maatregelen die bijdragen aan het behalen van de doelstelling.

Subsidies (€ 334,9 miljoen)

De netto-opbrengst van de Vrachtwagenheffing wordt ingezet voor verduurzaming en innovatie van de sector. Dit wordt gedaan door middel van de volgende subsidies

- *Zero-Emissie Trucks (AanZET) (€ 242,1 miljoen)*: subsidieregeling voor de aanschaf van nieuwe emissievrije vrachtwagens. Op grond van deze regeling ontvangen ondernemers subsidie voor de aanschaf van nieuwe emissievrije vrachtwagens. Doel is om de ingroei van emissievrije vrachtwagens te versnellen.
- *Private Laadinfrastructuur bij Bedrijven (SPriLa) (€ 64,1 miljoen)*: Ondernemers ontvangen op grond van deze regeling subsidie voor de aanleg van laadinfrastructuur voor o.a. elektrische vrachtwagens. Zo komen er sneller meer laadpunten beschikbaar.
- *Waterstof in Mobiliteit (SWiM) (€ 5,0 miljoen)*: subsidieregeling voor samenwerkingsverbanden die investeren in de realisatie van zowel een waterstoftankstation als waterstofvoertuigen. Doel is zowel het aantal waterstofvoertuigen als het aantal waterstoftankstations te doen toenemen.
- *Logistieke efficiëntie (€ 7,0 miljoen)*: dit betreft meerdere maatregelen met als doel de efficiëntie in de logistieke keten te verbeteren, zoals een subsidie voor samenwerkingen tussen verschillende ondernemers die gezamenlijk het aantal vervoerskilometers reduceren (SILK).
- *Overige subsidies terugsluis vrachtwagenheffing (€ 16,7 miljoen)*: Deze middelen zijn bedoeld voor nieuw te ontwikkelen maatregelen die bijdragen aan het behalen van de doelstelling.

Ontvangsten (€ 1.116,9 miljoen)

- Vrachtwagenheffing: Kentekenhouders betalen vanaf 1 juli 2026 Vrachtwagenheffing per gereden kilometer op het heffingsplichtige netwerk. Het tarief van de vrachtwagenheffing zal worden gedifferentieerd naar maximum toegestane massa, CO₂-emissieklasse en de Euro-emissieklasse binnen CO₂-emissieklasse 1. De opbrengsten hangen voornamelijk af van het tarief en het aantal gereden kilometers op het heffingsplichtige netwerk. Er is ook rekening gehouden met een ‘vergroening’ van het vrachtwagenpark door het invoeren van de heffing met korting voor vrachtwagens met een lage CO₂-uitstoot. De raming van de ontvangsten is gecertificeerd door het Centraal Planbureau. De netto-opbrengst van de heffing is bedoeld voor de stimulering verduurzaming en innovatie van de sector.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 36 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 15

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	27%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	73%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

De ontvangsten uit de vrachtwagenheffing worden volledig ingezet voor de kosten die samenhangen met de in- en uitvoering van de heffing, fiscale derving en maatregelen ter bevordering van de innovatie en verduurzaming van de sector.

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 456,2 miljoen) is 27% juridisch verplicht en 73% bestuurlijk gebonden. De bestuurlijk gebonden uitgaven zijn wel wettelijk verplicht (Wet Vrachtwagenheffing). Dit betreft de subsidies voor innovatie en verduurzaming van de sector. Per financieel instrument wordt dit toegelicht.

1. **Opdrachten:** De juridische verplichtingen bij opdrachten betreft de opdrachten aan de ILT.
2. **Subsidies:** De subsidies zijn 100% bestuurlijk gebonden. Dit zijn de subsidies en uitgaven voor Zero-Emissie Trucks, Private Laadinfrastructuur bij bedrijven, Waterstof in Mobiliteit, Electric Road Systems en Logistieke efficiëntie. De uitvoering hiervan is vastgelegd in het meerjarenprogramma voor de jaren 2026-2030 dat is overeengekomen met de vervoerssector. Na deze periode wordt er een nieuw meerjarenprogramma opgesteld. Hoewel deze subsidies bestuurlijk gebonden zijn, is het verstrekken van de subsidies uit de inkomsten van Vrachtwagenheffing wettelijk wel vastgelegd.
3. **Bijdrage aan agentschappen:** Dit betreft de juridische verplichtingen voor de bijdrage aan RVO en RWS voor de uitvoering.
4. **Bijdrage aan ZBO's/RWT's:** Dit betreft de juridische verplichtingen voor de bijdrage aan de RDW en CJIB voor de uitvoering.
5. **Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken:** Deze uitgaven zijn ook 100% juridisch verplicht en betreffen de terugbetaling aan het Mobiliteitsfonds, waar de kosten voor het mogelijk maken (de invoering) van de Vrachtwagenheffing uit voorgefinancierd zijn. De volledige terugbetaling is in de jaren 2027-2030 geraamd.

H. Extracomptabele verwijzingen

Extracomptabele verwijzingen

Onderstaande tabel geeft een integraal overzicht van alle uitgaven en de compensatie voor fiscale derving die worden gefinancierd uit de opbrengsten van de Vrachtwagenheffing.

Vanwege de invoering van de Vrachtwagenheffing loopt het ministerie van Financiën inkomsten mis omdat het Eurovignet en de motorrijtuigenbelasting voor deze groep (deels) komt te vervallen. Daarnaast wordt verwacht dat er minder kilometers worden gereden waardoor accijnsderving plaatsvindt. Het ministerie van Financiën wordt voor deze fiscale derving gecompenseerd door een deel van de inkomsten uit de Vrachtwagenheffing. Dit loopt via het inkomstenkader en is daarmee niet opgenomen in de begroting van lenW.

De kosten voor de invoering van de Vrachtwagenheffing als mede het stimuleringspakket Terugsluis, waren voorgefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds. De terugbetaling hiervan is structureel overgeboekt naar het fonds. Daarnaast worden de kosten ten behoeve van het personeel van de programmadirectie van het ministerie van lenW verantwoord op artikel 98.

Tabel 37 Overzicht Vrachtwagenheffing						
Vrachtwagenheffing	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ontvangsten						
Vrachtwagenheffing	555.064	1.116.899	1.120.721	1.116.463	1.116.633	1.116.463
Compensatie fiscale derving	– 167.620	– 344.813	– 355.008	– 364.440	– 364.440	– 364.440
Eurovignet	– 108.820	– 223.613	– 229.975	– 235.825	– 235.825	– 235.825
Accijns	– 23.597	– 48.918	– 50.752	– 52.503	– 52.503	– 52.503
MRB	– 35.203	– 72.282	– 74.281	– 76.112	– 76.112	– 76.112
Totaal ontvangsten - fiscale derving	387.444	772.086	765.713	752.023	752.193	752.023
Uitgaven						
Exploitatiekosten	51.625	119.075	112.924	113.580	116.300	117.509
<i>Opdrachten</i>						
Opdrachten aan ILT	4.600	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Programmakosten	4.130	25.775	20.000	20.000	20.000	20.000
<i>Bijdragen aan agentschap</i>						
RVO	5.000	6.500	6.942	7.930	10.000	11.890
RWS	450	2.100	1.900	1.600	1.600	1.600
Bijdr ZBO's/RWT's						
RDW	37.000	75.000	74.388	74.357	75.000	74.326
CJIB	445	700	694	693	700	693
Terugbetaling MF	31.695	252.133	228.781	165.108	17.050	17.841
<i>Bijdrage aan (andere) begrotingshoofdstukken</i>						
Terugbetaling realisatiekosten aan MF	31.695	138.784	144.004	151.946	0	0
Terugbetaling stimuleringspakket aan MF	0	105.000	75.000	0	0	0
Bijdrage Rijksbrede problematiek	0	8.349	9.777	13.162	17.050	17.841
Terugsluis	198.275	337.076	404.899	465.458	590.620	806.533
<i>Opdrachten</i>						
Opdrachten logistieke efficiëntie	10.775	2.225	0	0	0	0
<i>Subsidies</i>						
Zero-Emissie Trucks (AanZET)	143.500	242.100	259.400	260.000	302.000	99.000
Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa)	34.000	64.100	92.100	102.400	114.000	45.454
Waterstof in Mobiliteit (SWiM)	5.000	5.000	11.500	11.500	6.500	500
Electric Road System (ERS)	0	0	11.000	52.000	52.000	0
Logistieke efficiëntie	5.000	7.000	15.000	20.000	20.000	5.000
Subsidies VWH	0	16.651	15.899	19.558	96.120	656.579
Personeelskosten	5.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Eigen personeel	5.000	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Totaal uitgaven	286.595	714.284	752.604	750.146	729.970	947.883

2.5 Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor

A. Algemene doelstelling

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 38 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	236.903	391.664	205.633	20.325	1.675	1.596	2.229
Uitgaven	99.489	405.205	227.454	41.037	25.166	25.205	23.505
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 OV en Spoor	94.485	397.447	227.454	41.037	25.166	25.205	23.505
2 Maatregelenpakket OVS	5.004	7.758	0	0	0	0	0
Ontvangsten	42.594	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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 39 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). De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 11) Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen en SDG 17) Klimaatverandering tegengaan.
(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 lenW 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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

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 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. De doelstellingen en de meetbare gegevens zijn nader onderzocht in de periodieke rapportage artikel 16. Een van de aanbevelingen is om de beleidsdoelen en indicatoren te herijken en te concretiseren. Deze aanbeveling is door het kabinet overgenomen. Bij de Ontwerpbegroting 2028 zal ik de doelenboom verder concretiseren en koppelen aan passende key performance indicators (KPIs). De hieronder gepresenteerde doelenboom en beleidsinformatie is daarmee nog in ontwikkeling.

De doelstelling draagt bij aan de twee van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland bereikbaar houden en Nederland economisch sterk houden.

Tabel 40 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 spoorstelsel 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	

Algemene doelstelling	
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 suicides	
Impactvolle verstoringen op de infrastructuur	
Veiligheid en beleving in het OV en op de Waddenveren	Punctualiteit goederenvervoer
Punctualiteit reizigersverkeer (3 min & 10 min)	Vervoerd ladinggewicht per spoor
Klanttevredenheid in het OV en op de Waddenveren	
Aantal transacties en instappers spoorvervoer	
Betrouwbaarheid regionale series	

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. Het wetsvoorstel voor de gemoderniseerde Spoorwegwet is reeds aan de Kamer verstuurd en zal naar verwachting in 2026 of 2027 worden behandeld. Daarnaast 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.

Subdoelstelling 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 te behouden zetten we in op het behoud van de huidige functie van de infrastructuur door middel van exploitatie, onderhoud en vernieuwing. ProRail als beheerder krijgt vanuit het Mobiliteitsfonds hiertoe jaarlijks een subsidie voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor zodat de reizigers blijvend gebruik kunnen maken van een betrouwbaar spoornetwerk. In samenwerking met ProRail is het basiskwaliteitsniveau (BKN) voor de periode vanaf 2026 vastgesteld. Met het BKN hebben we een stabiel en langjarig onderhoudsniveau met een kwaliteit waar de gebruiker op kan rekenen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt zichzelf voor de taak om de capaciteit op het spoor te laten toenemen. Hiertoe wordt zowel nieuwe infrastructuur aangelegd als bestaande infrastructuur uitgebreid dan wel beter benut. Dit behelst daarom niet alleen nieuwe trajecten aanleggen en bestaande trajecten van meer spoor voorzien, maar ook uitbreiding van emplacementscapaciteit, verbetering van de doorstroom op stations, verhoging van de efficiëntie van het spoorgebruik door wissel-, sein- en treinbeveiligingsoptimalisatie en andere maatregelen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:

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

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.

- [Tevredenheid reizigers](#)
- [Punctualiteitscijfers beheerconcessie ProRail \(p. 8 en p. 39\)](#)
- [Rapportage HRN-concessie NS \(p. 15, 18, 20 en 30\)](#)
- [Dashboard Deur tot Deur OV Ketenreis](#)

1. Totaal aantal gereden treinkilometers

Tabel 41 Aantal gereden treinkilometers				
Indicator	2022	2023	2024	2025
Totaal aantal treinkm's	157 miljoen	152 miljoen	158 miljoen	n.n.b.

Bron: ILT (Jaarverslag Spoorveiligheid 2024).

Toelichting

Het aantal treinkilometers betreft het totaal van het aantal:

- Reizigerstreinkilometers
- Goederentreinkilometers
- Werkverkeer treinkilometers

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

Tabel 42 Veiligheid en beleving (klantenbarometer)				
Indicator	2022	2023	2024	2025
Veiligheid	8	8	8	8
Beleving	7,4	7,4	7,3	7,4

Bron: OV-Klantenbarometer 2025.

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

3. Punctualiteit reizigersverkeer

Tabel 43 Punctualiteit van het spoorvervoer reizigersverkeer

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Reizigerspunctualiteit (3 min)					85,5%
Reizigerspunctualiteit (10 min)					95,3%
Treinpunctualiteit reizigersverkeer (5 min) tot 2024	93,5%	91,1%	87,7%	87,3%	

1 Reizigerspunctualiteit HRN 5 min. is in 2025 vervangen door Reizigerspunctualiteit HRN 3 min. en Reizigerspunctualiteit HRN 10 min. Voor de volledigheid wordt hier ook de oude indicator tot en met 2024 weergegeven voor reizigerspunctualiteit HRN 5 min.

Bron: ProRail (Jaarverslag 2025).¹

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 en 10 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend. Een betrouwbare regionale serie is een treinaankomst van een serie (reeks ritten volgens een bepaald patroon) die is gerealiseerd én daarbij minder dan 3 minuten vertraging had. Voor meer indicatoren op het thema punctualiteit geeft de website van ProRail de laatste inzichten, [Home | ProRail Reports](#).

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

Tabel 44 Aantal Transacties en instappers

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal ov-chipkaart transacties	1,56 miljard	1,92 miljard	2,227 miljard	2,396 miljard	2,420 miljard
Aantal instappers regionale treinen ¹	29,5 miljoen	40,2 miljoen	864,2 miljoen	922,1 miljoen	45,4 miljoen
Aantal instappers NS	0,62 miljoen	0,96 miljoen	1,10 miljoen	1,09 miljoen	1,11 miljoen
Betrouwbaarheid regionale series				90,70%	90,50%

1 Totaal aantal instappers regionale treinen over het gehele jaar.

Bron: Ov-transacties: Translink jaarverslag 2024, Instappers: ProRail (jaarverslag 2025)

Toelichting

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

Subdoelstelling 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 Toegankelijkheid OV zet lenW zich samen met verschillende partijen, zoals provincies, vervoerregio's, vervoerders en ProRail in om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor iedereen. De afspraken in het Bestuursakkoord 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. Dit gebeurt onder andere door het aanpakken van haltes, verbetering van reisassistentie en het verbeteren van reisinformatie. Deze afspraken zijn aanvullend op de afspraken in het Programma toegankelijkheid treinstations van ProRail en de afspraken in de Hoofdrailnetconcessie. Streven is dat rond 2030 alle treinstations toegankelijk zijn. Voor nieuw treinmaterieel geldt dat dat zelfstandig toegankelijk dient te zijn. Stoptreinen van zowel

NS als regionale vervoerders zijn reeds allemaal toegankelijk. De komende jaren vervangt NS intercity's en dubbeldekkers door nieuwe exemplaren die zijn voorzien van een zelfstandige instap.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 2 in dit artikel. Wel zijn er verschillende monitorings-instrumenten 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.

- [Aantal/% toegankelijke stations/haltes \(p. 64\)](#)
- [Aantal/% stations met reisassistentie \(p. 75\)](#)

Subdoelstelling 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 waar redelijkerwijs mogelijk te verbeteren. Daartoe bestaat er onder andere wet- en regelgeving. Daarnaast wordt er gewerkt aan de Beleidsagenda spoorveiligheid 2026-2030 waarin doelen en acties zullen worden opgenomen om het huidige hoge veiligheidsniveau te handhaven en waar redelijkerwijs mogelijk te verbeteren. Hierbij wordt bijvoorbeeld ingezet op het veiliger maken van overwegen, Stop-tonend-sein (STS) passages te reduceren, en suïcides te voorkomen. We nemen maatregelen om het aantal treinen dat over het spoor rijdt veilig te laten toenemen, zoals de uitrol van ERTMS.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:

1. Spoorveiligheid

1. Spoorveiligheid

Tabel 45 Spoorveiligheid (naar risicodragers)				
Indicator	2022	2023	2024	2025
Aantal STS-passages	114	98	112	n.n.b.
Waarvan gevaarpunt bereikt	29	29	29	n.n.b.
Aanrijding op overwegen	28	29	34	n.n.b.
Aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen	2	6	11	n.n.b.
Aantal spoorsuïcides	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.

Ook over het jaar 2024 benoemt ILT het Nederlandse spoor als één van de veiligste in Europa, maar onderstreept zij dat maatregelen nodig blijven om deze situatie te handhaven en te verbeteren. Het aantal aanrijdingen op overwegen en het aantal dodelijke slachtoffers is wat hoger dan in 2023. Het aantal aanrijdingen kan per jaar nogal variëren, een jaar met een hoger aantal slachtoffers kan weer gevolgd worden door minder slachtoffers, zoals de tabel ook laat zien. De ILT signaleert dat er relatief veel ongelukken gebeuren waarbij de overweggebruiker de spoorbomen bewust negeerde. De laatste jaren wordt er daarom meer ingezet op het plaatsen van flitscamera's bij overwegen om gemotoriseerd verkeer dat de spoorbomen bewust negeert te kunnen beboeten. Doel hiervan is dat het bewust negeren afneemt.

In 2024 kwam het 112 keer voor dat machinisten zonder toestemming een stop-tonend sein (STS) passeren. 29 keer (26%) wordt het gevaarpunt (bijvoorbeeld een overweg of wissel) bereikt, wat een risico op een ongeval betekent. Dit is een daling ten opzichte van 2023.

Het aantal suïcides op het spoor nam sinds 2015 af, bleef in de jaren 2018-2021 ongeveer gelijk, nam in 2022 toe en is in 2023 en 2024 weer afgenomen. Het percentage suïcides dat op het spoor plaatsvond ten opzichte van het totale aantal suïcides is 10% en dat is een toename ten opzichte van 2023.

Subdoelstelling 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 openbaar vervoer. Iedereen moet veilig kunnen reizen en werken in het openbaar vervoer. Om de samenwerking tussen partijen op het gebied van sociale veiligheid te continueren, wordt het huidige Landelijke Convenant Sociale Veiligheid in het OV opgevolgd door een nieuw convenant (Kamerstuk [28 642, nr. 108](#). Vergaderjaar 2019–2020). In 2026 wordt dit convenant voorbereid en vastgesteld. In 2027 werken de betrokken partijen gezamenlijk aan de uitvoering van de acties uit het bijbehorende actieplan bij het convenant, gericht op verdere versterking van de sociale veiligheid in het OV. Uitgangspunt daarbij is een merkbare afname van overlast en agressie in het openbaar vervoer. Daarnaast worden met het programma 'Een veilig station; altijd voor iedereen' maatwerkafspraken gemaakt die passen bij de lokale situatie en bijdragen aan het verbeteren van de sociale veiligheid op en rond stations. In 2027 wordt de stationsdealaanpak verbreed naar een volgende tranche van stations. Voor deze stations worden lokale analyses uitgevoerd, worden de lessen uit de startfase verwerkt en worden nieuwe Stationsdeals opgesteld.

Meetbare gegevens subdoelstelling 4

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:

1. Klanttevredenheid OV

Het beleid samenhangend met deze specifieke doels telling 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.

- [Aantal geregistreerde incidenten \(p. 58\)](#)
- [Reizigerswaardering voor sociale veiligheid in het ov \(p. 38\)](#)

- [Veiligheidsgevoel ov-medewerkers \(p. 7, 10 en 11\)](#)
- [Reizigerswaardering voor sociale veiligheid op stations \(p. 11-12\)](#)

1. Klanttevredenheid

Tabel 46 Kengetal: Klanttevredenheid				
Indicator	2022	2023	2024	2025
<i>Totaaloordeel</i>	7,9	7,8	7,8	7,9
Snelheid	7,6	7,5	7,6	7,7
Gemak	7,6	7,6	7,6	7,7
Comfort	8,1	8	8	8
Personeelsmonitor ¹	6,1	n.b.	n.n.b.	6,5

¹ De personeelsmonitor wordt eens in de twee jaar uitgevoerd.

Bron: OV-Klantenbarometer 2025.

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.

Subdoelstelling 5: Het aantal impactvolle verstoringen veroorzaakt door ProRail bedraagt ten hoogste 520 verstoringen 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. Het aantal impactvolle storingen van ProRail is de afgelopen jaren gestegen en in 2025 waren er voor het eerst meer dan 520 impactvolle storingen. Ten opzichte van 2024 is in 2025 het aantal storingen als gevolg van derden en technische storingen daarbij toegenomen. Inmiddels is er een verbeteraanpak ingericht om het aantal storingen terug te dringen. Omdat de onderliggende problematiek complex is, verwacht ProRail pas in 2027 een daling van het aantal storingen in te kunnen zetten.

Meetbare gegevens subdoelstelling 5

Hieronder zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:

1. 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.

- [Aantal impactvolle verstoringen NS 2025](#)

1. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur

Tabel 47 Impactvolle storingen op de Infrastructuur

Indicator	2022	2023	2024	2025
Impactvolle storingen op de infrastructuur	455	475	507	586

Bron: ProRail (Jaarverslag 2025)

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. Op het prestatiedashboard van ProRail wordt een nadere toelichting gegeven op deze cijfers.

Subdoelstelling 6: In 2050 is het huidige trein- en beveiligingssysteem ATB in het hele land vervangen door ERTMS.

Om het huidige spoor nog veiliger, sneller en efficiënter te maken, en om internationale treinreizen te vereenvoudigen wordt het trein- en beveiligingssysteem vervangen door ERTMS.

- De inzet op ERTMS draagt bij aan een nog veiliger, betrouwbaar en toekomstbestendig spoorsysteem, zowel voor personen als voor goederen (specifieke doelstelling 1 en specifieke doelstelling 2). Met verschillende bijdragen van het ministerie aan de programmadirectie ERTMS – die de uitrol coördineert en vanuit die rol beschikkingen voor projecten afgeeft aan de sectorpartijen – wordt bijgedragen aan deze subdoelstellingen.
- Binnen tranche 1, die loopt tot en met 2031, van het ERTMS-programma is gestart met de realisatie: de infrastructuur en het materieel worden omgebouwd, personeel wordt opgeleid en processen en systemen worden aangepast. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de voorbereiding van de verdere landelijke uitrol na tranche 1. Tranche 2 van de uitrol (aanpassing van het verouderde ERTMS-systeem op de HSL-Zuid) is in het voorjaar van 2026 vastgesteld. Daarnaast is de Tweede Kamer geïnformeerd over verdere landelijke uitrol. In het najaar volgt stapsgewijs besluitvorming over de aanpak en de consequenties. Er is sprake van budgettaire spanning en een mogelijk versnelde uitrol vraagt om verschuiving van middelen in de tijd. De sector bekijkt op dit moment hoe op onderdelen de mogelijke versnellingsaanpak verder kan worden uitgewerkt zonder daarbij onomkeerbare stappen te zetten.

Meetbare gegevens subdoelstelling 6

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 6 in dit artikel. Wel 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.

- [VGR 24](#).

Subdoelstelling 7: De gehele openbaarvervoersector is Zero Emissie en circulair in 2050 en veroorzaakt minimale druk op de leefomgeving.

Het ministerie werkt aan het verder elektrificeren van het spoorvervoer, door te investeren in verschillende concrete projecten op regionaal spoor. Deze projecten zitten in verschillende fases van de ontwikkeling, van onderzoek tot realisatie (zoals de Maaslijn). Er zijn in het Meerjarenprogramma Klimaat

2025 middelen vrijgemaakt voor de elektrificatie van de dieselspoorlijnen Almelo-Hardenberg en Zutphen-Oldenzaal. Voor Almelo-Hardenberg loopt momenteel de aanbesteding. Voor de elektrificatie van Zutphen-Oldenzaal werken Rijk en Regio momenteel de (financiële) afspraken uit. Ook zet het ministerie in om de volgende Waddenverenconcessie te werken naar emissievrije Waddenveren, voor de benodigde laadinfrastructuur zijn middelen beschikbaar gesteld vanuit het Klimaat- en energiefonds (Meerjarenprogramma 2026). IenW werkt daarnaast samen met sectorpartijen naar circulair ov in 2050 in het Convenant Circulair Openbaar Vervoer.

Tot slot werkt IenW met sectorpartijen, netbeheerders en Ministerie van Economische Zaken en Klimaat aan innovatieve ov-oplossingen voor het verminderen van netcongestie in het Bestuursakkoord Netcongestie & Openbaar Vervoer.

Meetbare gegevens subdoelstelling 7

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het OV- en spoorbeleid. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 7 in dit artikel. Wel 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.

- [Voortgang elektrificatie spoor](#)
- [Verduurzaming Spoor Prorail](#)
- [Jaarverslag NS Verduurzaming](#)
- [CROW | Staat van het openbaar vervoer 2024](#)

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Zorgdragen voor veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar vervoer van goederen per spoor

Met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 is uiteengezet waar we met het spoorgoederenvervoer naartoe willen en hoe dit bereikt kan worden. De doelstelling van een veilig, betrouwbaar, bereikbaar en betaalbaar spoorgoederenvervoer is integraal in het Toekomstbeeld en de verschillende beleidsprioriteiten verweven. Het Toekomstbeeld beschrijft naast de doelen wat er al loopt en wat er extra zou kunnen. Het Toekomstbeeld is opgesteld in samenhang met de bredere Beleidsagenda Goederenvervoer, Bereikbaarheid op Peil en het Toekomstbeeld OV.

Subdoelstelling 1: Het doel van vervoer van goederen over het spoor is om het veiligheidsniveau voortdurend te verbeteren en minimaal te handhaven.

Het ministerie van IenW werkt samen met verschillende partijen aan het behalen van deze doelstelling. Dit wordt bereikt door een combinatie van maatregelen, waaronder via de overwegenaanpak, 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. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer is een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving tot één van de beleidsprioriteiten gemaakt. [Kamerbrief over Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer](#) | [Rijksoverheid.nl](#)

Meetbare gegevens subdoelstelling 1

Eerder in dit artikel zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:

1. Spoorveiligheid (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. 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.

- [Monitoring ongevallen met gevaarlijke stoffen \(p. 14\)](#)

Subdoelstelling 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).

In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer is beschreven wat er aan beleid loopt om de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor te verbeteren. Het gaat daarbij onder meer om het zorgen voor betrouwbaarheid, soepele doorstroming op de corridors en het bevorderen van een efficiënte afwikkeling van het spoorgoederenvervoer op de first- en last-mile. Projecten die hieraan bijdragen zijn het 740m-programma, het basiskwaliteitsniveau spoor en de verschillende spoorse projecten in de havengebieden. Binnen de Beleidsagenda Goederenvervoer wordt breder ingezet op maatregelen die nodig zijn om multimodaal vervoer (en daarmee het gebruik van spoor en binnenvaart) te stimuleren.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2

Het beleid samenhangend met deze specifieke doelstelling is onderdeel van het beleid ten aanzien van goederenvervoer over het spoor. Er zijn geen meetbare gegevens opgenomen voor subdoelstelling 2 in dit artikel. Wel 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.

- [Ontwikkeling goederenvervoer per spoor \(p. 4, 13 en 35\)](#)

Subdoelstelling 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 met het Toekomstbeeld Spoorgoederen naar een kwalitatief hoogwaardig goederenvervoer per spoor met multimodaal vervoer op de lange afstand als norm. Een veilige, duurzame en gezonde leefomgeving is hiervan een belangrijk onderdeel. De onder subdoelstelling 2 genoemde beleidsmaatregelen maken hier onderdeel van uit. Concrete beleidsmaatregelen zijn het PHS-programma en in het bijzonder de aanleg van de Zuidwestboog van Meteren, het Meerjarenprogramma Geluids-anering (MJPAG) en de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3

In dit artikel zijn de met deze subdoelstelling verbonden meetbare gegevens opgenomen inclusief een toelichting op de ontwikkeling:

1. Vervoerd ladinggewicht per spoor
2. Treinpunctualiteit goederenvervoer
3. Aantal treinkilometers goederenvervoer (zie tabel 41)
4. Impactvolle verstoringen op de infrastructuur ProRail (zie tabel 47)

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. 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.

- [Ontwikkelingen goederenvervoer spoor ten opzichte van goederenvervoer over de weg \(p. 4 en 5\)](#)
- [Ontwikkelingen van het goederenvervoer](#)

1. Aantal transacties, instappers en vervoerd ladinggewicht

Tabel 48 Vervoerd ladinggewicht per spoor					
Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Vervoerd ladinggewicht per spoor (in miljoen ton)	42,62	44,47	39,21	37,62	36,24

Bron: Ladinggewicht: 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.

2. Treinpunctualiteit goederenvervoer

Tabel 49 Treinpunctualiteit goederenvervoer					
Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Treinpunctualiteit goederenvervoer	66,3%	65,5%	60,5%	61,6%	66,2%

Bron: ProRail (Jaarverslag 2025).

Toelichting

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](#).

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Openbaar Vervoer en Spoor.

Uitwerking marktordening spoor

Voor open toegang op het spoor worden enkele beleidsmaatregelen uitgewerkt om in de toekomst effectief te kunnen blijven sturen op de borging van publieke belangen. Aanvullende sturings- en reguleringsinstrumenten zijn nodig wanneer op een beperkter aandeel van het totale reizigersvervoer concessiesturing van toepassing is. Open toegang betekent dat vervoerders voor eigen rekening en risico treindiensten aanbieden, geen contractrelatie met een overheid hebben, en in de vormgeving en uitvoering van deze diensten een grote mate van vrijheid hebben.

Daarnaast is het streven in 2027 te komen tot een besluit over de principes van marktordening op het spoor na 2033, als de hoofdrailnetconcessie afloopt. Met dit besluit wil het kabinet ervoor zorgen dat

het spoorstelsel blijft bijdragen aan een goede bereikbaarheid van maatschappelijk-economische functies voor de reiziger en aan een veilig en duurzaam mobiliteitssysteem.

Nieuwe beheerconcessie

De huidige Beheerconcessie 2015-2025 aan ProRail loopt, na vier jaar beleidsneutrale verlenging, af op 1 januari 2029. De beheerconcessie stelt ProRail in staat de beheertaken ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur uit te voeren. Om de continuïteit van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur te borgen, werkt lenW aan een nieuwe beheerconcessie vanaf 2029, die eveneens aan ProRail wordt verleend.

Betaalbaar OV

Medio 2026 is het aangekondigde onderzoek naar de betaalbaarheid van het ov systeem voor de burger opgeleverd. Na de zomer van 2026 heeft het kabinet gewerkt aan een kabinetsreactie op dit rapport. 2027 zal in het teken staan van het uitvoeren van de eerste stappen op weg naar een betaalbaarder openbaar vervoer, waarbij uitvoering gegeven gaat worden aan de aanbevelingen uit het rapport om aan de slag te gaan met de gesignaleerde knelpunten.

Sociale veiligheid in het OV

Het versterken van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer en op stations en perrons is een belangrijk aandachtspunt van het kabinet. Reizigers moeten veilig van A naar B kunnen reizen en personeel moet zijn werk in een veilige omgeving kunnen uitvoeren. Het huidige Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV wordt daarom opgevolgd door een nieuw convenant in 2026, zodat de samenwerking tussen betrokken partijen wordt voortgezet. In 2027 werken deze partijen gezamenlijk aan de uitvoering van de acties uit het bijbehorende actieplan, gericht op verdere versterking van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. In 2027 volgt lenW de resultaten en effecten van de toegang tot het rijbewijsregister en bespreekt deze bevindingen actief met de NS. Daarnaast worden op basis van de geïdentificeerde risico's en knelpunten uit de personeelsmonitor sociale veiligheid maatregelen genomen die de veiligheid van OV-personeel verder versterken.

Met het programma Een veilig station; altijd voor iedereen worden maatwerkafspraken gemaakt die aansluiten bij lokale situaties en bijdragen aan het verbeteren van de sociale veiligheid op en rond stations. Ook hier worden in 2027, op basis van de vastgestelde risico's en knelpunten, maatregelen genomen om de sociale veiligheid van OV-personeel verder te verbeteren.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 50 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 16 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	236.903	391.664	205.633	20.325	1.675	1.596	2.229
Uitgaven	99.489	405.205	227.454	41.037	25.166	25.205	23.505
16.1 OV en Spoor	94.485	397.447	227.454	41.037	25.166	25.205	23.505
<i>Opdrachten</i>	<i>5.490</i>	<i>6.322</i>	<i>4.861</i>	<i>5.070</i>	<i>4.690</i>	<i>4.959</i>	<i>4.729</i>
OV & Stations	1.676	2.578	3.606	3.555	3.258	3.497	3.256
Overige opdrachten	3.814	3.744	1.255	1.515	1.432	1.462	1.473
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>84.678</i>	<i>244.605</i>	<i>119.410</i>	<i>20.289</i>	<i>16.819</i>	<i>16.656</i>	<i>15.186</i>
NS Sociale Veiligheid	2.300	8.250	3.550	3.550	1.479	1.479	0
NS-concessie	17.466	116.317	113.092	14.364	13.981	13.757	0
Energieschok OV	0	118.000	0	0	0	0	0
Overige subsidies	64.912	2.038	2.768	2.375	1.359	1.420	15.186
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>1.079</i>	<i>1.381</i>	<i>1.016</i>	<i>1.016</i>	<i>1.016</i>	<i>949</i>	<i>949</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	768	802	1.000	1.000	1.000	934	934
Bijdrage aan agentschap KNMI	16	16	16	16	16	15	15
Bijdrage aan agentschap RVO	295	563	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>3.143</i>	<i>145.037</i>	<i>102.065</i>	<i>14.560</i>	<i>2.539</i>	<i>2.539</i>	<i>2.539</i>
CLU Betuweroute en HSL	3.052	2.439	2.439	2.439	2.439	2.439	2.439
Overige bijdragen	91	142.598	99.626	12.121	100	100	100
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>95</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>	<i>102</i>
Overige bijdragen	95	102	102	102	102	102	102
16.2 Maatregelenpakket OVS	5.004	7.758	0	0	0	0	0
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>5.004</i>	<i>7.758</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Beschikbaarheidsvergoeding OV-sector	0	3.204	0	0	0	0	0
Transitievangnet OV	5.004	4.554	0	0	0	0	0
Ontvangsten	42.594	0	0	0	0	0	0

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. OV en Spoor (€ 227,5 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 4,9 miljoen)

- *OV en stations (€ 3,6 miljoen)*. Dit betreffen opdrachten voor de OV-begeleiderskaart, marktordening, de taxi, fiets in de keten, sociale veiligheid en toegankelijkheid. Deze opdrachten worden door verschillende marktpartijen uitgevoerd en dragen bij aan het realiseren van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
- *Overige opdrachten (€ 1,3 miljoen)*. Dit betreffen voornamelijk opdrachten voor de MER-evaluatie HSL-zuid, beheerconcessie ProRail, veiligheid en internationaal, opdrachten RWS en SWUNG geluidstaken.

Deze opdrachten worden door verschillende marktpartijen en ProRail uitgevoerd en dragen bij aan het realiseren van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Subsidies (€ 119,4 miljoen)

- *NS Sociale Veiligheid (€ 3,6 miljoen)*. Dit betreft de subsidies aan NS voor sociale veiligheid. Deze bijdrages aan NS worden ingezet voor extra beveiliging in de trein en op de stations, waaronder de uitrol van bodycams voor treinpersoneel. Deze subsidie draagt daarmee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
- *NS-concessie (€ 113,1 miljoen)*:
 - Subsidie NS HRN concessie (€ 10,7 miljoen). Deze subsidie is onderdeel van de concessie die de NS tot 2033 heeft voor het vervoer op het hoofd railnet in Nederland.
 - Subsidie Wind in de Zeilen Zeeland (€ 4,5 miljoen). Betreft een subsidie aan de NS gedurende de concessieperiode (2025-2033) om de gemiste marinierskazerne in Zeeland te compenseren. De subsidie moet zorgen voor investeringen op zowel sociaal als economisch gebied.
 - Subsidie NS Grinwisgelden (€ 97,9 miljoen). Dit betreft een subsidie die wordt verleend aan NS met als doel om het openbaar vervoer op peil en betaalbaar te houden na het teruglopende gebruik van de studenten OV-kaart.
 - Deze subsidies dragen bij aan de realisatie van de eerste specifieke doelstelling van dit beleidsartikel.
- *Overige subsidies (€ 2,8 miljoen)*:
 - Subsidie DOVA (€ 0,5 miljoen): Dit betreft de subsidie aan de Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA om de gezamenlijke activiteiten voor de Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV), Stationstopologie, Beheer Informatie Standaarden OV Nederland (BISON), Dashboard Deur-tot-Deur en de Staat van het OV optimaal uit te kunnen voeren.
 - Subsidie Consumentenorganisatie OV (€ 0,3 miljoen). Dit betreft de subsidie aan stichting CROW voor de OV-klantenbarometer € 0,3 miljoen. Deze subsidie draagt daarmee bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
 - Subsidie TransLink informatiehuishouding OV (€ 0,4 miljoen). Deze subsidie draagt bij aan de verdere doorontwikkeling en realisatie van de informatiehuishouding van het openbaar vervoer en draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
 - Subsidie beleidsondersteuning (€ 0,3 miljoen). In 2027 zal een bedrag van maximaal € 0,3 miljoen verstrekt worden aan Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) voor beleidsondersteuning. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
 - Subsidie Klachtenloket OV (€ 0,2 miljoen). Er vindt subsidieverlening aan de Stichting geschillencommissies voor consumentenzaken plaats voor het in stand houden van het tweedelijns klachtenloket OV. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstelling 1 van dit beleidsartikel.
 - Subsidie digitalisering spoor (€ 0,9 miljoen). Dit budget is bedoeld voor Digitalisering spoorgoederenvervoer, realisatie van een 'living lab' met wayside train monitoring en automatische rem- en treincontrole op de corridor Rotterdam-Venlo-Aachen. Op dit moment wordt gewerkt aan een functioneel ontwerp voor een living lab waarin deze twee innovaties gelijktijdig beproefd worden. Vervolgstep is daadwerkelijke uitvoering in de praktijk.

Bijdraen aan agentschappen (€ 1,0 miljoen)

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 1,0 miljoen).* Met Rijkswaterstaat zijn - afspraken gemaakt over beleidsondersteuning en -advisering. Dit zijn taken die Rijkswaterstaat uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij het agentschap gereserveerd. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
- *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,016 miljoen).* Met het KNMI (€ 0,016 miljoen) zijn afspraken gemaakt over informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor. Deze subsidie draagt bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 102,1 miljoen)

- *Bijdrage aan medeoverheden Grinwisgelden (€ 99,6 Miljoen)* Dit bedrag betreft een bijdrage aan de decentrale overheden met als doel om het OV op peil en betaalbaar te houden. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.
- *CLU Betuweroute en HSL (€ 2,4 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. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,1 miljoen)

- *Overige bijdragen (€ 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. Deze bijdrage draagt daarmee bij aan de realisatie van de twee specifieke doelstellingen van dit beleidsartikel.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In [bijlage 3 \(Subsidieoverzicht\)](#) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit**Geschatte budgetflexibiliteit**

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij

te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 51 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 16

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	13%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	87%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma-uitgaven (€ 227,5 miljoen) is 13% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Het beschikbare budget is in 2027 72% juridisch verplicht, 15% bestuurlijk gebonden en 13% beleidsmatig gereserveerd. Een groot deel van de opdrachten is in eerdere jaren reeds verplicht en zal in 2027 tot betaling komen. Onder de juridisch verplichtingen bij de opdrachten vallen onder meer de opdrachten SWUNG, OV-begeleiderskaart, diverse NS, HSL- en ProRail producten, en de ontwikkeling Nederlandse BRT Standaard. Het bestuurlijk gebonden opdrachten budget betreft de validatie instandhoudingskosten.
2. **Subsidies.** Het beschikbare budget is in 2027 82% bestuurlijk gebonden. Middels een amendement heeft lid Grinwis € 448 miljoen verspreid over 2026 en 2027 beschikbaar gesteld met als doel het OV betaalbaar en op peil te houden. Een deel van dit budget zal middels een subsidie worden verleend aan NS. Het overige subsidie budget is juridisch verplicht. Dit betreffen subsidies aan NS voor de HRN-Concessie, Wind in de Zeilen en Sociale veiligheid OV, en subsidie Consumentenorganisatie OV en subsidie Regionale OV-systemen. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdrage aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en KNMI zijn volledig juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De bijdrage aan het KNMI is bestemd voor het verstrekken van informatievoorziening, bijvoorbeeld rondom winterse omstandigheden, die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer over het spoor.
4. **Bijdrage aan medeoverheden.** 98% van het budget voor de bijdragen aan medeoverheden op dit artikel is bestuurlijk gebonden. Middels een amendement heeft lid Grinwis € 448 miljoen verspreid over 2026 en 2027 beschikbaar gesteld met als doel het OV betaalbaar en op peil te houden. Een deel van dit budget zal worden verleend aan decentrale overheden. Het resterend budget is op grond van de regelingen voor de specifieke uitkeringen en de reeds aangegane verplichtingen 100% juridisch verplicht. Het betreft onder meer 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 waaraan de bijdrage wordt verstrekt.

5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** De bijdrage internationale organisaties is op grond van verdragen voor 100% juridisch verplicht en kent een structureel karakter. Het betreft bijdragen aan de Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) en Railforum Nederland.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van lenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 52 Extracomptabele verwijzing naar artikel 13 Spoorwegen van het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)					
	2027	2028	2029	2030	2031
Totale uitgaven op artikel 13 Spoorwegen	3.502.029	3.254.318	3.118.969	2.797.431	2.819.285
Totale uitgaven op artikel 14 Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's	401.342	500.821	498.259	609.991	665.711
Totale uitgaven op artikel 17.07 ERTMS en 17.10 PHS	109.442	234.615	248.796	334.172	157.671

Fiscale Regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 53 Fiscale regelingen 2025-2027, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 16 (x € miljoen)			
	2025	2026	2027
Reisaf trek OV	6	6	6
Btw Verlaagd tarief Personenvervoer	683	714	746
MRB Vrijstelling taxi's en openbaar vervoer	61	59	60

2.6 Artikel 17 Luchtvaart

A. Algemene doelstelling

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 54 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	177.613	166.506	398.832	187.070	88.729	111.515	37.757
Uitgaven	54.847	111.597	187.942	205.829	147.801	88.186	65.758
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Luchtvaart	54.847	111.597	187.942	205.829	147.801	88.186	65.758
Ontvangsten	16.109	14.404	7.983	1.288	275	275	275

B. Rol en verantwoordelijkheid

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 55 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
	De minister is verantwoordelijk voor de vormgeving van de kaders en voor het binnen deze kaders (doen) realiseren van de gewenste ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart.
Stimuleren	De rol stimuleren heeft betrekking op de volgende taken: - Het behouden van concurrentievermogen voor het Nederlandse verbindingennetwerk en het borgen van de concurrentiekracht en strategische autonomie van de Nederlandse luchtvaartsector en maakindustrie in brede zin. - Het voortzetten van de samenwerking met de luchtvaartsector en kennisinstellingen aan de Duurzame Luchtvaartafel. Daar volgt uitvoering van het Akkoord Duurzame Luchtvaart 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 voor 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 dat 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). - Verantwoordelijk zijn 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). - Beleidsverantwoordelijkheid voor de uitvoering van de Europese bijmengverplichting (ReFuelEU Aviation) voor duurzame brandstoffen. - De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 7) Betaalbare duurzame energie, SDG 8) Goede banen, duurzame economische groei en eerlijke verdeling van welvaart, SDG 9) Industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 11) Duurzame steden en gemeenschappen, SDG 13) Klimaatactie en SDG, 15) Beschermde ecosystemen, bossen en biodiversiteit, 17) Partnerschap om doelstellingen te bereiken.
(doen) uitvoeren	De rol uitvoeren heeft betrekking op de volgende taken: - Het uitvoeren van het Nederlandse luchtvaartveiligheidsprogramma met het Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid (NALV). - 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. - Het actualiseren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) met als doel de ruimtelijke beperkingen rond Schiphol weer in lijn te brengen met de vliegoperatie. - 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 geluidnormen en inzetten op de reductie van andere emissies. - Verdere invulling geven aan de Programmatische aanpak geluid en aan de uitvoering van de gebiedsagenda. - 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 om te komen tot een nieuwe indeling van het luchtruim. Het programma wordt gezamenlijk uitgevoerd door IenW, Defensie, het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC).

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

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 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. 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.

De doelstelling draagt bij aan de drie van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland bereikbaar houden, Nederland schoon en veilig houden en Nederland economisch sterk houden.

Voor iedere specifieke doelstelling zijn een of meerdere subdoelstellingen geformuleerd. Onder de meetbare gegevens staan de indicatoren en kengetallen 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 staat hieronder.

Tabel 56 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 2. Beter vooraf kennen en beheersen van de nationale risico's voor veiligheid in de luchtvaart 3. Het continu versterken van de (digitale) weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de luchtvaartsector 4. 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 luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld moet in stand worden gehouden	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 (SO ₂ , NO _x , PM _{2.5} , NMVOS) door de luchtvaart
Meetbare gegevens	Meetbare gegevens	Meetbare gegevens
1. Safety performance indicators	1. Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitscore (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 luchtvaart moet veilig zijn voor vliegtuigpassagiers, bemanning en de mensen die onder vliegroutes en bij vliegvelden wonen en werken. Nederland streeft naar een continue verbetering van de veiligheid in de luchtvaart. Nog beter vooraf kennen en beheersen van de risico's en samenwerken met de luchtvaartsectoren dragen daaraan bij. Ontwikkelingen in de luchtvaart mogen niet ten koste gaan van de veiligheid.

Subdoelstelling 1: Het luchtvaartveiligheidssysteem verder versterken en continu verbeteren

Nederland streeft naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid en heeft de ambitie om tot de best presterende landen van de wereld te horen. Nederland werkt aan het uitvoeren van correctieve actieplannen om de compliance met internationale verplichtingen te vergroten en te behouden.

Subdoelstelling 2: Beter vooraf kennen en beheersen van de nationale risico's voor veiligheid in de luchtvaart

Het ministerie van IenW wil vanuit haar regierol de veiligheidsprestaties in de Nederlandse luchtvaart centraal zetten om de veiligheid continu te verbeteren door de grootste nationale risico's te kennen en deze effectief te beheersen.

Meetbare gegevens subdoelstellingen 1 en 2: Safety performance indicators

Het luchtvaartveiligheidssysteem is een complex systeem met veel waarborgen. IenW werkt in afstemming met de ILT-luchtvaartautoriteit en Militaire Luchtvaartautoriteit aan de uitwerking van zogenoemde *safety performance indicators* om onderstaande twee hoofdlijnen van de veiligheidsdoelstellingen te monitoren:

1. Het systeem aantoonbaar op orde brengen met naleving van de ICAO- en EU-eisen;
2. Het kennen en beheersen van de grootste nationale risico's op basis van een actueel zogenoemde *state risk profile*.

Subdoelstelling 3: Het continu versterken van de (digitale) weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de luchtvaartsector

Het continu versterken en verbeteren van de weerbaarheid van de luchtvaartsector tegen de achtergrond van de huidige geopolitieke ontwikkelingen, met inbegrip van dreigingen op het gebied van luchtvaart security, cybersecurity, militaire dreiging en economische veiligheid. Ook het behouden van strategische autonomie in de luchtvaartlogistieke infrastructuur is hierbij van belang, waaronder op de Nederlandse luchthavens.

Subdoelstelling 4: 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.

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.

Subdoelstelling 1: Het luchtvaartnetwerk van verbindingen van Nederland met de rest van de wereld moet in stand worden gehouden

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 bestemmingsnetwerk moet passen bij de Nederlandse consument en bedrijven. De netwerkqualiteit 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 netwerkqualiteit vanaf Nederlandse luchthavens wordt aangetast, kan dit leiden tot een verslechtering van het vestigingsklimaat en kan dit gevolgen hebben voor het vrachtvervoer.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Netwerkkwaliteit Schiphol: netwerkkwaliteitsscore (netwerkdiepte x netwerkbreedte), afgezet tegen andere Europese luchthavens

Tabel 57 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	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Schiphol	2152	2247	2297	1367	1429	1844	1991	1985	n.n.b.
Frankfurt	2239	2250	2271	1177	1185	1660	1823	2055	n.n.b.
London Heathrow	2770	2659	2696	1492	1014	1862	2318	2335	n.n.b.
Parijs Charles de Gaulle	2241	2282	2351	1340	1247	1792	2013	2162	n.n.b.
Brussel	692	768	746	329	319	467	518	583	n.n.b.
Istanbul	1738	1850	1975	1097	1244	1711	2000	2124	n.n.b.

Bron: Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009-2024

Toelichting

Bovenstaande 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. Naar verwachting zijn de cijfers over 2025 medio 2026 beschikbaar. Deze zullen worden opgenomen in het jaarverslag 2026.

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). De ingezette capaciteit op de bestemmingen (netwerkdiepte) is op Schiphol gestegen in 2024.

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 en leefkwaliteit van mensen, milieu en natuur. Het kabinet zet daarom in op vermindering van de schadelijke effecten van luchtvaart op mens, milieu en natuur.

Subdoelstelling 1: De rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk herstellen en uiterlijk 2030 20% minder ernstig geluidgehinderden

In november 2026 is naar verwachting de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit in werking getreden. Hiermee is de juridische basis van Schiphol en daarmee de rechtspositie van omwonenden hersteld. Per 1 november 2025 is het maatregelenpakket uit de balanced approach-procedure geïmplementeerd. Dit pakket is in 2026 gemonitord. De verwachting is dat de genomen maatregelen voor 15% minder ernstig gehinderden zorgen, van het totale geluidsdoel van – 20%. In 2027 wordt besloten hoe het resterende percentage van het geluidsdoel wordt ingevuld en welke maatregelen additioneel genomen moeten worden om het totale geluidsdoel te halen. In de nacht is er met deze maatregelen naar verwachting sprake van een reductie van 25-30% ernstig gehinderden. Op de langetermijn is het doel dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 uur en 7.00 uur 50% stiller wordt ten opzichte van 2024.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure

Op 1 november 2026 is bekend hoeveel reductie van ernstig gehinderden is bereikt als gevolg van het maatregelenpakket van de Balanced Approach-procedure, dat op 1 november 2025 is ingegaan. De verwachting is dat met dit pakket 15% reductie van het aantal ernstig gehinderde wordt bereikt, van het totale geluidsdoel van – 20%. In 2027 wordt besloten hoe het resterende percentage zal worden behaald. Hiervoor zal ook in 2027 monitoring plaats vinden om de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsdoel te bepalen.

Subdoelstelling 2: Het verminderen van de CO₂-uitstoot van de luchtvaart: in 2030 CO₂-uitstoot op het niveau van 2005, in 2050 50% minder CO₂-uitstoot dan 2005 en in 2070 nul CO₂-uitstoot

De luchtvaartsector en de overheid hebben in het Akkoord Duurzame Luchtvaart afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te verminderen. De CO₂-doelen uit het Akkoord zijn geconcretiseerd en vastgelegd in de [Luchtvaartnota 2020-2050](#). Om de CO₂-uitstoot van de luchtvaart te verminderen wordt er ingezet op meerdere sporen, waaronder bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) en, op de langere termijn, waterstof-en elektrisch vliegen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: CO₂-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland

Tabel 58 Indicator: CO₂-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland (op basis van gebunkerde brandstoffen)

	Bunkering – CO ₂ -uitstoot (miljoen kg)	Bunkering – CO ₂ - uitstoot (Mton)	CO ₂ -uitstoot, incl. SAF zero emission factor (miljoen kg)	CO ₂ -uitstoot, incl. SAF zero emission factor (Mton)
2005	11091,60	11,1	11091,60	11,1
2019	12080,68	12,1	12080,68	12,1
2020	6737,12	6,7	6737,12	6,7
2021	7410,20	7,4	7410,20	7,4
2022	9694,88	9,7	9630,24	9,6
2023	10336,36	10,3	10149,63	10,1
2024	10968,36	11,0	10602,09	10,6
2025	11113,72	11,1	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 gegevens voor het jaar 2024 betreffen nader voorlopige cijfers, voor 2025 betreffen het voorlopige cijfers. De cijfers voor het jaar 2026 zijn op dit moment nog niet bekend.

De CO₂-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 CO₂. De CO₂-uitstoot afkomstig van gebunkerde brandstoffen wordt berekend aan de hand van de hoeveelheid verbrande brandstof met een emissiefactor van 3,16 (kg CO₂/kg kerosine). Voor SAF wordt gerekend met een emissiefactor van 0 (kg CO₂/kg SAF). De CO₂-uitstoot in 2024 komt hiermee uit op 10,6 Mton.

Subdoelstelling 3: Het verminderen van de uitstoot schadelijke stoffen (SO₂, NO_x, PM_{2.5}, NMVOS) 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.

Tabel 59 Indicator: Emissies Nederlandse luchthavens

	2019	2020 ⁴⁾	2021 ⁴⁾	2022	2023	2024	2025
in kton per jaar ^{1) 2) 3)}							
SO ₂	0,3	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	n.n.b.
NO _X	4,1	2,3	2,6	3,4	3,7	3,9	n.n.b.
PM _{2.5}	0,04	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	n.n.b.
NMVOS	0,5	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	n.n.b.

Bron: CBS Emissies van luchtverontreinigende stoffen volgens NEC-richtlijn. Voorlopige cijfers over 2025 worden in september 2026 door CBS gepubliceerd.

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 CO₂ niet in deze tabel is opgenomen, want die stof is met name van belang voor het klimaatbeleid (zie Indicator: CO₂-uitstoot van vluchten vanuit Nederland). NO₂ en PM_{2,5} leveren samen veruit het grootste risico op gezondheidseffecten. SO₂ 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 invloed van luchtvaart op de lokale luchtkwaliteit beperkt is. Zo wordt de vermindering van de luchtkwaliteit in woonkernen rondom de regionale luchthavens voor gemiddeld 99% bepaald door andere bronnen dan luchtvaart. Bij Schiphol zijn andere bronnen dan luchtvaart gemiddeld voor ruim 95% 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.
4. De daling in de jaren 2020 en 2021 ten opzichte van 2019 is het gevolg van de Coronapandemie, die zorgde voor een forse vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein luchtvaart.

Algemeen

Luchtvaart is een belangrijke toegangspoort tot de wereld en een pijler onder onze economie. Het bevordert de handel en zorgt voor een goed vestigingsklimaat. Dagelijks reizen duizenden Nederlanders met het vliegtuig de hele wereld over voor vakantie, familiebezoek en werk. De hub Schiphol is een internationaal knooppunt voor zowel passagiers- als vrachtvervoer.

Een sterke luchtvaartsector is nodig om deze positie te behouden in de wereld. Daarvoor is het nodig dat de negatieve effecten van de luchtvaart op mens, milieu en natuur afnemen. Geopolitieke spanningen maken dat het belang van nationale weerbaarheid, crisisbeheersing en een strategische autonomie in Europa en Nederland snel groter wordt. Dit brengt ook kansen met zich mee voor technologische ontwikkelingen en innovaties.

In het luchtvaartbeleid staan de volgende publieke belangen centraal:

Veilige luchtvaart

Zoals in het [Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma \(NLVP\)](#) vastgelegd streeft Nederland naar een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid en heeft Nederland de ambitie om tot de best presterende landen van de wereld te horen. Nederland werkt aan het uitvoeren van correctieve actieplannen om de compliance met internationale verplichtingen te vergroten en te behouden. Daarbij is ook aandacht voor de compliance met de internationale regelgeving in het Caribisch gedeelte van het Koninkrijk.

Met het [Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid \(NALV\)](#) wordt uitvoering gegeven aan het NLVP. lenW werkt aan het kennen en beheersen van de grootste nationale risico's. Zo wordt een maatregelenpakket uitgewerkt om vogelaanvaringen te voorkomen en werkt lenW aan een nationaal kader voor de omgang met zonnepanelenparken nabij luchthavens.

Luchtvaartweerbaarheid

De versterking van de fysieke, digitale en economische weerbaarheid van vitale luchtvaartorganisaties worden in het kader van de internationale sectorale kaders (ICAO, EASA en NAVO) en implementatie van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten en Cyberbeveiligingswet voortgezet en geïntensiveerd. Focus hierbij ligt op het helpen en stimuleren van sectororganisaties bij het risicobeheer en het nemen van adequate weerbaarheidsmaatregelen. Voor wat betreft het versterken van de cyberweerbaarheid in de vitale lenW sectoren (waaronder de luchtvaartsector) worden via de lenW cyberweerbaarheidsprogrammering activiteiten en handelingsperspectieven ontwikkeld die aansluiten bij de uitdagingen van sectororganisaties. Er is hierbinnen speciale aandacht voor Operationele Technologie (OT).

Onbemande luchtvaart

We zien een toename van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen in het Nederlands luchtruim (inclusief gebruik bij maatschappelijke en militaire toepassingen) en we verwachten dat deze trend zich de komende jaren doorzet. De opkomst van drones stelt de samenleving ook voor uitdagingen als gevolg van ongeautoriseerd gebruik. Voor lenW is het zekerstellen van veiligheid, privacy, security voor burgers en overheden belangrijke randvoorwaarden waar zij verantwoordelijkheid voor draagt. In dit verband zorgt lenW voor het (mede) uitvoering geven aan het EU actieplan voor Drone en Counter Drone strategie.

Het ministerie van lenW stimuleert en faciliteert deze innovatieve ontwikkeling van civiele toepassingen door het faciliteren van experimenteren met nieuwe vervoersvormen. Zij zorgt voor de benodigde nieuwe digitale infrastructuur op een robuuste wijze te implementeren. De realisatie van gemeenschappelijk informatieplatform (Common Information Services) als fundamentele digitale infrastructuur is één van de focuspunten.

Nederland goed verbonden

In 2025 zijn twee onderzoeken gedaan naar de werking van de tariefregulering van Schiphol (Kamerstuk [29665 nr. 530](#) en Kamerstuk [31936 nr. 1258](#)), met als doel om knelpunten en potentiële aanpassingen in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol te identificeren. In 2026 zijn op basis van de input van stakeholders en de conclusies uit de onderzoeken besluiten verankerd.

Zoals elk jaar geeft de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen inzicht in de hub-positie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens.

In 2027 wordt de vliegbelasting gedifferentieerd naar afstand ingevoerd. Daarnaast wordt er op zoek gegaan naar coalities in Europees verband om afspraken te maken over geharmoniseerde Europese vliegbelastingen. Zo kan in een gelijk speelveld de inzet van schonere vliegtuigtypes worden beloond en verduurzaming bevorderd.

Het borgen van een sterke en goed functionerende luchtvaartsector is van belang om de economische weerbaarheid te versterken en de internationale concurrentiepositie van Nederland te behouden. Er wordt in 2027 verder ingezet in op versterking van het concurrentievermogen van de luchtvaart, zowel nationaal als in Europa. Voor deze inzet in Europa geldt dat de Europese Commissie voor de tweede helft van 2026 een EU Aviation Strategy heeft aangekondigd en dat de publicatie van de herziening van Verordening 1008/2008 wordt verwacht, waarbij de uitwerking en onderhandelingen van deze twee EU-trajecten ook in 2027 zullen doorlopen.

De herziening van de verordening voor luchtvaartpassagiers in 2026 is overgegaan naar een conciliatieprocedure, na verwerping van de amendementen van het Europees Parlement door de Raad in de tweede lezing. Nederland zet zich in 2027 in voor een eerlijk evenwicht tussen passagiersrechtenbescherming en het verminderen van administratieve en financiële lasten voor luchtvaartmaatschappijen.

In 2027 wordt ook een voorstel van de Europese Commissie verwacht voor de herziening van de Slotverordening.

Luchtruim

In 2027 worden de vervolgstappen gezet in de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening (1ATM). Deze integratie vergroot een veilig en effectief gebruik van het Nederlandse luchtruim. Daarbij voldoet het integratieproces aan de relevante Europese en nationale regelgeving.

In 2027 worden nieuwe regels voor hoge obstakels rondom luchthavens in procedure gebracht. Ook in 2027 wordt doorgewerkt aan de uitvoering van het (nieuwe) Programma Noordzee en de inpassing van windenergie op de Noordzee naast veilig helikopterverkeer. Daarnaast wordt verder ingezet op de Nederlandse implementatie van de Europese Single European Sky (SES2+) regels, inclusief de ontwikkeling van het toezicht.

Luchtruimherziening

Het programma Luchtruimherziening (LRH) werkt aan een nieuwe indeling van het luchtruim. Het programma LRH wordt gezamenlijk uitgevoerd door IenW, Defensie, het Commando Lucht- en Ruimtestrijdkrachten (CLRS), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC). Dit is onder meer nodig omdat de Koninklijke Luchtmacht

behoefte heeft aan een groter oefengebied voor de nieuwe F-35's. De uitbreiding hiervan vindt plaats op een plek waar nu nog civiel vliegverkeer vliegt, waardoor ook aanpassingen aan het civiele luchtruim noodzakelijk zijn. Dankzij deze aanpassingen is er in de nieuwe indeling van het luchtruim sprake van kortere routes en dus van minder omvliegen. Tevens legt dit de basis voor Hoger Naderen projecten waarbij in samenspraak met de omgeving continu dalen over vaste routes te ontwerpen. Daarmee kan dichtbij luchthavens (45-15 kilometer van de baan) de leefbaarheid worden verbeterd. In 2026 zal de nieuwe indeling van het luchtruim ter besluitvorming zijn aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit gebeurt op basis van het Voorlopig Ontwerp met daarin voor zover mogelijk verwerkt het ingewonnen advies van de externe adviescommissie (die de nut en noodzaak heeft getoetst, de urgentie onderschrijft en die aanbevelingen deed voor communicatie, participatie en effecten).

Er wordt met een daarvoor ingerichte klankbordgroep verder gewerkt aan het leertraject Hoger Naderen Schiphol wat is gericht op het ontwerpen van een vaste route voor continu dalen op de Zwanenburgbaan.

Regionale luchthavens

Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart worden vervangen door luchthavenbesluiten. De procedures hiervoor zijn gestart. Voor luchthaven Groningen Airport Eelde is het Luchthavenbesluit in 2025 vastgesteld. Voor Rotterdam is een ontwerp voor het Luchthavenbesluit gepubliceerd. Inzet is om alle luchthavenbesluiten in 2026/2027 vast te stellen.

Voor de vaststelling van de luchthavenbesluiten worden zorgvuldige procedures doorlopen met goede betrokkenheid van de omgeving, stakeholders en andere belanghebbenden. Voor de geluidberekeningen zal in de luchthavenbesluiten gebruik worden gemaakt van actuele invoergegevens en de nieuwe berekeningsmethoden Doc29 en NORAH.

Lelystad Airport

In lijn met het coalitieakkoord worden voorbereidingen in gang gezet om op Lelystad Airport 2300 militaire sorties mogelijk te maken in samenhang met 10.000 vliegbewegingen handelsverkeer en activiteiten van General Aviation. Voor de verdere civiele ingebruikname lopen operationele en juridische voorbereidingen door in 2027. Zo past de Luchtverkeersleiding haar systemen aan. Het luchthavenbesluit en andere kleinere regelingen worden aangepast. De daadwerkelijke ingebruikname is mogelijk zodra door LVVN een natuurvergunning is verleend. Defensie werkt op basis van een ingroeipad het militaire gebruik van de luchthaven verder uit.

Caribisch Nederland

In 2026 zal op Bonaire een project van start gaan om de luchthaven van Bonaire beter in staat te stellen grote vliegtuigen te ontvangen. Daartoe zal een nieuw vliegtuigplatform worden aangelegd. Ook op Saba zullen verbeteringen aan de luchthaven zijn uitgevoerd, deze zijn deels gestart in 2025. Daarnaast zal met BZK een verkenning starten voor het (deels) financieren van een PSO tussen Saba en St. Maarten en St. Eustatius en St. Maarten via de middelen voor bestaanszekerheid Caribisch Nederland.

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Het huidige kabinetsbeleid is erop gericht de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart te verminderen, en een nieuwe balans te vinden tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen. Bij zowel Schiphol als de regionale luchthavens van nationale betekenis wordt ingezet op een afname van de geluidbelasting. Verder worden er gericht maatregelen getroffen die bijdragen aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit en de beperking van hinder in de omgeving.

In 2027 worden meer inzichten verzameld over de gezondheidseffecten voor omwonenden rond luchthavens, onder andere via een advies van de Gezondheidsraad. Dit kan helpen bij het vormgeven van toekomstig luchtvaartbeleid en regelgeving.

Programma Omgeving Luchthaven Schiphol

Naar verwachting treedt per 1 november 2026 de algehele wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit in werking. Hiermee wordt de juridische basis en daarmee de rechtsbescherming van omwonenden hersteld. Tevens wordt daarmee de implementatie van de maatregelen uit de balanced approach-procedure gerealiseerd.

Op 1 november 2026 is bekend hoeveel reductie van ernstig gehinderden is bereikt als gevolg van het maatregelenpakket van de Balanced Approach, dat op 1 november 2025 is ingegaan. De verwachting is dat met dit pakket 15% reductie van het aantal ernstig gehinderden wordt bereikt, van het totale geluidsdoel van – 20%. In 2027 wordt besloten hoe het resterende percentage zal worden behaald.

In aansluiting op het Luchthavenverkeerbesluit wordt gewerkt aan het actualiseren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) met als doel de ruimtelijke beperkingen rond Schiphol weer in lijn te brengen met de vliegoperatie. De inzet is om medio 2027 een geactualiseerd LIB te hebben.

In het coalitieakkoord is het volgende geschreven: *«Om geluidsoverlast voor de omgeving terug te dringen komt er een nieuwe Balanced Approach procedure waarin we vastleggen dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 en 7.00 uur 50% stiller wordt, ten opzichte van 2024. Daar wordt een nachtsluiting tussen 00.00u – 05.00u in meegenomen.»* In 2027 wordt verder gekeken op welke manier hier uitvoering aan gegeven zou kunnen worden.

Voor de langere termijn wordt gewerkt aan een nieuw normenstelsel, waarbij de milieueffecten van het nieuwe maximum als bovengrens worden gehanteerd. In dit kader wordt een nieuw stelsel voor geluidnormen ontwikkeld. Dit normenstelsel biedt perspectief aan de sector om zich te kunnen ontwikkelen, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. In 2027 zal de eerste stap in het wetgevingstraject worden gezet.

Energietransitie in de luchtvaart

De energietransitie in de luchtvaart is nodig voor onze strategische autonomie, voor toekomstige energiezekerheid en -onafhankelijkheid, en om de internationale, Europese en nationale verduurzamingsdoelen te halen. Dankzij de uitstekende geografische ligging van Nederland, biedt de energietransitie grote kansen voor het innovatie- en verdienvermogen van de Nederlandse (maak)industrie. Bijvoorbeeld voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Vanuit het Klimaat en Energiefonds wordt € 300 miljoen geïnvesteerd in de productie en opschaling van duurzame luchtvaartbrandstoffen (e-SAF en geavanceerde bio-SAF via Alcohol-to-Jet). In 2027 zullen de eerste subsidiebeschikkingen worden verleend.

In het coalitieakkoord is het volgende geschreven: *«De totale CO₂ uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport moet in 2030 lager zijn dan in 2024 op Schiphol.»* In 2026 en 2027 wordt gekeken op welke manier hier uitvoering aan gegeven zou kunnen worden.

Om barrières weg te nemen voor de introductie van waterstof en elektrische vliegtuigen, is vanuit het Klimaat en Energiefonds € 20 miljoen beschikbaar gesteld. Het doel is om experimenteerruimte op luchthavens te creëren en te investeren in laad- en tankinfrastructuur. In 2027 zullen de eerste subsidies worden verleend.

Het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie stimuleert innovaties voor het vliegen op waterstof en voor onderscheidende technologieën voor ultra-efficiënte vliegtuigen. Dit programma draagt zodoende bij aan het vergroten van het verdienvermogen van Nederland. In 2027 ligt de nadruk op de verdere uitvoering.

Een gelijk speelveld is cruciaal, daarom wordt beleid gemaakt op mondiaal en Europees niveau. Op mondiaal niveau vindt in 2027 de derde periodieke evaluatie plaats van CORSIA (het mondiale instrument van ICAO om CO₂-emissies te compenseren en te reduceren). Op Europees niveau is sinds 2025 de verordening ReFuelEU Aviation van kracht. Hierdoor geldt een bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. De ReFuelEU verordening wordt door de Europese Commissie geëvalueerd en in 2027 zal opvolging gegeven worden aan de uitkomsten van die evaluatie.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 60 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 17 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	177.613	166.506	398.832	187.070	88.729	111.515	37.757
Uitgaven	54.847	111.597	187.942	205.829	147.801	88.186	65.758
17.1 Luchtvaart	54.847	111.597	187.942	205.829	147.801	88.186	65.758
<i>Opdrachten</i>	<i>13.782</i>	<i>34.265</i>	<i>53.273</i>	<i>25.961</i>	<i>26.663</i>	<i>30.659</i>	<i>28.173</i>
Geluidsisolatie Schiphol	339	1.108	0	0	0	0	0
Caribisch Nederland	169	279	178	461	461	461	453
NGF Project - Luchtvaart in Transitie	117	307	300	300	300	2.504	0
GIS-4 regeling	1.496	10.792	22.517	0	0	0	0
Programma Omgeving Luchthaven Schiphol	2.781	2.388	2.113	1.239	694	694	694
Luchtruim Regio Luchthaven	1.672	584	367	981	981	980	963
Luchtruimherziening	1.127	1.796	2.603	1.842	1.842	1.842	1.815
KF: Luchtvaartverkeer energie	704	1.240	193	193	193	193	193
KF: Alcohol-to-jet en Duurzame Luchtvaartbrandstoffen	0	59	200	200	200	241	100
Overige opdrachten	5.377	15.712	24.802	20.745	21.992	23.744	23.955
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>35.263</i>	<i>71.335</i>	<i>129.872</i>	<i>175.944</i>	<i>117.236</i>	<i>52.789</i>	<i>33.759</i>
Tarieven Bonaire	600	420	355	370	0	0	0
Omploegen graanresten	1.406	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Klimaatbeleid	0	56	56	56	56	56	56
NGF-project Luchtvaart in transitie	31.321	67.529	86.697	45.310	23.470	19.864	0
Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	1.153	1.078	1.068	1.054	1.046	1.049	1.049
KF - Alcohol-to-jet	0	0	0	12.228	42.626	16.853	12.887
KF - Duurzame luchtvaartbrandstoffen	0	0	30.725	102.913	41.038	12.963	17.763
KF - Aandrijftechnologieën	0	0	5.000	8.000	5.000	0	0
Overige subsidies	783	752	4.471	4.513	2.500	504	504
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>2.831</i>	<i>3.217</i>	<i>2.796</i>	<i>2.047</i>	<i>2.031</i>	<i>2.873</i>	<i>1.963</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	334	475	472	150	150	150	60
Bijdrage aan agentschap KNMI	30	35	35	35	35	35	35
Bijdrage aan agentschap RVO	725	1.157	1.052	624	616	1.459	1.047
Bijdrage aan agentschap RIVM	323	430	190	198	198	200	198
Bijdrage aan agentschap RWS (Caribisch Nederland)	750	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan agentschap RVO (NGF)	431	469	400	400	400	400	0
Overige bijdragen	238	651	647	640	632	629	623
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>937</i>	<i>370</i>	<i>0</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>	<i>17</i>
Bijdrage Caribisch Nederland	937	370	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	0	0	0	17	17	17	17
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>1.223</i>	<i>2.014</i>	<i>1.742</i>	<i>1.625</i>	<i>1.625</i>	<i>1.625</i>	<i>1.625</i>
ICAO (HGIS)	943	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455	1.455
Overige bijdragen	280	559	287	170	170	170	170
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>811</i>	<i>396</i>	<i>259</i>	<i>235</i>	<i>229</i>	<i>223</i>	<i>221</i>
Overige bijdragen	811	396	259	235	229	223	221
Ontvangsten	16.109	14.404	7.983	1.288	275	275	275

Tabel 61 Uitsplitsing verplichtingen artikel 17 (bedragen x € 1.000)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	177.613	166.506	398.832	187.070	88.729	111.515	37.757
<i>waarvan</i> garantieverplichtingen	55.000	67.900	62.400	66.000	53.600	71.000	0
<i>waarvan</i> overige verplichtingen	122.613	98.606	336.432	121.070	35.129	40.515	37.757

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Luchtvaart (€ 188,0 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 53,3 miljoen).

- *Caribisch Nederland (€ 0,2 miljoen)*. Het betreft de financiering van diverse onderwerpen bijvoorbeeld ten behoeve van de ICAO compliency en de ondersteuning van de luchtvaartautoriteit. Het budget zal aan verschillende organisaties betaald worden. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.
- *NGF Project - Luchtvaart in Transitie (€ 0,3 miljoen)*. Het betreft onder andere kosten voor onderzoeken, evaluaties en toetsen. Het budget zal aan diverse organisaties worden betaald. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
- *GIS-4 regeling (€ 22,5 miljoen)*. Doel van het project Geluidsisolatie Schiphol fase 4 (GIS-4) is het verminderen van geluidshinder voor omwonenden van Schiphol door woningen van geluidsisolatie te voorzien. De geplande uitgaven voor 2027 en verder hebben betrekking op geluidsisolatie van woningen. RWS voert deze taken uit. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
- *Programma Omgeving Luchthaven Schiphol (€ 2,1 miljoen)*. Opdrachten hebben betrekking op onder andere het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het monitoringsplan geluidsdoel. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
- *Luchtruim regionale luchthavens (€ 0,4 miljoen)*. Voor de regionale luchthavens Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport moeten de huidige gebruiksvergunningen op grond van de Wet luchtvaart worden vervangen door luchthavenbesluiten. Opdrachten zijn in dit kader bedoeld voor regionale verkenningen om de aanvraag voor het luchthavenbesluit voor te bereiden. Verschillende organisaties zullen deze werkzaamheden uitvoeren. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 2: Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen.
- *Luchtruimherziening (€ 2,6 miljoen)*. De opdrachten hebben betrekking op de nieuwe indeling van het luchtruim waarvoor IenW en Defensie samen bevoegd gezag zijn. Zo worden er voorbereidingen getroffen voor een realtime simulatie. Vanuit financieel oogpunt geldt dat de maatschappelijke voordelen, die de luchtruimherziening op de gestelde

- doelen kan halen, met beperkte financiële middelen worden bereikt. De uitvoerende partners die aan tafel zitten (LVNL, CLSK en MUAC) worden bekostigd door luchtvaartmaatschappijen. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
- *KF: Luchtvaartverkeer energie op zee (€ 0,2 miljoen).* Bijdrage vanuit EZK voor diverse onderzoeken met betrekking tot luchtverkeer en energie op zee. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
 - *KF: Alcohol-to-Jet en Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (€ 0,2 miljoen).* Het gaat om diverse opdrachten om ervoor te zorgen dat de subsidies uitgevoerd kunnen worden. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
 - *Overige opdrachten (€ 24,8 miljoen)* dragen bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid, Specifieke doelstelling 2: Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen en Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen. Betreft onder andere:
 - Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP). In 2027 worden opdrachten uitgevoerd door verschillende organisaties voor de beheersing van veiligheidsrisico's.
 - KDC. Er vindt opdrachtverlening plaats aan de Stichting Knowledge & Development Center (KDC) die kennis levert om innovatieve oplossingen te vinden voor de duurzame ontwikkeling van de Mainport Schiphol.
 - Energietransitie. 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. De middelen worden ook ingezet voor bredere kennisontwikkeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de klimaatimpact van andere emissies dan CO₂. De middelen zullen naar diverse organisaties gaan, waaronder de Nea.
 - Onbemande luchtvaart. Opdrachten hiervoor worden 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. Diverse organisaties, waaronder LVNL zullen de opdrachten uitvoeren.
 - Luchtvaartweerbaarheid. Diverse opdrachten aan verschillende organisaties voor onder andere de luchtvaartautoriteit, PBNI, cyber security en vitale infrastructuur. Het vergroten van de cyberweerbaarheid bij luchtvaartorganisaties is een continu aandachtspunt. De primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit en weerbaarheid van netwerk- en informatiesystemen ligt bij de organisaties zelf. Het ministerie van IenW draagt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid hieraan bij via algemene kaders (in beleid of in wet- en regelgeving, al dan niet voortvloeiend uit EU/internationaal verband) en initieert projecten/trajecten om de cyberweerbaarheid te verhogen.
 - Nadeelcompensatie. Doordat er in 2023 en 2024 overschrijdingen zijn geweest van grenswaarden zal er een nadeelcompensatie uitgekeerd moeten worden aan omwonenden in de getroffen gebieden.

Subsidies (€ 129,9 miljoen)

- *Tarieven Bonaire (€ 0,4 miljoen)*. Het is een subsidie voor de AIS/ARO kosten aan DC/ANSP. 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. Het bedrag van deze subsidie is € 215.000. Het bedrag is afhankelijk van koersverschillen. Daarnaast een subsidie aan Dutch Caribbean Air Navigation service Provider – Voor een deel van de kosten van de levering van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport. 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. Het bedrag is exclusief eventuele koersverschillen. Deze subsidies betreffen subsidies die nader worden toegelicht in tabel 146 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 2: Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen.
- *Omploegen graanresten (€ 1,5 miljoen)*. Dit betreft het versneld onderwerken van graanresten ten behoeve van reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol. Eén van de sporen in de aanpak om het risico van vogelaanvaringen op Schiphol te reduceren is het beperken van voedselaanbod in de omgeving van de luchthaven. Agrarische ondernemers kunnen op vrijwillige basis deelnemen, met de deelnemers worden overeenkomsten gesloten. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.
- *NGF-project Luchtvaart in Transitie (€ 86,7 miljoen)*. Dit betreft de toegekende NGF-middelen Luchtvaart in Transitie (€ 383,4 miljoen), waarvan € 371,1 miljoen onvoorwaardelijk is toegekend. Deze middelen worden gebruikt om in 2050 een klimaatneutrale luchtvaart te kunnen realiseren. Er wordt ingezet op een duurzame Nederlandse luchtvaartsector en de ambitie om daarbij nieuwe toekomstbestendige banen te creëren. Specifieke maatregelen, die in samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen worden uitgevoerd, zijn:
 - De ontwikkeling van innovatieve waterstof en elektrische oplossingen voor de aandrijving van omgebouwde- en nieuwe vliegtuigen;
 - 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, kennisontwikkeling én certificering- en accreditatie processen voor luchtvaartbedrijven ten behoeve van bovenstaande ontwikkelingen;
 - Ondersteuning van bovenstaande ontwikkelingen via versterking van het ecosysteem, internationale samenwerking en een human capital agenda. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
- *Subsidie Maatschappelijke Raad Schiphol (€ 1,1 miljoen)*. Dit betreft een financiële bijdrage aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.

- *Klimaatfonds Duurzame luchtvaartbrandstoffen (€ 30,7 miljoen)*. Dit is een subsidie voor de (vroege) opschaling van (nieuwe) SAF-productietechnologieën in Nederland. Het doel is het realiseren van (first-of-a-kind) commerciële, grootschalige fabrieken voor de productie van e-SAF in Nederland. Om de grondstoffenbasis te verbreden en de productiecapaciteit te vergroten, is het belangrijk om – naast de Alcohol-to-jet-brandstoffen – ook de e-SAF te stimuleren. Hierdoor kan de luchtvaart op korte- en middellange termijn verduurzamen en wordt Nederland energieonafhankelijker. Uiteindelijk kan hierdoor ook worden voldaan aan de aparte bijmengverplichting van ReFuelEU Aviation voor e-SAF. Deze subsidie draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.
- *Klimaatfonds Aandrijftechnologieën (€ 5,0 miljoen)*. Deze subsidie is gericht op het ondersteunen van opschaling van innovatieve aandrijftechnologieën in de luchtvaart, zoals batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch en waterstofverbrandingsmotoren. Deze technologieën hebben het potentieel om een aanzienlijke klimaateffect (zowel CO₂ alsook een niet-CO₂ klimaateffect) te realiseren, vooral op korte en middellange afstanden. De subsidie beoogt opschalingsbarrières weg te nemen en de marktpenetratie van duurzame vliegtuigtechnologie te versnellen.

Deze subsidies draagt bij aan Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.

- *Overige subsidies (€ 4,5 miljoen) incl. Klimaatbeleid (€ 0,1 miljoen)*. Dit betreft diverse subsidies die nader worden toegelicht in de subsidiebijlage en in tabel 146 *Wettelijke grondslagen subsidieverleningen artikel 17*. Deze subsidies dragen bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid, Specifieke doelstelling 2: Nederland goed en efficiënt verbonden met de rest van de wereld, met goede internationale betrekkingen en Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 2,8 miljoen).

Dit betreft voornamelijk de bijdrage aan RVO voor de uitvoering van subsidieregelingen voor de Klimaatfondsprojecten e-SAF 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 RIVM voor adviesgroepen en onderzoeken, een bijdrage aan KNMI en een bijdrage aan Nea. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid en Specifieke doelstelling 3: Negatieve gevolgen van de luchtvaart op mens, milieu en natuur verminderen.

Bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 1,7 miljoen).

- *ICAO (HGIS) (€ 1,5 miljoen) en overige bijdragen (€ 0,3 miljoen)*. Voor de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO) (€ 1,5 miljoen), aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS (€ 0,04 miljoen), de ABIS-groep vertegenwoordigt de burgerlijke luchtvaartautoriteiten van Oostenrijk, België, Kroatië, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal, en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC) (€ 0,1 miljoen) wordt in 2027 een bedrag uitgegeven van circa € 1,7 miljoen, waarvan € 1,5 miljoen via de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS). Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,3 miljoen).

- *Overige bijdragen (€ 0,3 miljoen).* Voortvloeiend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg' wordt ten behoeve van het operationeel houden van de Soesterberg radar voor de vliegveiligheid op en rond de luchthaven Schiphol een bijdrage verstrekt aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Daarnaast wordt een bijdrage verstrekt aan LVNL voor werkzaamheden voor open overheid. Verder wordt een bijdrage aan het CBR gegeven voor een wijziging stelsel theorie examens beroeppluchvaart. Dit draagt bij aan Specifieke doelstelling 1: Het waarborgen en verbeteren van de luchtvaartveiligheid.

Ontvangsten (€ 8,0 miljoen)

Dit betreft met name de ontvangsten van de GIS-4 heffing (€ 7,6 miljoen) vanuit de sector. De overige ontvangsten van € 0,4 miljoen betreft met name enkele kleinere ontvangsten van regionale luchthavens en van eurocontrol.

Garantieplichting LVNL

Voor de veilige afhandeling van het luchtverkeer in het Nederlandse luchtruim beheert LVNL vitale luchtvaartinfrastructuur. Dit betekent dat LVNL voortdurend moet investeren om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen door systemen die het einde van de levensduur bereiken tijdig te vervangen.

Daarnaast moet LVNL investeren in nieuwe en innovatieve technologie, zodat LVNL niet alleen betrouwbare luchtverkeersleiding kan blijven geven, maar ook in de toekomst kan blijven voldoen aan de eisen en wensen die nationale en internationale partijen stellen aan de dienstverlening van LVNL. Hiervoor is een jaarlijks leningenplafond ingesteld. LVNL gaat bij het ministerie van Financiën leningen aan voor een bedrag van maximaal € 62,4 miljoen in 2027 en € 66,0 miljoen in 2028. lenW stelt zich garant voor deze leningen.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In [bijlage 3 \(Subsidieoverzicht\)](#) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit**Geschatte budgetflexibiliteit**

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 62 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 17

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	89%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	11%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 188,4 miljoen) is 89% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Het beschikbare budget in 2027 is voor 78% juridisch verplicht en voor de rest bestuurlijk gebonden (o.a. de nadeelcompensatie). De juridische verplichtingen bij de opdrachten betreffen onder meer de opdrachten klimaatbeleid, geluidisolatie Schiphol, regionale luchthaven, luchtruimherziening, onbemande luchtvaart, NLVP, internationale bereikbaarheid en KDC.
2. **Subsidies.** Het beschikbare budget in 2027 is voor 93% juridisch verplicht. Het subsidiebudget betreft met name het NGF-project Luchtvaart in transitie en het KTF-project Duurzame Luchtvaartbrandstoffen. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar bijlage 5 van deze begroting.
3. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS, RVO, NEA en RIVM zijn volledig juridisch verplicht en hebben deels een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. De uitgaven aan RVO zijn voor de uitvoering van subsidieregelingen.
4. **Bijdragen aan medeoverheden:** Er zijn geen bijdrages aan medeoverheden in 2027.
5. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** Het beschikbare budget in 2027 is voor 100% juridisch verplicht. De bijdrage aan internationale organisaties betreft de jaarlijkse contributie aan de International Civil Aviation Organization (ICAO), aan het hiertoe opgezette samenwerkingsverband binnen ABIS en aan de European Civil Aviation Conference (ECAC). Dit bedrag is daarmee geheel juridisch verplicht.
6. **Bijdragen aan ZBO's/RWT's.** De uitgaven aan de Luchtverkeersleiding Nederland zijn volledig juridisch verplicht op basis volgend uit de afspraken die gemaakt zijn in de 'Overeenkomst betreffende de operationaliteit voor civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg'. Dit betreft een structurele bijdrage.

H. Fiscale regelingen

Fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. Het betreft de:

- Transferpassagiers buiten de grondslag van de vliegbelasting
- BTW Nultarief internationaal personenvervoer
- Accijns vrijstelling gebruik van kerosine in het internationale luchtverkeer
- Assurantiebelasting vrijstelling luchtvaartuigen

De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen.

Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

2.7 Artikel 18 Scheepvaart en Havens

A. Algemene doelstelling

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 die de minister tot zijn beschikking heeft, is opgenomen in de tabel van de budgettaire gevolgen van beleid, zoals verderop in het artikel is gepresenteerd.

Tabel 63 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)

Verplichtingen	73.756	107.844	239.302	118.971	174.529	107.697	27.154
Uitgaven	152.992	125.150	156.340	169.565	213.215	154.970	139.794
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Scheepvaart en Havens	152.992	125.150	156.340	169.565	213.215	154.970	139.794
Ontvangsten	9.418	5.015	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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 64 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Stimuleren	Aanleg- en benuttingsprojecten worden in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) vastgelegd. Met onder andere het walstroomprogramma en het Maritiem Masterplan 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. De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 4) Goede kwaliteit van onderwijs, SDG 7) Betaalbare duurzame energie, SDG 8) Goede banen, duurzame economische groei en eerlijke verdeling van welvaart, SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 13) Klimaatverandering tegengaan en SDG 17) Klimaatverandering tegengaan.

(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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Scheepvaart en Havens zijn vijf 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. Voor specifieke doelstellingen 3 en 5 zijn meetbare gegevens in ontwikkeling.

De doelstelling draagt bij aan de drie van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland bereikbaar houden, Nederland schoon en veilig houden en Nederland economisch sterk houden.

Tabel 65 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 continu versterken van de weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de maritieme sector.	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 realiseren van een blijvende modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar de binnenvaart en het spoorgoederenvervoer.
2: Het doorontwikkelen van adequate noodhulp zodat noodhulp op de Noordzee passend is i.r.t. de snelle ontwikkelingen op de Noordzee.	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 continue verbeteren van de beheersing van de nautische risico's.	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.
Meetbare gegevens				
1. Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee	1. Passeertijd sluizen	1. Aantallen gesubsidieerde schepen	1. Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage	

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.	
2. Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren	2. 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).

Subdoelstelling 1: Het continu versterken van de weerbaarheid en bewaken strategische autonomie van de maritieme sector.

Het versterken van de weerbaarheid en bewaken van de strategische autonomie van de maritieme sector is, zeker in tijden van technologische en geopolitieke ontwikkelingen, van groot belang. Dit vraagt om een integrale aanpak waarbij betrokken departementen, uitvoeringsorganisaties en maritieme stakeholders nauw samenwerken. Waar mogelijk wordt tevens ingezet op Europese samenwerking, als onderdeel van de Europese havenstrategie en gericht op het versterken van de weerbaarheid van de EU als geheel en het bevorderen van een gelijk speelveld tussen EU Lidstaten. Met het oog op een weerbare, veilige en strategisch autonome maritieme sector werkt IenW onder meer aan:

- Het versterken van de fysieke en digitale beveiliging van zeehavens en andere maritieme knooppunten, onder meer via de expertgroep Security Dreiging Zeehavens.
- Het intensiveren van de aanpak van de schaduwvloot en andere ongewenste of risicovolle maritieme activiteiten die de veiligheid, sanctienaleving en internationale rechtsorde ondermijnen.
- De uitvoering van het Actieplan Bescherming Noordzee-infrastructuur (PBNi), gericht op de bescherming van vitale infrastructuur op en onder de Noordzee.
- Het versterken van de bescherming van vitale processen en infrastructuur door verdere uitwerking en implementatie van het vitale-procesbeleid voor de maritieme sector.
- De implementatie van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw), inclusief de inrichting van passende sectorale ondersteuning voor betrokken organisaties.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor verruiming van het toepassingsbereik van de Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames (Wet Vifo) met de belangrijkste terminals.
- Het versterken van de samenwerking met de maritieme sector om de weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen (waaronder drones), te vergroten.
- Het intensiveren van de aanpak van ondermijnende criminaliteit in zee- en binnenhavens, in nauwe samenwerking met publieke en private partners.
- Het versterken van de cyberweerbaarheid van de maritieme sector door het bevorderen van cyberveiligheidsmaatregelen, informatie-uitwisseling en publiek-private samenwerking.

Subdoelstelling 2: 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 op 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.

Meetbare gegevens subdoelstellingen 1 en 2: 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 66 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse deel van de Noordzee					
	2021	2022	2023	2024	2025
Zeer ernstige scheepsongevallen	1	2	3	2	0
Ernstige scheepsongevallen	10	12	7	4	6
Andersoortige scheepsongevallen	31	26	49	31	40
Totaal aantal ongevallen	42	40	59	37	46
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	0	0	2	0	0
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	1	1	24	0	5

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem.

Toelichting

In 2025 zijn geen zeer ernstig scheepsongeval (ZESO) geregistreerd en zijn zes ernstige scheepsongevallen (ESO) geregistreerd. Er zijn in 2025 geen dodelijke slachtoffers of gewonden gevallen. Het aantal scheepsongevallen op de Noordzee geeft geen duidelijke trend. De aantallen scheepsongevallen zijn in 2025 relatief laag en met weinig grote gevolgschades.

Subdoelstelling 3: 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.

Zoals beschreven in de Kamerbrief 'Vervolgreactie OvV rapport schipperen met de ruimte' (Kamerstuk II, 31 409, nr. 478) ligt de focus bij de beheersing van de nautische risico's op een snel voller en complexer wordende Noordzee allereerst op het beter kennen van de huidige en toekomstige risico's. Hierdoor kan lenW met behulp van een nieuw op te stellen periodieke veiligheidsanalyse de bestaande maatregelen aanscherpen en nieuwe inpassen. Het doel is een proactieve en weerbare scheepvaartveiligheidsketen die door samenwerking met de andere Noordzeelanden de grote veranderingen op de Noordzee met vertrouwen tegemoet kan treden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren

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

Hierbij worden de volgende categorieën gehanteerd:

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

Tabel 67 Kengetal: Scheepvaartongevallen Nederlandse binnenwateren

	2021	2022	2023	2024	2025
(Zeer) ernstige scheepsongevallen	148	188	208	221	247
Andersoortige ongevallen	1.077	1131	1013	1024	1045
Totaal aantal ongevallen	1.225	1319	1221	1245	1292
Aantal doden (van totaal aantal ongevallen)	5	21	8	3	8
Aantal gewonden (van totaal aantal ongevallen)	42	59	47	62	67

Bron: Rijkswaterstaat, NIS systeem.

Toelichting

Op de Nederlandse binnenwateren (inclusief de zeehavens) zijn in 2025 in totaal 1292 ongevallen geregistreerd, waarvan 247 (zeer) ernstige scheepsongevallen. De toename van het aantal (zeer) ernstige ongevallen op de binnenwateren komt met name door een stijging in het aantal (zeer) ernstige ongevallen met recreatievaart (143 in 2025 t.o.v. 101 in 2024). Het aantal (zeer) ernstige ongevallen met beroepsvaart is licht gedaald van 121 in 2024 naar 115 in 2025. Op de binnenwateren waren in 2025 in totaal 8 dodelijke slachtoffers te betreuren. Dat is een stuk meer dan in 2024 (3) en ligt net boven het langjarig gemiddelde over de periode 2016-2025.

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 bedrijfsvestigingen.

Subdoelstelling 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.

Alle objecten die onderdeel uitmaken van het hoofdvaarwegennet – de vaarwegen, sluizen en over- en onderdoorgaande infrastructuur – dienen in stand gehouden te worden. Met de instandhouding wordt de veiligheid en het functioneren van deze infrastructuur behouden en geborgd, zowel door beheer en onderhoud als vervanging en renovatie. Via de Beleidsbegroting HXII wordt aan Rijkswaterstaat een bijdrage verstrekt in het kader van beleidsonder steuning en advies (BOA). Rijkswaterstaat ontvangt tevens via artikel 15 van het Mobiliteitsfonds de bijdrage voor de uitvoering van de instandhoudingsopgave van het hoofdvaarwegennet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Meetbare gegevens subdoelstelling 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 68 Indicator: Passeertijd sluizen

	Realisatie 2021	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025	Streefwaarde 2026
Hoofdtransportas	60%	56%	59%	57%	54%	85%
Hoofdvaarweg	80%	80%	81%	83%	81%	75%
Overige vaarweg	89%	88%	88%	88%	87%	70%

Bron: Rijkswaterstaat. * Er zijn geen afspraken gemaakt over de streefwaarden voor de jaren 2022 – 2026. Daarom zijn de laatst afgesproken streefwaarden voor 2021 overgenomen als referentiewaarde.

Toelichting

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

De passeertijden voor de hoofdvaarwegen en overige vaarwegen voldoen wel aan de streefwaarde.

Subdoelstelling 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.

Beleidsinformatie

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn onder andere de Rijksprojecten en Rijksprogramma's opgenomen, waarmee wordt gewerkt aan de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT op het hoofdwegennet worden (hoofdzakelijk) bekostigd uit het Mobiliteitsfonds. Via de Beleidsbegroting HXII worden opdrachten verstrekt aan Rijkswaterstaat voor beleidsondersteuning en advies op het gebied van Rijkswegen. Rijkswaterstaat ontvangt tevens via artikel 15 van het Mobiliteitsfonds de bijdrage voor de uitvoering van de instandhoudingsopgave van het hoofdvaarwegennet. Zie hiervoor de extracomptabele verwijzingen op dit artikel.

Specifiek voor klimaatadaptatie geldt dat in het kader van de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) een breed overzicht wordt gegeven van de belangrijkste klimaatrisico's voor verschillende sectoren, waaronder infrastructuur. In de herijkte NAS staan onder andere doelen voor infrastructuur.

Subdoelstelling 3: Het behouden van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de Nederlandse zeehavens.

Het havenbeleid van de Havennota 2020-2031 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).

Zoals in de Havennota is aangegeven zorgt clustering van havenactiviteiten voor behoud van toegevoegde waarde en werkgelegenheid en vergemakkelijkt clustering van havenindustriële activiteiten de transitie naar een duurzame economie doordat bedrijven gebruik kunnen maken van elkaars restwarmte, afvalstromen of anderszins. IenW blijft daarbij investeren in bereikbaarheid en infrastructuur van de Nederlandse zeehavens, via o.a. vervanging en renovatie van de vaarweg infrastructuur voor maritieme toegang tot de havens, naast inzet op de achterlandverbindingen over weg, water, spoor en per buisleiding. Betere bereikbaarheid verhoogt de toegevoegde waarde van zeehavens door snellere, betrouwbaardere en efficiëntere logistiek die extra bedrijvigheid, investeringen en werkgelegenheid aantrekt.

Meetbare gegevens subdoelstelling 3. 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 en waar mogelijk te versterken.

Tabel 69 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	2022	2023	2024	2025
Totaal Nederlandse Zeehavens	44,9	50,8	50,4	49,3	49,0
Mainport Rotterdam	34,9	37,3	37,8	37,1	36,6
Overige Nederlandse Zeehavens	10	13,4	12,6	12,2	12,4

Bron: Port of Rotterdam, jaarverslag 2025.

Toelichting

De totale overslag in de gehele «Hamburg-Le Havre range» is in 2025 licht gedaald met 0,3% met name door een lichte daling in Rotterdam en een aanzienlijke daling van – 4,0% in Antwerpen. Er is een lichte stijging in de rest van Nederland en er blijft een redelijk stabiele overslag na de eerdere daling in de voorgaande jaren, onder andere door wijzigingen in de overslag van fossiele brandstoffen. Het totaal van de «Nederlandse Zeehavens» heeft met 49,0% een kleine daling in het marktaandeel (van 49,3% in 2024). Rotterdam zag met de overslag van 428,4 miljoen ton het marktaandeel licht dalen met – 1,7% en Zeehavens Amsterdam met 78,5 miljoen ton overslag had met een lichte stijging van 0,2% te maken. Dit is grotendeels door stabilisatie, met name fossiele overslag (in kolen en olie). Bij Zeeland North Sea Ports was er met 67,0 miljoen ton overslag een stijging van 0,8 miljoen ton met een aardige stijging van +1,2% marktaandeel in 2025.

De havens van Antwerpen, met Brugge erbij (-4,0%) en Hamburg (+2,5%) laten een wisselend beeld zien in de overslag. En met name Bremerhaven +7,9% en Wilhelmshaven +8,4% laten wederom een flinke stijging zien net als vorig jaar. In de hele range hebben de ons omliggende zeehavens in Duitsland en Frankrijk absoluut gezien een stijging in overslag en in marktaandeel. De Nederlandse en Belgische zeehavens blijven enigszins achter in groeivoet. In absolute zin is Rotterdam nog met afstand de grootste haven

met 36,6% aandeel (tegenover 22,7% van Antwerpen en 9,8% Hamburg). En Amsterdam is de 4e zeehaven in deze H-IH range met 6,7% marktaandeel in 2025. We handhaven en waar mogelijk versterken we ons marktaandeel.

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 verduurzamings stappen nodig, om onrealistische transitiepaden te voorkomen. Een goede mix en balans van normeren, beprijzen en stimuleren/faciliteren is hierin belangrijk. Gezien het internationale karakter van scheepvaart, zet Nederland in op normeren en beprijzen op mondiaal (IMO) en regionaal (EU/ CCR) niveau. Middels nationale inzet daarop streeft Nederland naar een vormgeving en implementatie die aansluit bij het beoogde transitiepad en bij de samenstelling van de Nederlandse vloot. Aanvullend daarop is de nationale inzet gericht op het stimuleren en faciliteren van de (eerste stappen in de) transitie, middels onder meer subsidies en kennisdeling.

Subdoelstelling 1: Het realiseren van de broeikasgas reductie doelen 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.

Subdoelstelling 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.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Aantallen gesubsidieerde schepen
lenW heeft momenteel meerdere subsidieregelingen in uitvoering of ontwikkeling om specifieke fasen in deze transitie te ondersteunen (bijvoorbeeld het Maritiem Masterplan). Het directe effect van dit beleid op een reductie van broeikasgassen zal pas over een paar jaar significant zijn. Om nu al een beeld te geven van de voortgang van de subsidieregelingen, wordt de output uitgedrukt in aantallen projecten (gesubsidieerde schepen of eenheden infrastructuur). De gekozen methode is om per subsidie-regeling vooraf het beoogde aantal projecten vast te stellen. Daartegen wordt voortgang (uitgedrukt in verleende subsidiebeschikkingen) afgezet. Er wordt gewerkt met een gewogen gemiddelde per regeling, omdat anders een onevenwichtig beeld kan ontstaan. Door het gewogen gemiddelde wordt ervoor gezorgd dat sommige typen projecten zoals walstroom niet te zwaar meetellen vanwege de relatief beperkte bijdrage ten opzichte van andere projecten. Hierdoor ontstaat een voortgang uitgedrukt in percentages. Het gaat hier om het deel van alle met stimulerend beleid beoogde projecten dat al tot stand is gekomen. Voor het totale aantal beoogde projecten is gekeken naar het doel per regeling. Het gewogen voortgangsperscentage van eind 2025 is 33%. Het percentage laat zien dat de sector kansen aangrijpt om te verduurzamen en dat subsidieregelingen de eerste effecten sorteren. Het maakt ook duidelijk dat het nog jaren kost om de opgave binnen de nu actieve en toekomstige subsidieregelingen te voltooien.

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.

Subdoelstelling 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.

Meetbare gegevens subdoelstelling 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 70 Kengetal: Ontwikkeling in aantallen en bruto tonnage (GT)					
	2021	2022	2023	2024	2025
Van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag					
<i>Aantallen</i>					
Handelsvaart	742	692	694	695	681
Zeesleepvaart	304	285	290	265	277
Waterbouw	166	136	133	116	129
Totaal	1.212	1.113	1.117	1.076	1.087
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)					
Handelsvaart	6.087	5.716	5.836	5.700	5.671
Zeesleepvaart	542	525	524	434	463
Waterbouw	540	540	526	522	529
Totaal	7.169	6.781	6.886	6.656	6.663
Van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer					
<i>Aantallen</i>					
Handelsvaart	757	769	755	807	789
Zeesleepvaart	598	597	576	619	599
Waterbouw	358	354	357	362	346
Totaal	1.713	1.720	1.688	1.788	1.734
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)					
Handelsvaart	12.652	12.866	12.744	12.943	12.793
Zeesleepvaart	1.498	1.511	1.496	1.732	1.721
Waterbouw	9.550	8.571	8.726	7.764	7.704

	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal	23.700	22.948	22.966	22.439	22.128

Bron: ILT & Lloyd's List Intelligence.

Toelichting

In 2025 is de vloot onder Nederlandse vlag vrijwel gelijk gebleven. 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.

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.

Subdoelstelling 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. Het afsluiten van het «Pact of Portlantis» moet ervoor zorgen dat de bestaande infrastructuur beter wordt benut via multimodaal transport. Daarnaast streven we ernaar om in 2030 in de top 3 van de World Logistics Performance Index (WLPI) te staan. Additioneel ten opzichte van deze doelstelling geldt een streven van een modal shift van jaarlijks 200.000 containers van het wegtransport naar de binnenvaart en het spoor in 2030.

Beleidsinformatie

De doelstelling voor de modal shift aanpak is een blijvende of structurele modal shift van 441.000 containers per jaar van weg naar binnenvaart of spoor. Dat betekent dat 441.000 goederentransporten die nu via de weg worden vervoerd voortaan in de binnenvaart of op het spoor vervoerd gaan worden. Hierbij geven opdrachtgevers aan zij transporten die tot dan aan toe via de weg werden uitgevoerd, voortaan via het spoor of de binnenvaart worden uitgevoerd. Dit onderbouwen ze vooraf door middel van vrachtbrieven. Na afloop (3 jaar na de start van het project) wordt gecontroleerd of en zo ja in hoeverre deze transporten ook daadwerkelijk structureel van de weg af zijn verplaatst. Dit wederom aan de hand van vrachtbrieven en transportovereenkomsten. De uitvoerder van de regeling is belegd bij Connekt. Op de website over de [ModalShift](#) kan de voortgang worden gevolgd.

Subdoelstelling 2: Volledig logistiek digitaal in 2030: alle informatie-uitwisseling 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 toepassing 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.

Subdoelstelling 3: Faciliteren en stimuleren van buisleidingstransport 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) monitoren en vrijhouden van de ruimtelijke reserveringen voor buisleidingen, (b) het optimaal gebruik maken van buisleidingstrokendiep, (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.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Scheepvaart en Havens.

Klimaatmitigatie

Nederland heeft zich op basis van nationale en internationale afspraken gecommitteerd aan een klimaatneutrale zeevaart en binnenvaart in 2050. Om dit te realiseren nemen we in 2027 de volgende stappen:

- Vanaf 2026 komen de eerste evaluaties (en herzieningen) van maatregelen uit het Europese Fit-for-55 pakket gericht op de zeevaart en binnenvaart. We zetten in op borging van Nederlandse speerpunten bij deze herzieningen, in overleg met NEa, RVO, RWS en ILT voor goed uitvoerbare en handhaafbare regelgeving¹⁵;
- Uitwerking en implementatie van mondiale afspraken over broeikasgasreductie in de zeevaart op basis van de in 2023 herijkte broeikasgasreductiestrategie van de International Maritime Organisation (IMO);
- Opvolging geven aan de maritieme brandstoftransitie en wat dit vraagt van het Nederlands energiesysteem, op basis van o.a. het geactualiseerde Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) dat naar verwachting met

¹⁵ CE Delft (2022) Kosten van 'Fit for 55' voor de Nederlandse zeevaart & -havens, DelftCE Delft (2022) Fit for 55 and 2031 milestones for maritime shipping. A pathway towards 2050, DelftCE Delft (2021) Impacts of FuelEU Maritime on the Dutch maritime sector, Delft

- Prinsjesdag 2026 met de Kamer wordt gedeeld en de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart die in 2024 met de Kamer is gedeeld. Hierbij wordt o.a. de rol van de havens en maritieme sector in de transitie onderzocht;
- Het stimuleren en faciliteren van de energietransitie in de zeevaart en binnenvaart op nationaal niveau door het openstellen van subsidie-regelingen waarmee ondernemers in de zee- en binnenvaart worden ondersteund bij investeringen in het verduurzamen van hun schepen. Dat biedt bovendien synergiekansen met de economische positie van het Nederlands maritiem cluster;
 - Het onderzoeken en uitvoeren van interventies met als doel het reduceren van stikstof en broeikasgasuitstoot in en rondom havens als gevolg van uitstoot van schepen. Het betreft de voorbereiding en uitvoering van stikstofpilot subsidieregelingen.

Walstroom

Het kabinet heeft € 64 miljoen beschikbaar gesteld om walstroom voor de scheepvaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. De middelen worden deels ingezet voor walstroom voor de zeevaart en deels voor walstroom op rijksligplaatsen voor de binnenvaart. Daarnaast is € 180 miljoen beschikbaar gesteld voor een subsidieregeling voor walstroom voor de zeevaart, om een bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen en te anticiperen op de Europese verplichting om in 2030 walstroom aan te bieden. Hiervoor is een regeling in maart 2024 opengesteld. De regeling is succesvol en in 2026 vrijwel uitgeput en wordt daarom met een extra bijdrage van € 40 miljoen uit het Klimaat en Transitiefonds met een jaar verlengd. Daarmee kan walstroom worden aangelegd op de terminals die nog nodig zijn om te kunnen voldoen aan de Europese walstroomverplichting.

Maritieme veiligheid en Maritime Security

In zeehavens is nautische veiligheid van cruciaal belang voor vlotte en veilige afhandeling van het scheepvaartverkeer. Het versterken van de maritieme veiligheid vraagt om een risicogerichte aanpak, waarbij risico's tijdig worden geïdentificeerd, geanalyseerd en beheerst tot een aanvaardbaar niveau. Samenwerking tussen departementen, uitvoeringsorganisaties en partijen in de maritieme sector zoals de Rijkshavenmeesters is hierbij essentieel. Met maritieme security wordt ingezet op het tegengaan van moedwillige verstoringen, zodat de zeehavens weerbaar blijven. Weerbaarheid als thema staat in deze tijd van snelle technologische ontwikkelingen en geopolitieke veranderingen nadrukkelijk in de belangstelling. Waar mogelijk wordt hierbij ook naar Europa en de Europese havenstrategie gekeken met oog op het versterken van de weerbaarheid van de EU als geheel en een concreet speelveld tussen EU Lidstaten. IenW werkt met oog op het versterken van de maritieme veiligheid en security onder meer aan:

- Regulier overleg met de (Rijks)havenmeesters, het Nederlandse Loodswezen en Rijkswaterstaat ter uitvoering van de risico gestuurde inzet op nautische veiligheid in zeehavens.
- Versterken van de beveiliging van zeehavens en andere maritieme knooppunten, onder meer met de oprichting van de expertgroep security dreiging zeehavens.
- Intensiveren van de aanpak van de schaduwvloot en andere ongewenste maritieme activiteiten.
- Uitvoeren van het Actieplan Bescherming Noordzee-infrastructuur (PBNI).
- Versterken van de bescherming van vitale processen en infrastructuur, onder meer door de verdere uitwerking van het vitale-procesbeleid voor de maritieme sector

- Implementeren van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) en de Cyberbeveiligingswet (Cbw), wat onder andere het inregelen van sectorale ondersteuning vereist.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor verruiming van het toepassingsbereik van de Wet veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames (Wet Vifo) met de belangrijkste terminals.
- Versterken van de samenwerking met de maritieme sector om de weerbaarheid tegen militaire en hybride dreigingen (waaronder drones), te vergroten.
- Intensiveren van de aanpak van ondermijnende criminaliteit in (binnen)havens
- Versterken van de digitale weerbaarheid en cyberveiligheid van de maritieme sector
- De middelen die het kabinet heeft vrijgemaakt voor scheepvaartveiligheid in relatie tot de uitbreiding van windenergie op zee zullen in 2026 en daarna worden omgezet in concrete maatregelen. Dit betreft een doorlopend proces.

Maritiem Masterplan

Het Maritiem Masterplan heeft € 210 miljoen ontvangen uit het Nationaal Groeifonds voor de ontwikkeling van demonstratieprojecten aan boord van schepen en het versterken van innovatie in de sector. Het project is begin 2024 gestart, heeft een looptijd van tien jaar (tot eind 2033). In 2025 zijn de eerste projecten van de koplopersregeling van start gegaan. In 2026 is een nieuwe regeling (2^e call) opengesteld. In 2027 starten de projecten van de 2de call en krijgt de digitale samenwerking verder vorm met de uitwerking van het eerste increment. Ook wordt verder geïnvesteerd in kennisdeling en Human Capital.

Emissielabel binnenvaart

In de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) werken lidstaten aan de ontwikkeling van een standaard voor een internationale methodologie voor een emissielabelsysteem. Naar verwachting wordt deze eind 2026 opgeleverd en voorgelegd aan het Europees Comité voor het opstellen van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). Begin 2027 staat de formele adoptie gepland, met als doel de invoering van een internationaal emissielabelsysteem mogelijk te maken.

Beleidsagenda goederenvervoer

In de nieuwe Beleidsagenda goederenvervoer staat de integrale aanpak van leveringszekerheid, energietransitie en bestrijding van files centraal.

Leveringszekerheid van goederen, met name essentiële goederen, is van vitaal belang voor de stabiliteit van de Nederlandse economie en samenleving. Goederen moeten op tijd, betrouwbaar en onder de juiste omstandigheden op de juiste plaats geleverd kunnen worden. De energietransitie vergt dat het goederenvervoersysteem in staat is om de leveringszekerheid van andere energiestromen te borgen: vervoer van biofuels en waterstof zal in de plaats komen van vervoer van fossiele brandstoffen. Een vergelijkbare substitutie zal de overgang naar een circulaire economie met zich meebrengen: minder afvalstromen, meer vervoer van herwonnen grondstoffen. Leveringszekerheid impliceert ook dat het goederenvervoersysteem optimaal functioneert. Door in te zetten op multimodaal vervoer, waarbij elke modaliteit met inachtneming van kaders voor leefbaarheid en veiligheid en met behulp van digitale systemen voor data-uitwisseling zijn bijdrage levert aan het voorzien in de vervoersbehoeften wil de overheid

bedrijven verleiden om meer gebruik te maken van spoor, binnenvaart en buisleidingen om zo een bijdrage te leveren aan het verminderen van de files op de weg.

De Beleidsagenda Goederenvervoer kent vier prioriteiten:

- Multimodaal: de prioriteit 'multimodaal' stelt het benutten van de kracht van elke modaliteit centraal.
- Veerkracht: met de prioriteit 'veerkracht' beoogt het ministerie de robuustheid van vervoerssystemen te versterken, mede met het oog op het beter faciliteren van militaire mobiliteit.
- Digitaal: voor de prioriteit 'digitaal' wil het ministerie aansluiting zoeken bij de initiatieven van andere ministeries gericht op digitalisering bedrijfsleven, digitalisering data-uitwisseling tussen bedrijven en overheden en cybersecurity.
- Duurzaam en leefbaar: de prioriteit 'duurzaam en leefbaar' zet met name in op elektrificering van vervoerssystemen en het creëren van de juiste voorwaarden daarvoor.

Voor de financiering van maatregelen in de Beleidsagenda is met het Impulsprogramma Goederenvervoer € 79 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2026-2028.

Handhaving varend ontgassen

Op grond van het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI) wordt een gefaseerd verbod op varend ontgassen ingevoerd. In Nederland zijn de eerste twee fases al in werking getreden, in oktober 2026 volgt de rest van het verdragsgebied, en in oktober 2027 treedt de derde fase in werking. De handhaving van het verbod ligt bij de ILT. De dienst werkt aan een versterking van toezichtscapaciteit en -middelen, waaronder de uitbreiding van het e-nose netwerk, administratief toezicht op losverklaringen en met mobiele teams. E-noses worden langs de vaarweg geplaatst en kunnen een verandering in de luchtsamenstelling waarnemen. Deze signalen worden aan de ILT doorgezet waarna onderzoek volgt. Zo kan de ILT op een effectieve manier toezicht houden op de naleving van het verbod.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 71 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 18 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	73.756	107.844	239.302	118.971	174.529	107.697	27.154
Uitgaven	152.992	125.150	156.340	169.565	213.215	154.970	139.794
18.1 Scheepvaart en havens	152.992	125.150	156.340	169.565	213.215	154.970	139.794
<i>Opdrachten</i>	<i>23.289</i>	<i>28.845</i>	<i>29.952</i>	<i>14.913</i>	<i>19.034</i>	<i>17.914</i>	<i>16.512</i>
Topsector Logistiek	6.429	8.713	0	0	50	0	0
Caribisch Nederland	79	225	99	99	99	99	97
NGF Project - Digitale Infrastructuur Logistiek	8.554	9.900	11.343	0	0	0	0
NGF Project - Maritiem Masterplan	2	150	100	3.230	7.300	6.050	5.076
Zeehavens/Zeevaart	2.134	2.726	4.348	1.768	2.043	2.291	2.416
KF: Verduurzaming Zeevaart	101	115	20	115	115	94	20
KF: Verduurzaming Binnenvaart	68	144	585	562	548	600	987
Opdrachten PBNI	1.158	0	0	0	0	0	0
CER/NIS2	76	340	989	1.922	1.923	1.923	1.890
Overige opdrachten	4.688	6.532	12.468	7.217	6.956	6.857	6.026
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>117.666</i>	<i>85.645</i>	<i>116.029</i>	<i>134.901</i>	<i>180.915</i>	<i>130.421</i>	<i>116.708</i>
Topsector Logistiek	1.525	3.550	2.000	0	0	0	0
Walstroom	54.383	30.912	9.017	19.560	25.521	2.970	0
Subsidie verduurzaming binnenvaartschepen	28.692	0	2.301	6.136	7.670	7.670	3.083
NGF Project - Zero-emissie binnenvaart batterij-elektrisch	595	4.167	6.333	0	0	0	0
KF - Walstroom	10.471	10.000	8.938	18.466	23.963	8.006	0
NGF Project - Maritiem Masterplan	21.572	34.432	37.297	26.502	19.317	11.430	32.838
KF - Verduurzaming Binnenvaart	174	2.510	14.079	34.541	48.538	55.580	52.907
KF - Verduurzaming Zeevaart	0	0	8.700	26.100	27.940	28.245	11.860
Duurzame Scheepvaart	0	0	27.314	3.546	27.916	16.470	16.020
Overige subsidies	254	74	50	50	50	50	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>7.653</i>	<i>8.264</i>	<i>9.005</i>	<i>6.298</i>	<i>5.917</i>	<i>4.609</i>	<i>4.821</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	3.966	4.641	3.513	2.795	2.742	2.017	1.817
NGF Project - Maritiem Masterplan RVO	579	359	462	400	400	410	0
Overige bijdragen	3.108	3.264	5.030	3.103	2.775	2.182	3.004
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>2.986</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>12.100</i>	<i>6.000</i>	<i>680</i>	<i>0</i>
Caribisch Nederland	2.986	0	0	0	0	0	0
Tilburg	0	0	0	5.000	6.000	680	0
Overige bijdrage aan medeoverheden	0	0	0	7.100	0	0	0
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>1.108</i>	<i>2.152</i>	<i>1.231</i>	<i>1.231</i>	<i>1.231</i>	<i>1.231</i>	<i>1.231</i>
CCR/ IMO HGIS	1.071	1.173	1.173	1.173	1.173	1.173	1.173
Overige bijdragen	37	979	58	58	58	58	58
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>290</i>	<i>244</i>	<i>123</i>	<i>122</i>	<i>118</i>	<i>115</i>	<i>522</i>
Overige	290	244	123	122	118	115	522
Ontvangsten	9.418	5.015	0	0	0	0	0

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

Scheepvaart en Havens (€ 156,3 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 30,0 miljoen)

- *Caribisch Nederland (€ 0,1 miljoen)*. Voor beleidswerk gericht op havens (onder andere havensamenwerking) in Caribisch Nederland is het benodigde budget begroot.
- *NGF-Project: Digitale Infrastructuur Logistiek (€ 11,3 miljoen)*. In april 2022 is het Nationaal Groeifondsvoorstel Digitale Infrastructuur Logistiek onvoorwaardelijk en volledig toegekend. Een bedrag van € 51,1 miljoen is beschikbaar voor het realiseren van een digitale infrastructuur voor logistiek. In de jaren 2023 tot en met 2027 wordt vorm en invulling gegeven aan de uitvoering ervan. Hiervoor is in 2027 een bedrag van € 11,3 miljoen beschikbaar. De opdrachten dragen bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 5 Het realiseren van een multimodaal goederenvervoersysteem waarin de kracht van elke modaliteit optimaal gebruikt wordt.
- *NGF-Project: Maritiem MasterPlan (€ 0,1 miljoen)*. Voor de werkzaamheden binnen de pijler Advies (conform het governance model MMP) wordt een bedrag van € 0,1 miljoen begroot voor de onafhankelijke Investeringsadviescommissie, ten behoeve van de beoordeling van de tweede tijdelijke regeling Maritiem Masterplan 2026 (tweede call).
- *Zeehavens / Zeevaart (€ 4,3 miljoen)*. Deze middelen worden met name ingezet voor:
 - *Verkenning ruimtegebrek en impuls leefomgeving NOVEX Rotterdamse haven (€ 2,8 miljoen)*. Het budget zal worden ingezet voor een verkenning naar oplossingen voor het ruimtegebrek in de Rotterdamse haven én het verbeteren van de leefomgeving in de regio. Dit is nodig om de transitie (energie-, grondstoffen- en materialentransitie) van de haven te versnellen en tegelijk te zorgen voor een aangename leef- en werkomgeving. Dit draagt bij aan SPECIFIEK DOELSTELLING 2: het realiseren van een robuust vaarwegennetwerk en behouden van krachtige (zee)havens nu en in de toekomst.
 - *International Maritime Organization*. Als vlaggen-, kust- en havenstaat zet Nederland in International Maritime Organization (IMO)- en EU-verband in op verbetering van het stelsel van regelgeving (bij voorkeur door optimaliseren bestaande regelgeving).
 - *Maritieme Cluster*. De concurrentiepositie van het maritieme cluster vereist de implementatie van verdragen, een gelijk speelveld en vermindering van de administratieve lasten. De inzet richt zich bijvoorbeeld op het monitoren van de arbeidsmarkt, het faciliteren van verbetering van de efficiency van bemanningen en het wegnemen van knelpunten in de relevante wetgeving. Hiervoor wordt beleidsinformatie verzameld en onderzoek verricht. Dit draagt bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 4 Werken aan een sociaal economische gezonde scheepvaart.

- *KF: Verduurzaming Binnenvaart (€ 0,6 miljoen)*. De middelen worden ingezet voor het uitvoeren van onderzoeken en het betrekken van ketenpartijen (en kennisdeling gericht economische, juridische en technische aspecten rondom de energietransitie in binnenvaart. Ook wordt onderzoek gedaan naar gedragsaspecten rondom de energietransitie en mogelijke interventies. op . De opdrachten dragen bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
- *CER/NIS2 en Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) (€ 1,0 miljoen)*.
 - De middelen 'Ondersteuning NIS2' zijn bedoeld voor het ondersteunen van entiteiten die onder de NIS2- wetgeving vallen. Het aantal entiteiten dat hieronder gaat vallen is erg groot. Voor veel entiteiten is het een uitdaging om aan de nieuwe voorschriften, waaronder de zorgplicht en meldplicht te voldoen. Ook worden deze entiteiten bijgestaan door een Cybersecurity Incident Response Team (CSIRT) als er een incident plaatsvindt. Dit zal het Nationaal Cybersecurity Centrum (NCSC) zijn. De middelen 'Ondersteuning CER' zijn bedoeld voor het ondersteunen van entiteiten die onder de CER-wetgeving vallen. Deze entiteiten worden door de departementen zelf aangewezen en dit draagt bij aan SPECIFIEKE DOELSTELLING 1 Het verbeteren van de maritieme veiligheid.
 - IenW heeft structureel een deel van de zogenaamde VNAC-gelden (Verkenning Nationaal Actie programma Cybersecurity) ontvangen om cybersecurity verder te ontwikkelen. De overkoepelende coördinatie voor de besteding van deze middelen ligt bij het ministerie van Justitie en Veiligheid. In 2027 zullen deze middelen voor de Versterking Nationale Aanpak Cybersecurity (VNAC) verder worden ingezet om de cyberweerbaarheid binnen de maritieme sector gericht te vergroten en planmatig vorm te geven. Daarnaast brengt de implementatie van de Cyberbeveiligingswet (Cbw), die naar verwachting in 2026 in werking is getreden, veel verantwoordelijkheden met zich mee. Deze VNAC-middelen zullen dan ook worden ingezet om de organisaties zo goed mogelijk te helpen zodat zij aan de gestelde eisen voldoen. Daarnaast wordt erop ingezet om de cyber weerbaarheid van de maritieme organisaties te vergroten, ook gezien de huidige geopolitieke situatie en het bijkomende dreigingslandschap. Dit draagt bij aan SPECIFIEKE DOELSTELLING 1 Het verbeteren van de maritieme veiligheid.
- *Overige opdrachten (€ 12,5 miljoen)*. Voor diverse opdrachten, waaronder vernieuwing, verduurzaming en verbeteren van de veiligheid van de scheepvaart/binnenvaart, Buisleidingen en Digitale Transport Strategie, die bijdragen aan het realiseren van diverse specifieke doelstellingen is het benodigde budget begroot.

Subsidies (€ 116,0 miljoen)

- *Topsector logistiek (€ 2,0 miljoen)*. Dit betreft een subsidieregeling met als doel het verstrekken van financiële bijdragen aan onderzoeksprojecten die bijdragen aan een duurzaam, bestendig en veerkrachtig goederenvervoersysteem. De subsidieregeling draagt bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 5 Het realiseren van een multimodaal goederenvervoersysteem waarin de kracht van elke modaliteit optimaal gebruikt wordt.
- *Walstroom (€ 18,0 miljoen waarvan 8,9 miljoen klimaatfonds)*. Het kabinet heeft € 64 miljoen beschikbaar gesteld om walstroom voor de zeevaart uit te rollen en daarmee gericht bij te dragen aan de verlaging van stikstofdepositie. De eerste subsidieregeling Walstroom Zeehavens

van € 32 miljoen (incl. uitvoeringskosten) liep in 2022 en 2023. Na aftrek van uitvoeringskosten is van het beschikbare budget € 18,8 miljoen ingezet voor een verlenging van de regeling van 2024 tot en met 2027 en is € 18,9 miljoen ingezet voor walstroom op Rijksligplaatsen. Daarnaast is in 2024 een subsidieregeling walstroom voor de zeevaart geopend ten behoeve van de klimaatopgave (€ 180 miljoen waarvan € 40 miljoen Klimaatfondsmiddelen). Deze regeling richt zich vooral op projecten die een bijdrage leveren aan Europese walstroomverplichtingen. Het animo voor deze regeling is groot. Om aan de Europese walstroomverplichtingen te kunnen voldoen, wordt de regeling met een jaar verlengd en is vanuit het Klimaat- en Transitiefonds € 40 miljoen extra budget beschikbaar gesteld.

Deze subsidie draagt bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.

- *Subsidie Verduurzaming Binnenvaart schepen (€ 16,4 miljoen waarvan € 14,1 miljoen klimaatfonds).* In afstemming met initiatiefnemers in de binnenvaartsector is door lenW een voorstel in het KF ingediend voor emissieloos varen op waterstof in de binnenvaart. Het is voorstel is als goed onderbouwd beoordeeld. Hiervoor is bij voorjaarsbesluit vorming 2024 een bedrag van € 30,5 miljoen toegekend onder de voorwaarde dat de Europese Commissie instemt met de opt-in ETS2 voor de binnenvaart. Aan deze voorwaarde uit het Klimaatfonds is in 2024 voldaan en de resterende € 33,5 miljoen is eveneens toegekend. Met de inwerkingtreding van het Besluit Energie vervoer (REDIII) per 1-1-2026 is ook aan de normeringsvoorwaarde uit het Klimaatfonds voldaan. lenW werkt een subsidieregeling uit die door de RVO zal worden uitgevoerd. Streven is om de subsidieregeling eind 2026 open te stellen. Als onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming 2024 is er, eveneens onder de voorwaarde dat de Europese Commissie de opt-in voor ETS2 voor de binnenvaart goed zou keuren, € 163,6 miljoen beschikbaar gesteld om de binnenvaartsector te faciliteren in het aanpassen van schepen, gericht op de toepassing van hernieuwbare energiedragers. Hierbij wordt nauwe aansluiting gezocht met de maatregel Waterstof in de binnenvaart, maar wordt naast waterstof ook ruimte geboden voor andere energiedragers. De te verstrekken subsidies dragen bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
- *NGF-project: Zero Emission Services (€ 6,3 miljoen).* Binnen het NGF-project Zero Emission Services is de tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 opgesteld die tot doel heeft om de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof door de binnenvaart terug te dringen. Subsidie wordt verstrekt voor activiteiten die tot doel hebben een binnenschip geschikt te maken om met batterij-containers van Zero Emission Services (ZES) te kunnen varen. Deze subsidie draagt bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
- *NGF-project - Maritiem Masterplan (€ 37,3 miljoen).* Vanuit het Nationaal Groeifonds is in totaal € 210 miljoen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van het Maritiem Masterplan. De uitgaven voor 2027 betreffen o.a. de uitbetaling voor de toegekende subsidies aan de ontwikkeling van projecten van de koploperscall (subsidieregeling demonstraties op schepen) en de start van de 2de call, deelbetalingen voor het Digitaal platvorm voor samenwerking (JMDP) en het programmabureau en de verdere uitrol van het human capital-programma. De subsidies die in het

kader van het Maritiem Masterplan worden verstrekt dragen bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.

- *KF-project Verduurzaming Zeevaart (€ 8,7 miljoen)*. Het betreft een tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030 die een CAPEX-tegemoetkoming biedt bij de aanschaf en installatie van aandrijftechnieken voor varen op waterstof of methanol, eventueel gecombineerd met aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken, zoals bijv. Wind Assisted Propulsion Systems (WAPS) en optioneel een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven mee in- en uit te kunnen varen. De te verstrekken subsidies dragen bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
- *Duurzame Zeevaart (€ 27,3 miljoen)*. In het kader van de stikstofmaatregelen zeescheepvaart en zeehavens worden vijf pilots uitgevoerd waarvoor in totaal € 96 miljoen beschikbaar is gesteld. Deze pilots dragen bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 Het versterken van de scheepvaart in de energietransitie:
 - Tijdelijke subsidieregeling batterij-elektrisch varen zeehavens (BEVZ). Binnen de pilot wordt een stimuleringsregeling opgezet waarmee reders een subsidie ontvangen op de aanschaf van batterijpakketten en benodigde dedicated walinfrastructuur en aanpassen aan het schip. Zo kunnen zeeschepen deels batterij-elektrischvaren, waardoor stikstofuitstoot en andere emissies worden teruggedrongen.
 - Pilot Varen op waterstof: richt zich op het verduurzamen van werkschepen die nabij de Nederlandse kust varen. Via een stimuleringsregeling ontvangen reders subsidie voor de aanschaf en installatie van waterstofaandrijvingen. Het doel van deze bronmaatregel is om de emissies te beperken en de stikstofdepositie te reduceren.
 - Pilot elektrificatie van havenmaterieel: Verduurzaming van haven materieel draagt bij aan reductie van emissies van onder meer stikstof en CO₂. Het verdergaand elektrificeren van het havenmaterieel kan positief bijdragen aan het verminderen van stikstofdepositie op de nabij gelegen Natura-2000 gebieden. Met de subsidie wordt een stimulans gegeven voor het elektrificeren van havenmaterieel met als doel om havens als transport- en vrachtknooppunten te kunnen verduurzamen.
 - Tijdelijke subsidieregeling versnellingsimpuls stikstofreductie binnenvaart 2027-2031: een tegemoetkoming om elektrisch varen te stimuleren . en een tegemoetkoming in de voorbereidings- en realisatiekosten van laadvoorzieningen voor elektrisch varen, zodat op minimaal vier locaties deze voorzieningen versneld beschikbaar kunnen komen, met in het bijzonder aandacht voor Natura 2000 gebieden.
 - Pilot verduurzaming schepen met zeehaven gerelateerde activiteiten: De pilot heeft als doel om zo kosteneffectief mogelijk stikstofdepositie direct in de zeehavens te reduceren waarmee wordt bijgedragen aan het borgen van natuurbehoud en verbetering van de omliggende met stikstof overbelaste natuur en vergunningverlening voor duurzame energie projecten (zoals waterstof) kan worden vlotgetrokken door de aanschaf of ombouw van elektrisch aangedreven schepen die

in de zeehaven rondvaren en ondersteunende activiteiten / haven-diensten uitvoeren en door stikstofafzuigtechnieken voor zeeschepen in de havens.

Bijdragen aan agentschappen (€ 9,0 miljoen)

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 3,5 miljoen)*. In het kader van beleids-ondersteuning en advisering en projectsturing zijn met RWS afspraken gemaakt over werkzaamheden die RWS uitvoert in opdracht van de beleidsdirectoraten van IenW. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij RWS gereserveerd. Deze capaciteit wordt ingezet voor het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.
- *NGF Project - Maritiem Masterplan RVO (€ 0,5 miljoen)*. Voor de uitvoering van het Maritiem Masterplan, waarvoor vanuit het Nationaal Groeifonds budget beschikbaar is gesteld, wordt een agentschaps bijdrage aan RVO verstrekt van € 0,4 miljoen. Dit draagt bij aan het realiseren van SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
- *Overige bijdragen:*
 - *Uitvoering subsidieregelingen RVO (€ 4,2 miljoen)*. Ook voor de uitvoering van andere subsidieregelingen ontvangt RVO een agentschapsbijdrage. Het betreft onder meer de uitvoering van de walstroomregelingen voor stikstof en klimaat (betreft deels Klimaatfonds), de Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenvaartschepen 2026-2030 (betreft Klimaatfonds), de uitvoering van de Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030 (betreft Klimaatfonds) en de nieuwe stikstofpilots voor verduurzaming, waterstof en elektrificatie. Dit draagt bij aan het realiseren van de SPECIFIEKE DOELSTELLING 3 het versterken van de scheepvaart in de energietransitie.
 - *Bijdrage aan agentschap NEa (€ 0,9 miljoen)*. Voor het uitvoeren van wettelijke controletaken zijn met de NEa afspraken gemaakt. Door middel van de agentschapsbijdrage wordt capaciteit hiervoor bij de NEa gereserveerd.

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

- *CCR/IMO HGIS (€ 1,2 miljoen)*. Vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) middelen betaalt IenW in totaal € 1,2 miljoen aan contributies in het kader van Maritieme Zaken. Hiervan gaat 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.
- *Overige bijdragen:* Er bijdragen gedaan aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), de Donaucommissie en de North Atlantic Ice Patrol.

De bijdragen aan de internationale organisaties dragen bij aan het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 0,1 miljoen)

- *Overige (€ 0,1 miljoen)*. Incidentele werkzaamheden voor RWT's (zoals CBR en Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)) komen ten laste van dit financieel instrument en dragen bij aan het realiseren van meerdere specifieke doelstellingen.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In [bijlage 3 \(Subsidiesoverzicht\)](#) zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 72 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 18

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	95%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	5%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 156,4 miljoen) is 95% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. Opdrachten

Het beschikbare budget in 2027 is voor 80% juridisch verplicht. Dit betreft met name het NGF-project Digitale Infrastructuur en Logistiek waarvoor verplichtingen zijn aangegaan met Connekt tot en met 2027. Ook valt de inzet op wettelijk verplichte verordeningen ten aanzien van EMSWe en eFTI voor Digitale Transport Strategie hieronder. Tot slot vallen hier opdrachten onder die uitgevoerd gaan worden door de agentschappen RWS (BOA) en RVO alsook het aandeel opdrachtenbudget dat zal worden ingezet op de wettelijke taken die uitgevoerd worden door de NEa en diverse opdrachten die al verplicht zijn zoals Novex verkenning in de Rotterdamse haven.

2. Subsidies

Het beschikbare budget in 2027 is voor 99% juridisch verplicht en dat betreft met name:

- De Tijdelijke subsidieregeling onderzoek TSL 2024-2026 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht.
- De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht.
- De Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 is gepubliceerd en 100% juridisch verplicht. Deze subsidieregeling betreft deels middelen uit het Klimaatfonds.

- De middelen ter bevordering van verduurzaming van de zeevaart zijn 100% juridisch verplicht als gevolg van nog te publiceren pilots voor elektrisch varen in de havens, bevoorradingschepen voor waterstof en elektrificatie van havenmaterieel.
 - De Nationaal Groeifonds (NGF) middelen voor de Tijdelijke subsidie-regeling Maritiem Masterplan en de Tijdelijke subsidieregeling Zero Emissie Services Ombouw schepen zijn 100% juridisch verplicht. Indien het budget niet wordt uitgegeven zal dit terugvloeien naar het Nationaal Groeifonds.
 - De Klimaatfondsmiddelen voor de nog te publiceren Tijdelijke subsidie-regeling vroege opschaling energietransitie zeevaartschepen 2026-2030 en de Tijdelijke subsidieregeling voor de verduurzaming van de binnenvaart en zeevaart zijn 100% juridisch verplicht. Indien het KF-budget niet wordt uitgegeven zal dit terugvloeien naar het Klimaatfonds. Voor de regeling verduurzaming van de binnenvaart worden ook middelen ingezet die niet verkregen zijn uit het Klimaatfonds maar ook volledig juridisch verplicht zijn.
 - De opgevraagde middelen uit de AP stikstof voor een pilot op binnenvaart, een pilot op verduurzaming van schepen met havenge-relateerde activiteiten en aanvullende middelen voor de pilot voor elektrificatie van havenmaterieel zijn bestuurlijk gebonden.
- De subsidies hebben een tijdshorizon. Voor het volledige subsidieoverzicht wordt verwezen naar de subsidiebijlage in de begroting OB26.
- 3. Bijdrage aan agentschappen**
De uitgaven voor de agentschapsbijdrage RWS zijn 91% juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA). RWS reserveert capaciteit voor het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid. Ook de uitgaven voor RVO en de NEa zijn 100% juridisch verplicht en gebaseerd op gereserveerde capaciteit voor het uitvoeren van subsidieregelingen en overige wettelijke verplichtingen. Voor het aangevraagde AP stikstofmiddelendeel is het budget als bestuurlijk gebonden opgenomen.
- 4. Bijdrage aan (inter-)nationale organisatie**
De bijdragen aan internationale organisaties zijn 100% juridisch verplicht en betreffen contributies en bijdragen conform verdragsverplichtingen, deels vanuit de Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) aan o.a. de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de International Maritime Organisation en daarnaast aan de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, de Donaucommissie en North Atlantic Ice Patrol.
- 5. Bijdrage aan ZBO's/RWT's**
De bijdragen aan zelfstandige bestuursorganen of rechtspersonen met een wettelijke taak zijn 100% juridisch verplicht. Het betreft hier een bijdrage aan de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart voor het uitvoeren van haar wettelijke taak Nationaal Register bijdragen aan het CBR voor uitvoeringstoetsen.

H. Extracomptabele verwijzingen en fiscale regelingen

Extracomptabele verwijzingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde uitgaven, vinden vanuit andere begrotingen van lenW (het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds) uitgaven plaats die betrekking hebben op dit beleidsterrein. In onderstaande tabellen zijn deze extracomptabele verwijzingen opgenomen.

Tabel 73 Extracomptabele verwijzing naar het Mobiliteitsfonds (x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030
Totale uitgaven op artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.671.651	1.462.064	1.662.288	1.732.894	1.687.444

Fiscale Regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. De fiscale regelingen die niet in onderstaande tabel zijn opgenomen, maar wel op dit beleidsartikel betrekking hebben, zijn:

- Willekeurige afschrijving zeeschepen
- EB teruggaafregeling voor gebruik aardgas als brandstof voor vaartuigen op communautaire wateren (inclusief visserij, exclusief particuliere pleziervaartuigen)
- BTW Nultarief internationaal personenvervoer
- Accijns vrijstelling gebruik van stookolie (met name zeevaart)
- Accijns vrijstelling gebruik van gasolie (met name binnenvaart)

Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 74 Fiscale regelingen 2025-2027, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 18 (x € miljoen)

	2025	2026	2027
Tonnageregeling winst uit zeescheepvaart	352	363	372
Afdrachtvermindering zeevaart	108	109	109
ASB Vrijstelling zeeschepen	22	23	24

2.8 Artikel 19 Internationaal Beleid

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling

Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.

De lenW-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. lenW 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 lenW. 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 75 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	33.995	9.909	9.756	9.741	8.501	9.104	8.875
Uitgaven	10.031	10.918	10.458	10.443	9.204	9.807	9.578
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
2 Internationaal beleid coördinatie en samenwerking	10.031	10.918	10.458	10.443	9.204	9.807	9.578
Ontvangsten	1.137	1.422	802	1.061	802	802	802

B. Rol en verantwoordelijkheid

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 76 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. De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 6) Schoon water en sanitaire voorzieningen en duurzaam omgaan met water, SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 12) Verantwoorde consumptie en productie, SDG 13) Klimaatverandering tegengaan, SDG 14) Duurzaam gebruik van de oceanen en zeeën, SDG 15) Beschermde ecosystemen, bossen en biodiversiteit en SDG 17) Klimaatverandering tegengaan.
(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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

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

Voor het artikel Internationaal Beleid is 1 specifieke doelstelling geformuleerd. Deze specifieke doelstelling levert een bijdrage aan het bereiken van de algemene doelstelling. Voor de specifieke doelstelling zijn tevens 3 subdoelstellingen geformuleerd. De beleidsinformatie heeft betrekking op alle subdoelstellingen.

De doelstelling draagt bij aan de een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

Tabel 77 Doelenboom artikel 19

Algemene doelstelling		
Internationaal samenwerken om weerbaarheid, connectiviteit en milieu kwaliteit realiseren.		
Specifieke doelstelling 1		
Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid 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 klimaatweerbaarheid en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.

Met de internationale inzet draagt lenW bij aan het realiseren van de specifieke (nationale) beleidsprioriteiten die ook inzet op het internationale toneel vragen. Het internationale lenW-beleid vindt daarom niet alleen zijn grondslag in dit beleidsartikel, maar komt ook terug in de overige beleidsartikelen. Vaak kennen de beleidsthema's van lenW 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 lenW-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.

Subdoelstelling 1: Het agenderen van de Nederlandse beleidsprioriteiten in Europees, bilateraal en multilateraal verband.

De nationale belangen die in Nederlands beleid geformuleerd staan vormen de basis voor multilaterale, bilaterale en Europese beleidsontwikkeling en afspraken. Dit vergt agendering in de juiste internationale gremia waar besluitvorming plaatsvindt over de beleidsontwikkeling.

Subdoelstelling 2: De uitwisseling van kennis en expertise en het versterken van marktkansen voor de Nederlandse lenW-sectoren.

Door internationale samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen zet lenW zich in om de klimaatweerbaarheid, duurzaam waterbeheer en slimme en groene mobiliteit 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 lenW een sterke aanpak voor duurzame economische diplomatie, waarin maatschappelijke en economische doelstellingen gecombineerd worden. lenW werkt hierbij met een selectie prioriteitslanden om de impact te vergroten, zowel vanuit het oogpunt van verdienvermogen als impact van de transitie.

Subdoelstelling 3: Inzetten van Europese en internationale fondsen voor het realiseren van de nationale beleidsprioriteiten.

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Het gaat hier om een aantal uitvoerende taken in het kader van de Europese programma's Horizon Europe, Connecting Europe Facility (CEF), Trans-European Transport Network (TEN-T), Interreg en LIFE. Met de inzet van RVO beoogt lenW het optimaal benutten van de Europese fondsen te versterken.

Meetbare gegevens Internationaal beleid

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, en waarover zo nodig bij het Jaarverslag kan worden gerapporteerd. Dit betreft:

- De Tweede Kamer wordt onder meer aan de hand van BNC-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 door het Ministerie van Buitenlandse Zaken aan de Tweede kamer stuurt.
- In de [jaarrapportages van het RvO](#) wordt ook inzicht gegeven 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.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

De internationale taken van lenW zijn bij verschillende dienstonderdelen belegd en worden op diverse begrotingsartikelen gepresenteerd en verantwoord. Hiernaast zijn er geen relevante beleidsontwikkelingen te benoemen.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 78 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 19 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	33.995	9.909	9.756	9.741	8.501	9.104	8.875
Uitgaven	10.031	10.918	10.458	10.443	9.204	9.807	9.578
19.2 Internationaal beleid, coördinatie en samenwerking	10.031	10.918	10.458	10.443	9.204	9.807	9.578
<i>Opdrachten</i>	<i>3.900</i>	<i>5.717</i>	<i>6.065</i>	<i>6.328</i>	<i>5.144</i>	<i>5.187</i>	<i>4.978</i>
Uitvoering internationaal HGIS	1.106	1.475	1.207	1.872	1.904	1.904	1.904
Uitvoering niet-HGIS	2.028	2.826	3.974	3.785	2.588	2.589	2.572
Overige opdrachten	766	1.416	884	671	652	694	502
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>540</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Interreg	200	0	0	0	0	0	0
Overige subsidies	340	5	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>2.771</i>	<i>3.252</i>	<i>3.156</i>	<i>3.086</i>	<i>3.031</i>	<i>2.976</i>	<i>2.956</i>
Bijdrage aan RWS	487	692	772	733	733	733	733
Bijdrage aan RVO	2.155	2.448	2.384	2.353	2.298	2.243	2.223
Bijdrage aan RIVM	129	112	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>2.820</i>	<i>1.944</i>	<i>1.237</i>	<i>1.029</i>	<i>1.029</i>	<i>1.644</i>	<i>1.644</i>
Bijdrage HGIS	2.295	1.414	1.237	1.029	1.029	1.644	1.644
Bijdrage niet-HGIS	525	530	0	0	0	0	0
Ontvangsten	1.137	1.422	802	1.061	802	802	802

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

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

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 6,1 miljoen)

- *Uitvoering internationaal HGIS (€ 1,2 miljoen).* Het ministerie van IenW is beleidsverantwoordelijk voor het satellietnavigatiebeleid en daarmee voor het Europese mondiale satellietnavigatie systeem Galileo. In dat kader draagt IenW bij aan de exploitatiekosten (gebruiksvergoeding aan het Rijksvastgoedbedrijf) van het Galileo Reference Center (GRC) dat gevestigd is in Noordwijk en het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire. Daarnaast draagt IenW bij aan de bouw van het bezoekerscentrum GSS op Bonaire. IenW verstrekt tevens opdrachten aan diverse organisaties voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten.
- *Uitvoering niet-HGIS (€ 4,0 miljoen).*
 - Voor het benutten van de innovatiecapaciteit van data afkomstig van satellietinstrumenten is samen met het Netherlands Space Agency (NLSA) een programma opgezet waarin onderzoeksvragen worden uitgewerkt en diverse ruimtevaartprojecten worden uitgevoerd. Hiernaast wordt samen met NLSA en kennis- en uitvoeringsorganisaties gewerkt aan de ontwikkeling van de Europese infrastructuur op het terrein van satellietnavigatie.
 - De middelen zijn tevens bedoeld voor het TROPOspheric Monitoring Instrument (TROPOMI), een satelliet die wereldwijd de luchtkwaliteit meet. De missie is verlengd tot en met december 2028. Samen met EZK en OCW draagt IenW bij aan deze missie.
 - Daarnaast zijn de middelen bedoeld voor een opdracht aan de Rijksdienst Caribisch Nederland (RCN) voor het beheer en onderhoud van het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire. Tevens wordt gewerkt aan de oprichting van een Bevoegde Public Regulated Service Autoriteit en het toekomstige beheer van deze overheidsdienst van Galileo.
- *Overige opdrachten (€ 0,9 miljoen).* Er is € 0,3 miljoen gereserveerd voor de jaarlijkse opdrachten aan RWS en RVO inzake diverse Europese programma's. Tevens is € 0,3 miljoen gereserveerd ten behoeve van een 3- tal Europese secretariaten voor de te leveren technische bijstand in het kader van het programma Interreg. Als laatste is er € 0,3 miljoen gereserveerd voor opdrachten om het strategische beleid van DGMI te bevorderen en voor DGMI-brede coördinerende (milieu)taken.

De opdrachten dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 1: Internationaal samenwerken om klimaatweerbaarheid en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.

Bijdragen aan agentschappen (€ 3,2 miljoen).

- *Bijdrage aan RWS (€ 0,8 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan Rijkswaterstaat (RWS) voor de capaciteitsinzet voor de ondersteunende activiteiten in het kader van economische diplomatie en overige Europese programma's zoals Horizon. Verder betreft het de capaciteitsinzet en de materiele kosten voor de uitvoering van de Antarctica regelgeving.
- *Bijdrage aan RVO (€ 2,4 miljoen).* IenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en dit betreft de uitvoering van subsidieregelingen en ander beleidsondersteunende werkzaamheden. De middelen zijn bestemd voor de capaciteitsinzet voor de uitvoering van Europese programma's zoals Horizon Europe, Interreg, Connecting Europe Facility (CEF), Trans European Transport Network (TEN-T) en LIFE.

De bijdragen aan agentschappen dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 1: Internationaal samenwerken om klimaatveerbaarheid en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.

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

- *Bijdrage HGIS (€ 1,2 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 2027 vermeld.

Tabel 79 Bijdragen (inter)nationale organisaties (Bedragen x € 1.000)

Bedragen x € 1.000	
International Transport Forum (<i>ontwikkelingen op vervoersgebied</i>)	165
UNECE CLRTAP-verdrag (<i>grensoverschrijdende luchtverontreiniging</i>)	88
UNECE CLRTAP Coordination Centre for Effects	89
UNECE PRTR-verdrag (<i>emissieregisters</i>)	20
Verdrag van Rotterdam (<i>melding vooraf export chemicaliën</i>)	55
Verdrag van Stockholm (<i>persistente organische stoffen</i>)	82
Verdrag van Bazel (<i>overbrenging gevaarlijk afval</i>)	77
Cartagenaprotocol (<i>verdrag over veiligheid van grensoverschrijdend vervoer van levende ggo's</i>)	54
UNECE Aarhus-verdrag (<i>toegang tot informatie, besluitvorming en rechter</i>)	50
UNECE Helsinki-verdrag (<i>bescherming tegen industriële ongevallen</i>)	30
UNEP. Minamata Convention General Trust.	56
China Council (<i>adviesraad voor duurzame ontwikkeling</i>)	100
Control of Chemicals (OESO) (<i>veiligheid van chemische producten</i>)	20
International Resource Panel (<i>informatie over gebruik natuurlijke hulpbronnen</i>)	125
Totaal	1.011

De resterende middelen van € 0,2 miljoen worden ingezet voor het verstrekken van incidentele en vrijwillige bijdragen aan (inter)nationale organisaties voor activiteiten die het internationaal beleid van het ministerie van IenW ondersteunen.

De bijdragen aan (inter-)nationale organisaties dragen bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 1: Internationaal samenwerken om klimaatveerbaarheid en slimme en duurzame mobiliteit te realiseren.

Ontvangsten (€ 0,8 miljoen)

Dit betreft de bijdrage van het Agentschap van de Europese Unie voor het ruimtevaartprogramma (Euspa) voor het beheer en onderhoud van het Galileo Sensor Station (GSS) op Bonaire.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 80 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 19

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	63%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	37%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 10,5 miljoen) is 63% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Van het opdrachtenbudget is circa 40% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij onder meer om de verplichtingen aan het Rijksvastgoedbedrijf voor de exploitatie kosten van het Galileo Reference Center (einddatum april 2047) te Noordwijk en het Galileo Sensor Station op Bonaire (einddatum april 2043) en de opdracht aan de Rijksdienst Caribisch Nederland voor het onderhoud en beheer van het GSS. Ook de opdrachten inzake de door de Europese secretariaten te leveren technische bijstand in het kader van het INTERREG VI programma zijn juridisch verplicht voor de totale looptijd van het programma (einddatum 2027). Daarnaast is de opdracht aan RWS eveneens juridisch verplicht.
2. **Bijdrage aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS en RVO zijn volledig (100%) juridisch verplicht. De bijdrage aan RWS heeft onder andere betrekking op capaciteitsinzet voor de uitvoering van de Antarticaregelgeving. De bijdrage aan de RVO is bestemd voor de uitvoering van de subsidieregelingen Interreg V en Interreg VI en de capaciteitsinzet voor de uitvoering van enkele Europese programma's activiteiteninzet voor de uitvoering van enkele Europese programma's.
3. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** De bijdrage aan internationale organisaties is voor 82% juridisch verplicht. Het betreft hier uitgaven op grond van internationale verdragen of andere internationale afspraken (zie tabel 79 voor een overzicht van de internationale bijdragen).

2.9 Artikel 20 Gezonde leefomgeving

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling

Het bevorderen van een duurzame, veilige 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 en het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-) risico's voor mens en milieu. Het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving, die ook als zodanig door de inwoners van Nederland 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 81 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	72.500	55.066	87.353	89.077	84.860	83.584	83.120
Uitgaven	68.909	61.089	93.400	91.662	84.545	83.269	81.572
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Gezonde lucht en tegengaan geluidshinder	68.909	61.089	93.400	91.662	84.545	83.269	81.572
Ontvangsten	2.112	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

B. Rol en verantwoordelijkheid

Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 82 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	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. In de aanpak van chemische stoffen in water, lucht en bodem, gaat het onder andere om het stimuleren van 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.

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.

Daarnaast is de minister verantwoordelijk voor het bieden van een helder kader 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 gewerkt wordt aan het afbouwen van het systeem en op een andere wijze beleggen van 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. De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 11) Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen, SDG 16) Vrede, veiligheid en rechtvaardigheid en SDG 17) Klimaatverandering tegengaan.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Onderstaande beleidsinformatie voor Gezonde Leefomgeving geeft inzicht in de voortgang van het beleid gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit, het beperken van geluidhinder, verminderen van ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen en het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

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 National Emission reduction commitments (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284) bestaat de verplichting om jaarlijks de historische emissies en toekomstige emissieramingen voor luchtverontreinigende stoffen te rapporteren, met als doel het voldoen aan de nationale emissie plafonds 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.

Voor Gezonde leefomgeving zijn vier specifieke doelstellingen geformuleerd. Als gevolg van aanpassingen in de organisatiestructuur en een herbeoordeling van de beleidsterreinen binnen de Directoraat-generaal Milieu en Internationaal (DGMI) is een 4e doelstelling toegevoegd die voorheen onder artikel 22 viel.

Onder de Omgevingswet worden de rijksomgevingswaarden voor lucht kwaliteit 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 te voorkomen.

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 doelstelling draagt bij aan de een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

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

Tabel 83 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 en risico's van gevaarlijke stoffen voor mens en milieu zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken.			
Specifieke doelstelling 1	Specifieke doelstelling 2	Specifieke doelstelling 3	Specifieke doelstelling 4
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.	Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.
Subdoelstellingen	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.	1. Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) worden geminimaliseerd.
2. Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtverontreinigende stoffen (bronbeleid)		2. Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.	2. Beperken op de markt komen van schadelijke stoffen of, voor zover dat onontkoombaar is, afdoende risicobeperkende maatregelen treffen.
Meetbare gegevens	Meetbare gegevens	Meetbare gegevens	Meetbare gegevens
1. RIVM. Monitoringsrapportage luchtkwaliteit.	1. Kengetallen voortgang van geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale, waterschaps- en Rijkswegen.	1. RIVM. Monitoringsrapportage luchtkwaliteit.	1. ZZS- emissiedatabase
2. NEC (emissiedoelen)		2. NEC (emissiedoelen)	2. Aantal REACH-dossiers om risico's van stoffen te beheersen (indeling, autorisatie, restrictie).
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 lucht kwaliteit te verbeteren en gezondheidswinst te realiseren. Het betreft onder andere maatregelen gericht op emissiereductie in de sectoren wegverkeer en mobiele werktuigen, binnenvaart en havens, industrie, houtstook en landbouw. Maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord dragen ook bij aan reductie van stikstof. Periodiek worden het realisatiecijfer en de voortgang van de maatregelen gemonitord.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn twee subdoelstellingen geformuleerd. Subdoelstelling 1 richt zich op het voldoen aan de EU grenswaarden in 2030 en subdoelstelling 2 op het reduceren en voorkomen van de emissie van luchtverontreinigende stoffen.

Subdoelstelling 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 richting de lange termijn ambitie in 2050. Met de monitoring wordt een vinger aan de pols gehouden en kan, indien nodig, bijsturing plaatsvinden.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Jaarlijkse monitoring luchtkwaliteit

Elk jaar toetst het RIVM de concentraties van stikstofdioxide en fijnstof aan de Europese richtlijn Luchtkwaliteit. In 2025 is de rapportage over het jaar 2024 uitgekomen. De waarden zijn getoetst aan de toen geldende normen. In 2024 zijn er namelijk nieuwe normen afgesproken voor de luchtkwaliteit vanaf 2030. In de rapportage wordt ook vooruit gekeken naar het jaar 2030. In dat jaar moet Nederland aan de nieuwe normen voldoen.

In 2024 was de luchtkwaliteit iets beter dan in 2023 en voldeed Nederland bijna overal aan de grenswaarden voor fijnstof. Slechts bij enkele veehouderijen werden de normen niet gehaald. Voor stikstofdioxide voldeed Nederland overal aan de normen. Uit de prognose voor 2030 blijkt dat de verwachte verschoning van de luchtkwaliteit op basis van de dalende emissies doorzet. Ondanks deze verschoning blijkt ook 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 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2025-2026, [30 175, nr. 481](#)).

Subdoelstelling 2: Reduceren en voorkomen van de emissie van luchtverontreinigende stoffen (bronbeleid).

In 2027 worden de wettelijke implementaties van de herziene richtlijn Industriële emissies en herziene richtlijn Luchtkwaliteit afgerond. Voor het terugdringen van gezondheidsrisico's voor omwonenden rond industrie wordt de actie agenda Industrie en omwonenden tevens verder uitgevoerd.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Emissie luchtverontreinigende stoffen (kton/jr)

De doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen zijn vastgelegd in de National Emission reduction commitments (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In onderstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten, met 2005 als basisjaar. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd. Doordat nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren kunnen ook cijfers van eerdere jaren nog enigszins zijn aangepast.

Tabel 84 Kengetal: Emissieluchtverontreinigende stoffen (kton/jr.)

	1990	2000	2005	2010	2020	2023	2024	2020 – 2029	2030	Vanaf 2030
								Doel NEC-Richtlijn	Raming	Doel NEC-Richtlijn
SO ₂	198	78	68	36	20	18	16	49	17	32
NO _x	624	442	392	312	178	154	149	215	118	154
NH ₃	347	175	155	135	125	117	113	135	101	121
VOS[2]	502	264	202	192	166	154	149	186	154	177
PM _{2,5} [3]	57	35	29	22	15	14	14	18	13	15

Bron: www.emissieregistratie.nl.

Toelichting

[2] = vluchtige organische Stoffen, buiten methaan.

[3]: Fijnstof met diameter tot 2,5 micrometer.

De ramingen komen uit het PBL-rapport «[Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen](#)» van maart 2026. Het PBL brengt de emissieramingen tweejaarlijks uit. Eerstvolgende actualisatie vindt plaats begin 2028. De realisatie voor de afgelopen jaren worden vastgesteld door de emissieregistratie.

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 geluidshinder. In situaties die niet aan deze doelen en uitgangspunten voldoen, worden op kosten van het Rijk saneringsmaatregelen getroffen om de bescherming te verbeteren.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling is één subdoelstelling geformuleerd dat zich richt op de aanpak van bestaande geluidshinder.

Subdoelstelling 1: Aanpak van bestaande geluidshinder 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 geluidshinder zijn ontstaan en wordt de efficiëntie van de uitvoering vergroot.

Naar aanleiding van het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (Motie Schonis Kamerstuk [35 000 A, nr. 60](#)) vindt naar verwachting in 2027 besluitvorming plaats omtrent de wijzigingen van de regelgeving gericht op nieuwe inzichten ten aanzien van geluid en spoorverkeer. Ook worden deze wijzigingen concreet uitgewerkt. Waar het gaat om geluid-

hinder van windturbines is op basis van een planMER studie nieuwe regelgeving opgesteld die na aanbidding aan de Kamer naar verwachting in 2027 in werking zal treden.

Met betrekking tot de aanpak van trillingshinder langs het spoor is voorzien dat in 2027 alternatieven voor een landelijke aanpak voor spoortrillingen worden onderzocht en een planMER zal worden uitgevoerd om de milieueffecten hiervan in kaart te brengen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Overzicht sanering verkeerslawaaai

Onderstaande gegevens geven inzicht in de voortgang van de sanering verkeerslawaaai vanwege lokale infrastructuur (gemeentelijke en provinciale wegen) en rijksinfrastructuur (rijkswegen en spoorwegen), voor zover deze wordt uitgevoerd onder het regime van de Wet geluidhinder op grond van overgangsrecht.

De geluidsanering langs gemeentelijke, provinciale- en waterschapswegen onder het regime van de Omgevingswet wordt uitgevoerd door gemeenten, provincies en waterschappen en is in 2024 opgestart naast de saneringen onder het regime van de Wet geluidhinder. In de komende jaren zal de voorraad van het aantal nog te saneren woningen onder de Subsidie-regeling sanering verkeerslawaaai (Wet geluidhinder) gaan afnemen en zal nader inzicht worden verkregen in de voorraad van de te saneren woningen onder de Regeling sanering verkeerslawaaai (Omgevingswet). Een drietal provincies heeft in het kader van de pre-sanering Omgevingswet de sanering van circa 600 woningen in voorbereiding.

Tabel 85 Kengetal: Overzicht Sanering Verkeerslawaaai

Sanering Wet Geluidhinder	aantal woningen		
Lokale infrastructuur	A-lijst	Overig	Totaal
Totaal	78.068	321.467	399.535
Gereed t/m 2025	68.460	156.272	224.732
Verwacht 2026 (cf begroting 2026)	200	2.500	2.700
Verwacht 2027	300	5.000	5.300
Verwacht restant per einde 2027	9.108	157.695	166.803
Rijksinfrastructuur	Rijkswegen	Spoorwegen	Totaal
Opgave cf Bijlage 5 Bgm	775	5.231	6.006
Gereed t/m 2025	680	4.644	5.324
Verwacht 2026 (cf begroting 2026)	95	139	234
Verwacht 2027	0	62	62
Verwacht restant per einde 2027	–	386	386

Bron: BSV

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. Voor het jaar 2027 wordt een groter aantal gesaneerde woningen verwacht dan in 2026 omdat de geluidsbelasting van de nog te saneren woningen relatief laag is en aan minder woningen daadwerkelijk maatregelen hoeven worden getroffen.

De tweede tabel heeft betrekking op de sanering Rijkswegen 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 Rijkswegen die momenteel door RWS en ProRail op grond van overgangsrecht wordt uitgevoerd onder de Wet milieubeheer. Deze sanering is opgenomen onder beleidsartikel 14.

De sanering vanwege Rijkswegen betreft nog één project dat naar verwachting in 2026 zal worden afgerond, waarmee de sanering onder de Wet geluidhinder voor Rijkswegen zal zijn afgerond. Voor spoorwegen zijn nog een aantal projecten in voorbereiding en uitvoering. Voor 2027 wordt verwacht dat één project met in totaal 62 woningen gereed zal komen. De resterende projecten zullen na 2027 worden afgerond.

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. Hierbij worden best beschikbare technieken toegepast. IenW is daarbij verantwoordelijk voor het stellen van emissiegrenswaarden voor ammoniak en fijnstof en het stellen van normen voor geurhinder van veehouderijen. IenW geeft daarmee uitvoering aan haar verantwoordelijkheid voor het stelsel voor leefomgeving, dat ziet op de regels voor het verminderen van emissies uit stallen naar de lucht. Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid ook in 2027 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en de beoordeling en borging van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn 2 subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 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. IenW werkt ook in 2027 samen met LVVN in het Programma Vernieuwing Stalbeoordeling voor een toekomstbestendige veehouderij. Het doel is daarbij is dat het stelsel een bouwsteen vormt voor vergunningverlening, doelsturing, toepassing van continu meten en het met vertrouwen toepassen van innovaties.

Subdoelstelling 2: Verminderen geurbelasting voor omwonenden uit stallen.

Het beleidsdoel voor geurhinder rond stallen betreft het verminderen van geurbelasting voor omwonenden uit stallen. Hierbij wordt ingezet op herziening van de regelgeving en onderzoek naar een 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.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1 en 2

Meetbare gegevens zijn ook opgenomen bij specifieke doelstelling 1 van artikel 20.

Beleidsinformatie

Op Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl) staat relevante beleids informatie over het stelsel rondom de leefomgeving. Hier kunt u onder andere informatie vinden over het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). In het Bal stelt het Rijk algemene regels voor activiteiten in de fysieke leefomgeving. Het Bal geldt voor alle partijen die actief zijn in de fysieke leefomgeving – burgers, bedrijven en overheid. In het Bkl staan regels over omgevingswaarden, instructieregels, beoordelingsregels en regels voor monitoring. Het Bkl geldt voor het Rijk en decentrale overheden.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Deze specifieke doelstelling stond afgelopen begroting op artikel 22 en is vanaf 2027 ondergebracht bij artikel 20 Gezonde Leefomgeving.

Chemische stoffen worden bij vele activiteiten in onze samenleving toegepast. Het beleid van lenW 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, 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 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 en Ctgb.

Voor het realiseren van de specifieke doelstelling zijn 2 subdoelstellingen geformuleerd.

Subdoelstelling 1: 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.

Subdoelstelling 2: 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.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Emissies van Zeer Zorgwekkende Stoffen worden geminimaliseerd.

Rapportage van bedrijven van hun ZZS-emissies naar lucht en water minimaal eenmaal in de vijf jaar aan het bevoegd gezag in de ZZS-emissie-database. Na een aantal jaar wordt de trend in de ZZS-emissies zichtbaar voor het bevoegd gezag.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Aantallen REACH-dossiers door RIVM behandeld (restricties, autorisaties).

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 regulatorische 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 alle REACH en CLP processen en Bureau REACH/ RIVM vervult een centrale rol in de uitvoering en coördinatie van de Nederlandse inzet. De inzet wordt geprioriteerd aan de hand van bv. specifieke zorg, productie of gebruik in Nederland, gebruiksvolume en de aard en mate van het geïdentificeerde risico. De daadwerkelijke invulling van Nederlandse dossiers wordt afgestemd met de opdrachtgevende ministeries IenW, VWS en SZW. Onderstaande tabel geeft aan wat in 2025 binnen de processen is gerealiseerd en wat naar verwachting de Nederlandse inbreng en voor de hele EU is in 2026 en 2027. 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 t.b.v. 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.

De Europese Commissie heeft eerder haar strategie voor duurzame chemicaliën gepresenteerd (Chemicals Strategy for Sustainability, CSS). Inmiddels heeft de Europese Commissie de Clean Industrial Deal gepresenteerd, waar al enkele acties uit zijn voortgevloeid. Deze strategische plannen en acties omvatten beleidsvoornemens die gericht zijn op de verdere verhoging van de veiligheid van chemische stoffen. De verwachting is dat er op korte termijn herziening van REACH via de reguliere wetgevende procedure komt. De Commissie verkent de mogelijkheid om gericht aanpassingen in de bijlagen van REACH via comitologie door te voeren. Gezien het grote belang van verbetervoorstellen draagt Nederland actief bij aan het verder vormgeven en implementeren van strategische plannen, door bijvoorbeeld actief deel te nemen aan de onderhandelingen over de herziening van de Annexen van REACH. De nieuwe CLP gevaarsklassen

voor hormoonverstoring en persistentie zijn nog geen onderdeel 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 evenals de inzet op het verder vormgeven en implementeren van strategische plannen prioriteit met als gevolg net wat minder inzet op dossiers ten opzichte van voorgaande jaren.

Tabel 86 Resultaten Reach

	Realisatie 2025		Geraamd 2026		Geraamd 2027	
	NL inbreng	Hele EU	NL inbreng	Hele EU	NL inbreng	Hele EU
1 Beoordelingen ontwerpbesluiten ECHA t.a.v. registratiedossiers en testvoorstellen van Europese bedrijven	34	301	35	200	35	200
2 Stofevaluaties:						
- uitgevoerd/ afgerond	1	8	1	15	1	9
- beoordeelde ontwerpbesluiten	15	15	8	10	9	9
3a Gescreende stofgroepen	1	14	5	50	3	30
3b RMO-analyses:						
- ingediend	1	onbekend	3	onbekend	3	onbekend
- becommentarieerd	2	4	4	onbekend	4	onbekend
4a Annex XV dossiers t.a.v. zeer ernstige zorgstoffen:						
- ingediend	–	8	1	15	1	10
- becommentarieerd	3	8	5	15	5	10
4b Autorisatieverzoeken:						
- rapporteurschappen RAC & SEAC	2		2		2	
- becommentarieerde opinies over clusters van autorisatieverzoeken	44	44	40	40	40	40
5 Restrictiedossiers:						
- ingediend	–	2	1	3	1	3
- rapporteurschappen RAC & SEAC	1	2	1	2	1	2
- becommentarieerde opinies	3	3	2	2	2	2
6 Geharmoniseerde indeling & etikettering:						
- ingediend	5	40	5-Okt	50	5-Okt	50
- rapporteurschappen RAC	2	40	4-Aug	50	4-Aug	50
- becommentarieerde opinies & publieke consultaties	40	40	50	50	50	50
7 Behandelde vragen door de REACH & CLP helpdesk	446	n.v.t.	500	n.v.t.	350	n.v.t.

Toelichting

De looptijd van beoordeling- en besluitvormingstraject met betrekking tot de REACH-werkprocessen stofevaluatie, regulatoire management opties analyse, autorisatie, restrictie en geharmoniseerde indeling en etikettering is doorgaans langer dan één kalenderjaar. Dit betekent dat de samenhangende werklast over meerdere jaren wordt verspreid. De getallen betreffen door Nederland 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 (onder andere in de diverse ondersteunende RAC-werkgroepen).

Ad 1) Met de door Nederland gehanteerde prioriteringssysteematiek wordt efficiënt en selectief een beperkt aantal ontwerpbesluiten geprioriteerd voor beoordeling door Nederland.

Ad 2) Voor 2027 staan er negen stoffen voor stofevaluatie in het Community Rolling Action Plan opgenomen, waarvan één voor Nederland.

Ad 3a) Betreft het screeningswerk om tot de selectie te komen voor kandidaten voor maatregelen (stofevaluatie, classificatie, autorisatie of restrictie).

Ad 3b) 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. De ARN's van ECHA vormen veelal de basis voor lidstaten om een RMO-analyse op te baseren.

Ad 4a) De Nederlandse inbreng aan Annex XV SVHC-dossiers wordt voor 2027 op één dossier geschat. Met de toevoeging van nieuwe gevaarsklassen onder GHS is de verwachting dat het minder bewerkelijk wordt om SVHC-dossiers vorm te geven en dat vaker verwezen kan worden naar Annex VI van CLP.

Ad 4b) 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. Naast rapporteurschappen (naar verwachting twee in 2027) dragen de Nederlandse RAC- en SEAC-leden bij aan alle opinies over autorisatieverzoeken. De werklast wordt ingeschat op 10 opinies per vergadering, vier vergaderingen per jaar.

Ad 5). Het besluitvormingstraject voor het restrictiedossier voor PFAS zal naar verwachting in 2026 volledig afgerond worden. Mocht dat toch nog doorlopen dan blijft het RIVM hieraan bijdragen. Het werk aan een restrictievoorstel voor niet-intentioneel toegevoegd asbest is inmiddels gestopt vanwege voorziene beperkingen in handhaafbaarheid. In 2026 is in samenwerking met Oostenrijk gestart met een restrictievoorstel om de risico's van giftige antioxidanten (6PPD en aanverwante PPD's) in rubber banden te beheersen, waarvoor de indiening is voorzien in 2027. Daarnaast zijn de Nederlandse RAC/SEAC leden voor maximaal één dossier rapporteur en leveren ze input op alle restrictiedossiers die door ECHA en andere landen worden ingediend.

Ad 6) Een deel van de Nederlandse CLH-voorstellen zijn gewasbeschermingsmiddelen of biociden waarvoor het Ctgb de dossiers opstelt en Bureau REACH deze toetst, indient en procesmatig de dossiers afhandelt. De aantallen Nederlandse CLH-voorstellen nemen iets toe met de bijdrage van het Ctgb én doordat er nieuwe gevaarsklassen aan GHS zijn toegevoegd. Voor classificatievoorstellen worden vier tot acht rapporteurschappen van Nederlandse RAC-leden voorzien.

Ad 7) Het RIVM beantwoordt zowel vragen van de REACH Helpdesk als de CLP-Helpdesk. Het aantal vragen lijkt de afgelopen tijd af te nemen, naar dat wij aannemen als gevolg van het toenemend gebruik van AI-tools. Voor 2027 worden dan ook minder vragen verwacht, namelijk 350. Dit betekent een gereduceerde inzet.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het beleidsterrein Gezonde Leefomgeving.

lenW werkt ook in 2027 samen met LVVN in het Programma Vernieuwing Stalbeoordeling voor een toekomstbestendige veehouderij. Om emissiebeperking uit stallen mogelijk te maken, is het beleid in 2027 gericht op het stellen van voorschriften aan stalsystemen en de beoordeling en borging van nieuwe stalsystemen door ontwikkelaars. lenW werkt tevens ookaan de wijziging van de regelgeving geurhinder veehouderijen, gericht op goede balans tussen de belangen van omwonenden, veehouders en medeoverheden. Tevens draagt lenW bij aan de maatregelen binnen de Ministeriele Taskforce Landbouw Natuur en Stikstof om de tot emissiereductie van ammoniak. Hierbij wordt ook samenhang gezocht met de bredere opgave op gezonde leefomgeving.

Met betrekking tot de aanpak van geluidshinder en trillingshinder langs het spoor vindt in 2027 verdere beleidsontwikkeling plaats door verschillende alternatieven voor een landelijke aanpak voor spoortrillingen te onderzoeken in een milieueffectrapportage plaats. Tevens zal naar verwachting de nieuwe regelgeving inzake geluidhinder van windturbines in werking treden.

In 2027 worden de wettelijke implementaties van de herziene richtlijn Industriële emissies en herziene richtlijn Luchtkwaliteit afgerond. In 2027 wordt op het thema Industrie, Gezonde Leefomgeving en Omwonenden gewerkt aan het maken van of opvolging geven aan maatwerkafspraken met grote industriële uitstoters zoals Tata Steel, Cosun, Alco Energy, Zeeland Refinery en Nobian. Voor de afvalverbrandingsinstallaties wordt toegewerkt naar een uitvoerbaar maatregelenpakket. Het doel van deze afspraken is om de impact van de industrie op de leefomgeving, naast de klimaatdoelstellingen, te verlagen.

In 2027 wordt tevens gewerkt aan de ontwikkeling en invulling van het langetermijnbeleid voor milieu en een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050. De inzet is onder meer gericht op de verdere uitwerking van transitiepaden richting 2050 en de mogelijke invulling van monitoring.

In 2027 zal het vierjarige Impulsprogramma Chemische Stoffen worden afgerond. Het programma heeft veel specifieke informatie opgeleverd waarmee de uitvoering van het ZZS-emissiebeleid beter kan worden toegepast en heeft bijgedragen aan een versterkte samenwerking met bevoegde gezagen en betrokken bedrijven, onder meer via de uitvoeringstafels.

Voor de revisie van de EU- kaderverordening stoffen (REACH) zet Nederland in om via aanpassing van de bijlagen en uitvoeringsafspraken de effectiviteit te verbeteren en processen om maatregelen te kunnen nemen te versnellen.

De brede Europese PFAS-restrictie gaat een volgende fase in met het opleveren van de opinies door het EU-agentschap voor chemische stoffen, ECHA. Hierna is duidelijk hoe de wetenschappelijke duiding is en op grond hiervan zal Nederland starten met consulteren belanghebbenden en het inzetten op brede steun, nationaal en in de EU, om de restrictie zo snel mogelijk in werking te laten treden.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 87 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 20 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	72.500	55.066	87.353	89.077	84.860	83.584	83.120
Uitgaven	68.909	61.089	93.400	91.662	84.545	83.269	81.572
20.1 Gezonde lucht en tegengaan geluidhinder	68.909	61.089	93.400	91.662	84.545	83.269	81.572
<i>Opdrachten</i>	<i>15.266</i>	<i>16.574</i>	<i>20.622</i>	<i>21.587</i>	<i>19.751</i>	<i>19.017</i>	<i>17.617</i>
Geluid- en luchtsanering	5.805	6.442	12.156	11.535	10.274	9.489	8.358
Waarvan RWS	203	208	363	1.707	1.708	1.708	1.706
Waarvan RIVM	7.663	8.073	7.019	6.686	5.957	5.970	5.820
Overige opdrachten	1.595	1.851	1.084	1.659	1.812	1.850	1.733
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.000</i>	<i>500</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige subsidies	0	0	1.000	500	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>18.975</i>	<i>19.218</i>	<i>39.510</i>	<i>37.521</i>	<i>36.014</i>	<i>34.979</i>	<i>34.689</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	3.755	4.065	7.783	6.434	6.433	6.433	6.433
Bijdrage aan agentschap KNMI	35	35	15	15	0	0	0
Bijdrage aan agentschap RVO	1.101	1.048	795	784	769	753	746
Bijdrage aan agentschap RIVM	14.084	14.070	30.641	30.016	28.547	27.535	27.255
Overige bijdragen	0	0	276	272	265	258	255
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>34.588</i>	<i>25.297</i>	<i>26.461</i>	<i>26.245</i>	<i>22.510</i>	<i>23.004</i>	<i>23.000</i>
Uitvoering geluidsanering	30.613	24.069	24.055	23.545	22.510	23.004	23.000
Programma NSL en SLA	3.975	1.228	1.000	0	0	0	0
Bijdragen aan Caribisch Nederland	0	0	1.406	2.700	0	0	0
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1.205</i>	<i>1.203</i>	<i>1.202</i>	<i>1.201</i>	<i>1.200</i>
Overige bijdragen	0	0	1.205	1.203	1.202	1.201	1.200
<i>Bekostiging</i>	<i>80</i>	<i>0</i>	<i>23</i>	<i>25</i>	<i>487</i>	<i>487</i>	<i>485</i>
Overige bekostiging	80	0	23	25	487	487	485
<i>Inkomensoverdrachten</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4.579</i>	<i>4.581</i>	<i>4.581</i>	<i>4.581</i>	<i>4.581</i>
Inkomensoverdrachten mesothelium	0	0	4.579	4.581	4.581	4.581	4.581
Ontvangsten	2.112	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Gezonde Leefomgeving (€ 93,4 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 20,6 miljoen)

- *Geluidsanering en lucht sanering (€ 12,1 miljoen)*. Hierbij gaat het met name om de opdracht (€ 4,9 miljoen) aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaai gericht op het saneren van geluidshindersituaties. Het ministerie van IenW verstrekt daarnaast uitvoerings- en onderzoeksopdrachten (€ 1,2 miljoen) aan diverse partijen met het doel het tegengaan van geluidhinder, verbetering van de luchtkwaliteit en ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen te verminderen. Voorts worden opdrachten (€ 3,9 miljoen) verstrekt aan onderzoeks- en adviesbureaus voor de

verbetering van veiligheid van chemische stoffen, biociden en overige gevaarlijke stoffen en hiermee het zoveel als mogelijk beperken van de risico's voor mens en milieu.

Daarnaast worden er diverse opdrachten (€ 2,1 miljoen) verstrekt voor de verdere uitvoering van de actie agenda Industrie en omwonenden gericht op verbetering van de gezondheid van omwonenden.

- *RWS (€ 0,4 miljoen) en RIVM (€ 7,0 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt aan RWS en RIVM ter bevordering 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 en de risico's van gevaarlijke stoffen voor mens en milieu te beperken.
- *Overige opdrachten (€ 1,1 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt aan RVO (€ 0,2 miljoen) en overige partijen (€ 0,3 miljoen) met het doel de luchtkwaliteit te verbeteren en ammoniak, geur- en fijnstofemissies uit stallen te verminderen en hiermee de negatieve gevolgen voor milieu, gezondheid en kwaliteit van de leefomgeving te beperken. Voorts verstrekt IenW opdrachten (€ 0,3 miljoen) in het kader van het afvalbeheer op Caribisch Nederland. Verder zijn opdrachten (€ 0,6 miljoen) aan verschillende partijen voorzien gericht op de verdere ontwikkeling van het langetermijnbeleid voor milieu en een gezonde, schone en veilige leefomgeving in 2050. De inzet is onder meer gericht op de verdere uitwerking van transitiepaden richting 2050 en de mogelijke invulling van monitoring.

Deze opdrachten dragen bij aan het realiseren van :

- Specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nul vervuilingssambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.
- 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).
- Specifieke doelstelling 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
- Specifieke doelstelling 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Subsidies (€ 1,0 miljoen)

De middelen zijn gereserveerd voor een incidentele subsidie in het kader van de herbeoordeling van emissiearme stalsystemen. Er wordt gewerkt aan een regeling voor de herbeoordeling van emissiearme stalsysteem aangezien die niet significant, onvoldoende presteren of niet direct zijn onderzocht in de WUR onderzoeken, en een emissiefactor hebben die lager is dan 8,6 kilogram ammoniak per dierplaats per jaar.

Deze subsidies dragen bij aan het realiseren van:

- Specifieke doelstelling 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.

Bijdragen aan agentschappen (€ 39,5 miljoen)

- *Bijdrage aan agentschap RWS (€ 7,8 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage aan Rijkswaterstaat (RWS) voor capaciteitsinzet voor de uitvoering van diverse werkzaamheden ter bevordering van een duurzame en 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 luchtkwaliteit, het reduceren van geluidhinder en geuroverlast uit

- stallen. De bijdrage is tevens bestemd voor de verdere ontwikkeling en het beheer van het Landelijk Asbestvolgsysteem (LAVS) en uitvoering geven aan het asbestbeleid en verbetering van wet- en regelgeving, gericht op het beperken van blootstelling aan asbestvezels via de leefomgeving. Daarnaast voert RWS werkzaamheden uit t.b.v. Caribisch Nederland. Het gaat hierbij om de ondersteuning van Bonaire, Saba en Sint-Eustatius bij de verbetering van het afvalbeheer.
- *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,015 miljoen)*. Dit betreft een bijdrage gedaan aan het KNMI voor de ondersteuning van het stookalert. Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 1 : Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.
 - *Bijdrage aan agentschap RVO (€ 0,8 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor de uitvoering van de Specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK-SLA) en werkzaamheden gericht op het verminderen van emissies van fijnstof uit stallen en het beperken van geurbelasting voor omwonenden. Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van:
 - Specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.
 - Specifieke doelstelling 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
 - *Bijdrage aan agentschap RIVM (€ 30,6 miljoen)*. Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren, geluidhinder tegen te gaan en geur- en fijnstof emissies uit stallen te voorkomen of te beperken. Daarnaast ondersteunt het RIVM het beleid bij een groot aantal reguliere taken, zoals monitoring- en rapportageverplichtingen op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en geur. De bijdrage aan RIVM is tevens bestemd voor onderzoek naar nationaal en internationaal stoffenbeleid en biociden en straling in de leefomgeving. De bijdragen aan RWS en RIVM dragen bij aan het realiseren van:
 - Specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nul vervuiliingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.
 - 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).
 - Specifieke doelstelling 3: Ammoniak, geur- en fijnstof emissies uit stallen naar de lucht verminderen.
 - Specifieke doelstelling 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.
 - *Overige bijdragen (€ 0,3 miljoen)*. Dit betreft een bijdrage aan de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) voor toezicht op het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw. Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van Specifieke doelstelling 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Bijdragen aan medeoverheden (€ 26,5 miljoen)

- *Uitvoering geluidsanering (€ 24,1 miljoen)*. Hierbij gaat het om de bijdragen aan provincies en gemeenten voor het uitvoeren van saneringsmaatregelen met betrekking tot geluidhinder door het verkeer. Dit in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaier. Deze uitgaven dragen bij aan het realiseren van 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)
- *Programma NSL en SLA (€ 1,0 miljoen)*. Genoemde middelen zijn gereserveerd voor de afwikkeling van eerdere toekenningen inzake de SPUK- SLA middels welke financiële steun is gegeven aan gemeentes en provincies voor projecten die zorgen voor schonere lucht en gezondheidswinst. Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.
 - *Overige bijdragen (€ 1,4 miljoen)*. Het gaat hierbij om een bijdrage aan Caribisch Nederland en deze middelen zijn bedoeld voor de aanpak van de problematiek bij de gemeentelijke afvalverwerker Selibon Lagun op Bonaire. De afvalstortplaats zorgt voor gezondheids- en milieu overlast doordat er branden uitbreken en schadelijke stoffen vrijkomen.

Deze bijdrage draagt bij aan het realiseren van :

- Specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.
- Specifieke doelstelling 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Bijdragen aan ZBO's/RWT's (€ 1,2 miljoen).

Dit betreft de bijdrage aan het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) voor de reguliere en specifieke werkzaamheden die CTGB uitvoert. Dit draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Bekostiging (€ 0,02 miljoen)

- *Overige bekostiging (€ 0,02 miljoen)*. Deze middelen zijn bedoeld voor de financiering van het Milieu onderzoeksprogramma dat wordt uitgevoerd door TNO en draagt bij aan het realiseren van specifieke doelstelling 1: Het realiseren van de nulvervuilingsambitie in 2050, met 2030 als (formeel) tussendoel.

Inkomensoverdrachten mesothelioom (€ 4,6 miljoen).

De inkomensoverdrachten hebben betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesothelioom en asbestose (TNS). Deze regeling is bedoeld voor iedereen die de ziekte van maligne mesothelioom of asbestose heeft als gevolg van contact met asbest buiten de werksituatie. De TNS regeling wordt door de Sociale Verzekeringsbank uitgevoerd. Deze uitgaven dragen bij aan het realiseren van Specifieke doelstelling 4: Het voorkomen en beperken dat gevaarlijke stoffen leiden tot (gezondheids-)risico's voor mens en milieu.

Ontvangsten (€ 1,0 miljoen)

In 2027 worden ontvangsten verwacht (€ 1,0 miljoen) van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï naar aanleiding van de afwikkeling van subsidie- toekenningen in het kader van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene Wet Bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In [Bijlage 3: Subsidieoverzicht](#) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 88 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 20

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	91%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	9%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 93,4 miljoen) is 91% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Van het opdrachtenbudget is circa 63% juridisch verplicht op grond van lopende verplichtingen. Het gaat hierbij om een meerjarige opdracht aan het Bureau Sanering Verkeerslawaaï voor de uitvoering van de subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï. Daarnaast zijn ook de opdrachten aan RIVM, RVO en RWS juridisch verplicht.
2. **Bijdragen aan agentschappen.** De uitgaven voor de agentschapsbijdrage KNMI, RIVM, RVO, RWS en NVWA zijn volledig juridisch verplicht.
 - Het RIVM voert als kennisinstituut beleidsvoorbereidend en -onderbouwend onderzoek uit ter bevordering van een gezonde leefomgeving door de luchtkwaliteit te verbeteren, geluidhinder te voorkomen of te beperken.
 - De bijdrage aan de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) betreft de uitvoering van de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord en overige werkzaamheden gericht op het reduceren van emissie van fijnstof en het verminderen van geuroverlast uit stallen.
 - De bijdrage aan RWS heeft betrekking op beleidsondersteuning en advies (BOA) en fte inzet voor project en prestatiegestuurde opdrachten op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en stoffenbeleid waaronder het beheer van LAVS. Daarnaast biedt RWS ondersteuning bij de uitvoering van het asbestbeleid en verbetering van wet- en regelgeving, gericht op het beperken van blootstelling aan asbestvezels via de leefomgeving.

- Bijdrage aan NVWA. De bijdrage is bestemd voor toezicht op het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen buiten de landbouw.
 - Bijdrage KNMI. De bijdrage is bedoeld voor de ondersteuning van het stookalert.
3. **Bijdragen aan Medeoverheden.** De bijdrage aan medeoverheden is 100% juridisch verplicht. Het gaat hierbij om de subsidieregeling Sanering verkeerslawaaï voor 2027 en de afwikkeling van toekenningen inzake de Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord. Daarnaast betreft het de bijdrage CN ten behoeve van het afvalbeheer of Bonaire.
 4. **Bijdrage aan ZBO/RWT's.** Het beschikbare budget is volledig (100%) juridisch verplicht en heeft betrekking op de jaarlijkse bijdrage aan het College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (CTGB).
 5. **Bekostiging.** De middelen op het financieel instrument bekostiging zijn volledig (100%) juridisch verplicht en zijn bestemd voor de afwikkeling van de toekenning aan TNO.
 6. **Inkomstenoverdrachten.** Het beschikbare budget is volledig (100%) juridisch verplicht en heeft betrekking op het honoreren van incidentele aanvragen in het kader van de Regeling tegemoetkoming niet-loondienst gerelateerde slachtoffers van mesotheliom en asbestose (TNS).

2.10 Artikel 21 Circulaire Economie

Zoals in de leeswijzer benoemd is bij de kabinetsformatie besloten tot een departementale herindeling waarbij circulaire economie verschuift van IenW naar EZK. Het besluit is vastgelegd in de portefeuillevverdeling en in het Koninklijk Besluit van 23 februari 2026, nr. 2026000406, houdende departementale herindelingen met betrekking tot o.a. circulaire economie. De verantwoordelijkheid voor circulaire economie wordt hierbij integraal bij de minister van EZK belegd, met behoud van een sterke rol voor IenW als kadersteller vanuit de verantwoordelijkheid voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving.

In de ontwerpbegroting 2027 worden de budgettaire gevolgen van dit besluit verwerkt door middel van het per 1-1-2027 overboeken van de betreffende budgetten naar de begroting van het ministerie van EZK. De op artikel 21 Circulaire Economie resterende budgetten zijn vervolgens overgeboekt naar artikel 20. Deze resterende budgetten betreffen budgetten voor coördinerende en inhoudelijke taken die ten dienste staan aan het gehele departement van IENW of die nauw verbonden zijn met milieu.

A. Algemene doelstelling

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 89 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	73.934	82.883	0	0	0	0	0
Uitgaven	73.098	71.449	0	0	0	0	0
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
5 Duurzame productketens	73.098	71.449	0	0	0	0	0
6 Natuurlijk Kapitaal	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	1.798	1.626	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

Rol en verantwoordelijkheid

De rol en verantwoordelijkheid voor Circulaire Economie is belegd bij de Minister van Klimaat en Groene Groei. De Staatssecretaris behoudt wel een sterke rol als kadersteller vanuit de verantwoordelijkheid voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Dit vraagt om nauwe samenwerking, zonder dat de circulaire keten wordt opgeknapt. Deze rol en verantwoordelijkheid wordt geborgd op artikel 20 en 22 vanuit de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris voor Omgevingsveiligheid en Milieurisico's.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 90 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 21 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	73.934	82.883	0	0	0	0	0
Uitgaven	73.098	71.449	0	0	0	0	0
21.5 Duurzame Productketens	73.098	71.449	0	0	0	0	0
<i>Opdrachten</i>	<i>17.725</i>	<i>13.220</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Uitvoering Duurzame productketens	9.608	11.368	0	0	0	0	0
KF - Circulair doen en gedrag	392	219	0	0	0	0	0
KF - Plastics norm	139	0	0	0	0	0	0
KF - Biobased bouwen	296	200	0	0	0	0	0
Overige opdrachten	7.290	1.433	0	0	0	0	0
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>22.467</i>	<i>22.369</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Subsidies duurzame productketens	16.801	12.523	0	0	0	0	0
KF - DEI + CE	1.270	4.372	0	0	0	0	0
KF - circulair doen en gedrag	224	2.610	0	0	0	0	0
KF - Plastics norm	4.118	2.283	0	0	0	0	0
KF - Biobased Bouwen	54	581	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>30.768</i>	<i>32.071</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Bijdrage aan RWS	13.333	18.600	0	0	0	0	0
Bijdrage aan RVO	16.132	12.868	0	0	0	0	0
Bijdrage aan RIVM	1.065	603	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	238	0	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>1.533</i>	<i>3.184</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Caribisch Nederland afvalbeheer	632	215	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	901	2.969	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>50</i>	<i>50</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige bijdragen	50	50	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>555</i>	<i>555</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige bijdragen	555	555	0	0	0	0	0
Ontvangsten	1.798	1.626	0	0	0	0	0

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Per 1 januari 2027 is Circulaire Economie overgeheveld naar de begroting van EZK. De op artikel 21 Circulaire Economie resterende budgetten zijn vervolgens overgeboekt naar artikel 20 en artikel 22.

2.11 Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling

Het realiseren van een veilige, schone en gezonde leefomgeving, die ook als zodanig door de inwoners van Nederland 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 91 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	80.520	189.273	64.012	89.917	100.775	101.809	82.746
Uitgaven	78.311	88.308	161.856	99.747	107.450	107.809	81.514
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Veiligheid chemische stoffen	27.620	31.594	0	0	0	0	0
2 Veiligheid biotechnologie	6.923	6.806	0	0	0	0	0
3 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	43.768	49.908	161.856	99.747	107.450	107.809	81.514
Ontvangsten	934	1.250	250	250	250	250	250

B. Rol en verantwoordelijkheid

Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 92 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.
Financieren	Het ministerie van IenW ondersteunt investeringen in productietechnieken die leiden tot minder milieudruk, kennis- en innovatieprojecten. Bijvoorbeeld het stimuleren van de aanschaf van milieuvriendelijke producten of bedrijfsmiddelen door middel van financiële stimulering (MIA/VAMIL) en Groen Beleggen.
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. *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. De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn, SDG 7) Betaalbare duurzame energie, SDG 11) Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen, SDG 16) Vrede, veiligheid en rechtvaardigheid.

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

Samenhang doelstelling en meetbare gegevens

Voor het artikel Omgevingsveiligheid en Milieurisico's zijn, naar aanleiding van de conclusies uit de periodieke rapportage van beleidsartikel 22 die begin 2026 aan de Kamer is gestuurd, drie nieuwe specifieke doelstellingen geformuleerd. Voor deze nieuwe indeling is gekozen omdat deze beter aansluit bij de inhoudelijke doelen van de beleidsdirectie. Deze specifieke doelstellingen dragen bij aan het realiseren van de algemene doelstelling.

De doelstelling draagt bij aan de een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

Onder de meetbare gegevens zijn de indicatoren, kengetallen en overige relevante beleidsinformatie opgenomen die aan deze doelstellingen zijn gekoppeld. De samenhang tussen de doelstellingen en de meetbare gegevens is hieronder weergegeven.

Naar aanleiding van de recent afgeronde periodieke rapportage onderzoeken we deze samenhang verder, evenals de beschikbaarheid van indicatoren en monitors die inzicht kunnen geven in de mate waarin de hoofddoelen worden bereikt. Als onderdeel hiervan is in 2026 gestart met het meten van de beleving van omgevingsveiligheid binnen het CBS-onderzoek Beleving Woonomgeving.

Tabel 93 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
Voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving.	Een robuuste en duurzame uitvoering van milieubeleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving.	Inwoners van Nederland ervaren hun leefomgeving als veilig, schoon en gezond.
Subdoelstellingen	Subdoelstellingen	Subdoelstellingen
1. Het op orde brengen en houden van milieuverdragen en -wet- en regelgeving zodat burgers kunnen beschikken over een veilige, schone en gezonde leefomgeving	1. Uitvoeringsdiensten en bedrijven kunnen effectief en efficiënt invulling geven aan milieuverdragen en -wet- en regelgeving en beschikking daartoe over de juiste kennis en data.	1. Informatie over de mogelijke milieurisico's in de leefomgeving is breed beschikbaar voor burgers
Meetbare gegevens		
1. Genetisch Gemodificeerde Organismen (vergunningsaanvragen, kennisgevingen)		
Beleidsinformatie	Beleidsinformatie	Beleidsinformatie
1. Staat van de Veiligheid (SEVESO-bedrijven)	1. Staat van de VTH 2. Jaarverslag ANVS	1. Onderzoek Beleving Woonomgeving CBS 2. Atlas Leefomgeving

SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving.

Het ministerie van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt in 2027 verder aan het versterken van de omgevingsveiligheid, zodat activiteiten met gevaarlijke stoffen op een verantwoorde en veilige manier

kunnen plaatsvinden. Daarbij staat centraal dat bedrijven en nucleaire installaties veilig opereren, de leefomgeving zorgvuldig wordt ingericht en het transport van gevaarlijke stoffen veilig verloopt. Omdat veel bedrijven internationaal actief zijn, wordt intensief samengewerkt met internationale partners om veiligheidsnormen en regelgeving op elkaar af te stemmen.

Tegelijkertijd zorgen nieuwe ontwikkelingen, zoals de energietransitie en de woningbouwopgave, ervoor dat het huidige beleid rondom gevaarlijke stoffen en andere risicovolle activiteiten steeds complexer wordt in relatie tot de groeiende ruimtelijke ambities. Hierdoor ontstaan de komende jaren aanzienlijke maatschappelijke en politieke uitdagingen op het gebied van omgevingsveiligheid. We staan daarom voor de opgave om met deze ontwikkelingen mee te bewegen en het beleid toekomstbestendig vorm te geven. Daarbij is het uitgangspunt dat de veiligheid van alle Nederlanders geborgd blijft, terwijl tegelijkertijd ruimte wordt gecreëerd voor maatschappelijke en economische ontwikkeling en de regeldruk waar mogelijk wordt verlaagd.

Subdoelstelling 1: Het op orde brengen en houden van milieuverdragen en -wet- en regelgeving zodat burgers kunnen beschikken over een veilige, schone en gezonde leefomgeving

Biotechnologie en veilige innovatie

Biotechnologie, waaronder toepassingen met genetisch gemodificeerde organismen (ggo's), wordt steeds breder toegepast in onderzoek, industrie en maatschappelijke toepassingen. IenW zet zich ervoor in om gezondheids- en milieurisico's van deze toepassingen te voorkomen of, waar dat nog niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken. De regelgeving voor gevaarlijke stoffen en ggo's is grotendeels Europees geharmoniseerd en gebaseerd op onder meer de Europese Green Deal en Europese wet- en regelgeving. Nationale implementatie vindt plaats via onder andere de Wet milieubeheer en de Omgevingswet.

Door snelle technologische ontwikkelingen en innovaties neemt het belang van een actueel en toekomstbestendig beleidskader toe. IenW werkt daarbij nauw samen met betrokken partijen, waaronder Commissie Genetische Modificatie (Cogem) en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) om te zorgen voor een stabiel en voorspelbaar kader, zodat de sector zich veilig kan ontwikkelen en tegelijkertijd innovatiekansen kan benutten.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving

Een sterk en effectief stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is van groot belang voor een veilige leefomgeving en eerlijke concurrentie tussen bedrijven. Om de uitvoering te versterken, werkt het kabinet aan wetgeving waarmee kan worden ingegrepen bij onvoldoende uitvoering van VTH-taken door provincies en gemeenten. Daarnaast moeten alle omgevingsdiensten voldoen aan vastgestelde robuustheidscriteria om een goed functionerend stelsel te waarborgen.

Nucleaire veiligheid

Binnen de nucleaire sector blijft veiligheid onverminderd het uitgangspunt. In het kader van de bedrijfsduurverlenging van de Kerncentrale Borssele wordt de Kernenergiewet aangepast, waarbij IenW samen met het ministerie van Klimaat en Groene Groei werkt aan de voorbereiding van deze wetswijziging. Tegelijkertijd worden de veiligheidseisen voor nucleaire installaties continu geactualiseerd op basis van technische ontwikkelingen en nieuwe inzichten, waarbij steeds wordt voldaan aan de wettelijke normen voor individueel risico en groepsrisico.

Bedrijven

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het beheersen van risico's bij bedrijfsmatige activiteiten met gevaarlijke stoffen, waaronder vuurwerk en waterstofdragers. Ook is lenW bevoegd gezag voor vergunningverlening voor veilige buisleidingen. Het vuurwerkbeleid richt zich op het terugdringen van letsel en het bevorderen van veilig opslaan en afsteken van vuurwerk. Daarnaast worden beleidskaders ontwikkeld om chemische bedrijven weerbaarder te maken tegen dreigingen op het gebied van cybersecurity en nationale veiligheid. Om risico's inzichtelijk te maken en af te wegen, wordt gebruikgemaakt van regelgeving en aandachtsgebieden die inzicht bieden in mogelijke effecten van risicovolle activiteiten op locaties waar mensen wonen, werken of recreëren.

Ook maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de energietransitie en het gebruik van nieuwe stoffen en waterstofdragers, vragen om voortdurende actualisering van beleid en veiligheidskaders. Waar mogelijk wordt de veiligheid verder verbeterd via convenanten, maatwerkafspraken en safety deals met bedrijven.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is essentieel voor onder meer de bouw, industrie en energievoorziening. Daarom werkt Nederland samen met medeoverheden, infrastructuurbeheerders en de chemische industrie aan veilig vervoer. Daarbij geldt als uitgangspunt dat vervoer waar mogelijk wordt voorkomen en dat vervoersmiddelen en infrastructuur voldoen aan strenge, internationaal geharmoniseerde veiligheidsnormen.

SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Een robuuste en duurzame uitvoering van milieubeleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid van sectoren die het kabinet in Nederland wil versterken, zoals nucleaire energie, biotechnologie en de chemische industrie. Dit gebeurt door te zorgen voor tijdige en hoogwaardige vergunningverlening, een stevig stelsel van toezicht en handhaving te ruimte te bieden voor innovatie. Daarmee wordt bijgedragen aan de strategische autonomie van Nederland en ontstaat ruimte voor economische groei binnen veilige randvoorwaarden. Tegelijkertijd wordt geborgd dat de bescherming van mens en milieu centraal blijft staan en dat nieuwe ontwikkelingen gecontroleerd en verantwoord kunnen worden toegepast.

Subdoelstelling 1: Uitvoeringsdiensten en bedrijven kunnen effectief en efficiënt invulling geven aan milieuverdragen en -wet- en regelgeving en beschikking daartoe over de juiste kennis en data

Biotechnologie en veilige innovatie

In de biotechnologiesector volgen ontwikkelingen elkaar snel op en neemt de maatschappelijke toepassing van genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) toe. Samenwerking met medeoverheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen is daarom essentieel. Het beleid is erop gericht dat alle activiteiten met ggo's veilig plaatsvinden voor mens en milieu. Medeoverheden worden daartoe ondersteund bij het maken van die afweging onder andere door middel van de uitwisseling van best practices en voorlichting. De toepassing van ggo's wordt onderscheiden in ingeperkt gebruik (zoals laboratoria), introductie in het milieu en marktintroductie. Nationale beoordeling vindt plaats voor de eerste twee categorieën, terwijl markttoelating op Europees niveau plaatsvindt. Dit gebeurt in het ggo-vergunningstelsel, waarbij -afhankelijk van de karakteristieken van het ggo en de activiteiten die daarmee plaatsvinden- kennisgevingen en vergunningen met bijbehorende

(inperkende) maatregelen worden verleend, met als doelstelling een ten hoogste verwaarloosbaar klein milieurisico, en in sommige (uitzonderlijke) gevallen een aanvaardbaar risico. Afhankelijk van de risico's worden vergunningen of kennisgevingen afgegeven met passende beheersmaatregelen, met als uitgangspunt een verwaarloosbaar klein milieurisico en in uitzonderlijke gevallen een aanvaardbaar risico.

Weerbaarheid en bescherming van kritieke sectoren

Nederland werkt aan het versterken van de weerbaarheid tegen (hybride) dreigingen. Dit gebeurt door intensieve samenwerking tussen overheid, uitvoeringsorganisaties en kritieke sectoren op het gebied van informatie-delings, risicoanalyses en scenario-ontwikkeling. Door inzicht te verkrijgen in kwetsbaarheden en dreigingen kunnen gerichte maatregelen worden genomen om de continuïteit van vitale processen te waarborgen. Kennisdeling tussen sectoren versterkt het lerend vermogen en maakt gerichtere bescherming mogelijk. Hierdoor kunnen kritieke entiteiten hun activiteiten beter beveiligen, waardoor maatschappelijke basisvoorzieningen beschikbaar blijven en de externe veiligheid wordt versterkt. Dit draagt bij aan een samenleving die veilig en stabiel kan blijven functioneren.

Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH)

Een goed functionerend stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is essentieel voor milieubescherming en een gelijk speelveld voor bedrijven. De staatssecretaris van IenW is stelselverantwoordelijk. Uit eerdere analyses van onder meer de commissie Van Aartsen en de Algemene Rekenkamer blijkt dat het stelsel te versnipperd en te vrijblijvend was, met risico op vermijdbare milieuschade. Daarom is de samenwerking versterkt via nieuwe bestuurlijke afspraken (2025), gericht op robuuste omgevingsdiensten, betere informatievoorziening, kennisinfrastructuur en datakwaliteit. Alle omgevingsdiensten moeten voldoen aan vastgestelde robuustheidscriteria. Het ministerie van IenW monitort het functioneren van het VTH-stelsel in de Staat van VTH en werkt samen met medeoverheden en uitvoeringsorganisaties aan verdere verbetering. Robuuste en gebruiksvriendelijke informatiesystemen zijn hierbij een belangrijke randvoorwaarde. Ze ondersteunen effectieve handhaving, betere datadeling en snellere besluitvorming.

Nucleaire veiligheid en energieontwikkeling

De Nederlandse nucleaire sector ontwikkelt zich sterk door bedrijfsduurverlenging van bestaande installaties, de bouw van nieuwe kerncentrales en de verkenning van Small Modular Reactors (SMR's), bijvoorbeeld in zeeschepen. Randvoorwaarde daarbij is een robuust veiligheidsstelsel en een versterkte toezichthouder, de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS), zodat vergunningverlening en toezicht toekomstbestendig zijn ingericht. Daarnaast wordt gewerkt aan veilige opslag en eindberging van radioactief afval. Dit gebeurt via de Routekaart naar Eindberging en het Nationaal Programma Radioactief Afval en verbruikte splijtstoffen (NPRA). Het doel is om rond 2050 een besluit te nemen over locatie en inrichting van een geologische eindberging, waarbij participatie van belanghebbenden een centrale rol speelt. Tot die tijd wordt radioactief afval veilig opgeslagen bij COVRA. Tegelijkertijd wordt de kennisbasis over nucleaire technologie in Nederland verder versterkt, in samenwerking met andere departementen en kennisinstellingen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is noodzakelijk voor sectoren zoals de bouw, industrie en energievoorziening, maar brengt ook risico's met zich mee. Het beleid is daarom gericht op het veilig organiseren van dit vervoer, onder meer door strikte internationale normen en nauwe samenwerking met medeoverheden, de industrie en infrastructuurbeheerders. Daarbij staat het borgen van veiligheid centraal via een samenhangende aanpak. Betrokken partijen worden opgeleid en vakbekwaam gehouden om het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig uit te voeren. Waar mogelijk wordt het gebruik van veilige modaliteiten zoals buisleidingen en de binnenvaart gestimuleerd. Daarnaast wordt gezorgd voor een passende veiligheidszoning rond infrastructuur waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd of opgeslagen, zodat risico's voor de omgeving worden beperkt. Ook de voorbereiding op incidenten krijgt aandacht, zodat hulpdiensten effectief kunnen optreden wanneer zich onverhoopte ongevallen voordoen. Verder wordt inzicht geboden in ruimtelijke maatregelen die kunnen bijdragen aan het beperken van de gevolgen van incidenten. Tot slot wordt actief gecommuniceerd over het beleid en de genomen veiligheidsmaatregelen richting de samenleving, zodat transparantie en bewustwording worden versterkt.

Meetbare gegevens gegevens subdoelstelling 1.

Kengetallen over de uitvoering van de ggo-regelgeving (genetisch gemodificeerde organismen) zijn de aantallen ontvangen vergunningaanvragen, aanvragen voor wijziging van vergunningen, kennisgevingen, wijzigingen op kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8 (verzoek tot lager inperkingsniveau dan het standaard niveau III), art. 2.13 (verzoek om bepaalde gastheer, plant of ggo in de bijlagen van de Regeling ggo op te nemen) en andere bijzondere procedures van het Besluit ggo. Indicatoren zijn het percentage van het aantal vergunningaanvragen, kennisgevingen of verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures voor handelingen waarbij het risico voor mens en milieu gelijk of lager is dan een verwaarloosbaar risico.

De ggo-regelgeving is op 1 maart 2015 gewijzigd waarbij naast vergunningen ook algemene regels, de mogelijkheid tot het doen van kennisgevingen en verzoeken ingevolge art. 2.8, art. 2.13 en bijzondere procedures van het Besluit ggo milieubeheer 2013 zijn geïntroduceerd en de structuur van de vergunningverlening is gewijzigd. De prognose voor 2027 is dat de realisatie eenzelfde beeld als 2025 te zien zal geven.

Tabel 94 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 II-v	n.v.t.	0	0	0	100%
IG niveau III	4	23	27	27	100%
Totaal vergunningen	4	23	27	27	100%
Bijzondere aanvragen					
IG: 2.8	50	38	88	88	100%
IG: ATV	6	5	11	11	100%
IG: 2.13	22	n.v.t.	22	22	100%

Aanvraag	Nieuw	Wijziging	Totaal	Indicator
Totaal bijzondere aanvragen	78	43	121	100%
BVF	33	18	51	100%
Introductie in het milieu				
IM-MV totaal	8	3	11	100%
IM-MV nieuwe aanvraag	7	0	7	100%
IM-MV kopie aanvraag	2	6	8	100%
IM-MV VOV aanvraag	17	9	26	100%
IM-L	2	2	4	
MVF	4	0	4	100%

SPECIFIEKE DOELSTELLING 3: Informatie over de mogelijke milieurisico's in de leefomgeving is breed beschikbaar voor burgers

Naast het voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving, willen we er aan bijdragen dat de inwoners van Nederland hun leefomgeving ook als veilig, schoon en gezond *ervaren*. Hiertoe informeren we burgers over activiteiten en betrekken we hen actief bij wijzigingen.

Subdoelstelling 1: Informatie over de mogelijke milieurisico's in de leefomgeving is breed beschikbaar voor burgers

Met de Atlas Leefomgeving geven we invulling aan het Verdrag van Aarhus, dat burgers recht geeft op toegang tot milieu-informatie. De Atlas Leefomgeving is hét online overheidsplatform voor betrouwbare en begrijpelijke informatie over de leefomgeving, met onder andere kaarten, tools en achtergrondinformatie over onderwerpen zoals luchtkwaliteit, geluid en groen. Door deze informatie toegankelijk beschikbaar te stellen, ondersteunt de Atlas inwoners om goed geïnformeerd mee te denken en mee te praten over hun leefomgeving. Daarmee draagt het platform bij aan een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving voor iedereen in Nederland.

Daarnaast wordt in het kader van de planvorming voor de nucleaire eindberging gewerkt aan een participatieplan dat in 2027 definitief wordt vastgesteld. Naar aanleiding van de beleidskeuze om de besluitvorming te versnellen, is het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de inrichting van participatie bij de verschillende stappen in het besluitvormingsproces richting een eindberging. Dit moet ervoor zorgen dat belanghebbenden tijdig en zorgvuldig worden betrokken bij de keuzes die in dit complexe en langjarige traject moeten worden gemaakt.

Beleidsinformatie

In aanvulling op bovenstaande 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 2025 heeft verzet.

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

In 2027 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 het mogelijk maken van het vervoer van vloeibare waterstof in bulk in binnenvaarttankschepen. In 2027 worden de resultaten van de in 2025 gestarte herzieningscyclus van ADR, RID en ADN van kracht. De resultaten van de gesprekken over de herziening van het basisnet zullen in 2027 worden geïmplementeerd in wet- en regelgeving. In de nieuwe regelgeving blijft de veiligheid(sketen) het uitgangspunt, ook bij eventuele toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van de energietransitie én bij binnenstedelijke verdichting in de nabijheid van de infrastructuur waarover dat vervoer plaatsvindt.

In juni 2026 is de Interdepartementale Uitvoeringsagenda 2026 behorende bij de Kabinetsvisie op Biotechnologie 2025-2040 door de Ministerraad vastgesteld en aan de Tweede Kamer verstuurd. In deze en volgende Uitvoeringsagenda's worden ook op het beleidsterrein van IenW, te weten de milieuveiligheid van biotechnologie/genetisch gemodificeerde organismen en het toekomstbestendig inrichten van de bijbehorende wet- en regelgeving, diverse activiteiten opgenomen. Dit vergt zowel inzet richting Europa als aanpassingen in de nationale regelgeving. De benodigde acties worden in 2027, in samenspraak met andere relevante departementen en stakeholders, uitgevoerd.

Op het gebied van nationale regelgeving wordt gewerkt aan het verder versterken, vereenvoudigen en versnellen van de ggo-vergunningverlening. Medio 2024 is gestart met de uitvoering van het implementatieplan op gebied van ingeperkt gebruik van ggo's (in bijv. laboratoria). Het streven is om zoveel mogelijk van deze activiteiten in 2026 uitgevoerd te hebben en het plan in 2027 volledig afgerond te hebben. Mogelijk is er ook sprake van meer fundamentele aanpassingen in de regelgeving (Besluit en/of Regeling ggo) die toezien op de inrichting van het ggo-stelsel.

De Europese Commissie heeft eind 2025 het voorstel Biotech Act I gedaan en in het najaar van 2026 volgt Biotech Act II. De onderhandelingen over en de uitvoering van deze Biotech Acts zal in 2027 vervolg krijgen. De

Verordening op het gebied van nieuwe genomische technieken (NGT's) in de plantenveredeling en de herziening van de farmaceutische wetgeving zijn in 2026 vastgesteld; in 2027 wordt inzet geleverd om hieraan -via zogeheten implementing en delegated acts- zo optimaal mogelijk uitvoering te geven.

lenW versterkt in 2027 het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving milieu (VTH-stelsel milieu). Dit doen wij samen met omgevingsdiensten, provincies en gemeenten. Hiervoor investeert lenW in de digitale ontwikkeling van het VTH-stelsel, het aanpassen van wet- en regelgeving en het verspreiden en implementeren van de opbrengst van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. Het Wetsvoorstel versterking VTH-stelsel milieu is naar verwachting in behandeling bij de Tweede respectievelijk Eerste Kamer en de onderliggende AMvB is voor advies naar de Raad van State gestuurd. lenW blijft de robuustheid van omgevingsdiensten monitoren. In 2027 worden alle omgevingsdiensten hierop bevestigd, zo te komen tot diensten die kwalitatief en kwantitatief gesteld staan voor de steeds complexere VTH taken. Ook wordt de Staat van het VTH uitgevoerd: een instrument om de kwaliteit van het milieutoezicht te monitoren.

lenW actualiseert het beleid en wet- en regelgeving op het terrein van de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. Zo kan de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming op basis hiervan vergunningen afgeven voor nieuwe nucleaire initiatieven zoals reactoren, SMR's en schepen op nucleaire aandrijving.

lenW brengt eind 2027 het Actieprogramma Eindberging Radioactief Afval uit. In dit actieprogramma wordt het proces voor de eindbergingstaak neergezet zodat het kabinet rond 2050 besluiten kan nemen over de locatie van de eindberging en de beheermethode

Ten aanzien van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen ligt in 2027 de nadruk op het verbeteren en actueel houden van de Omgevingswet. Daarbij is aandacht voor nieuwe milieubelastende activiteiten bijvoorbeeld door de energietransitie. Het op een veilige manier mogelijk maken van de energietransitie, met name waterstof, waterstofdragers en lithium-ion batterijen blijft daarmee een belangrijk aandachtspunt. Nieuwe activiteiten worden opgenomen in het Register Externe Veiligheid. Gelet op de geopolitieke situatie wordt versterkt doorgewerkt aan de fysieke en digitale weerbaarheid van de chemische en nucleaire sector. Daarvoor wordt in 2027 verder vormgegeven aan de ondersteuning van chemische bedrijven bij het versterken van hun digitale weerbaarheid, ook in licht van hun rol in de vitale Infrastructuur.

Voor vuurwerk wordt in 2027 gewerkt aan het vereenvoudigen van wetgeving, wordt er meegewerkt aan het aanpassen van de Europese Pyrorichtlijn en is er blijvend aandacht voor de productkwaliteit, ook op Europees niveau.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 95 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 22 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	80.540	189.273	64.012	89.917	100.775	101.809	82.746
Uitgaven	78.331	88.308	161.856	99.747	107.450	107.809	81.514
22.1 Veiligheid chemische stoffen	27.620	31.594	0	0	0	0	0
<i>Opdrachten</i>	<i>9.300</i>	<i>11.482</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
KF: NVS	663	148	0	0	0	0	0
Waarvan RWS	1.329	75	0	0	0	0	0
Waarvan RIVM	3.919	4.612	0	0	0	0	0
Uitvoering Veiligheid	1.447	1.416	0	0	0	0	0
Uitvoering stoffen en Milieu & Gezondheid	1.419	4.289	0	0	0	0	0
Overige opdrachten	523	942	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>17.736</i>	<i>19.232</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Bijdrage aan RWS	2.648	4.286	0	0	0	0	0
Bijdrage aan RIVM	14.868	14.672	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	220	274	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>430</i>	<i>405</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overig	430	405	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan ZBO's/RWT's</i>	<i>154</i>	<i>475</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige Bijdragen	154	475	0	0	0	0	0
22.2 Veiligheid biotechnologie	6.943	6.806	0	0	0	0	0
<i>Opdrachten</i>	<i>1.394</i>	<i>1.324</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Veiligheid Genetisch Gemodificeerde Organismen (GGO)	864	733	0	0	0	0	0
Overige opdrachten	530	591	0	0	0	0	0
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>5.529</i>	<i>5.482</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Bijdrage aan agentschap RIVM	3.549	3.492	0	0	0	0	0
Bijdrage aan COGEM	1.980	1.990	0	0	0	0	0
22.3 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	43.768	49.908	161.856	99.747	107.450	107.809	81.514
<i>Opdrachten</i>	<i>10.380</i>	<i>8.356</i>	<i>27.977</i>	<i>43.101</i>	<i>65.297</i>	<i>70.713</i>	<i>47.671</i>
Omgevingsveiligheid	2.935	2.232	6.306	6.025	13.919	15.372	14.422
Asbest	1.404	2.489	0	0	0	0	0
Waarvan RWS	2.868	720	617	617	617	617	617
VTH-stelsel	801	503	8.276	13.576	12.076	16.226	17.326
Waarvan RIVM	0	158	4.137	4.511	5.045	5.044	6.764
NVS KF	0	0	1.849	8.942	25.197	24.696	0
Uitvoering MBS	0	0	3.323	2.904	1.892	2.194	2.019
V. Biotechnologie	0	0	1.117	1.115	1.145	1.147	1.126
Overige opdrachten	2.372	2.254	2.352	5.411	5.406	5.417	5.397
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>15.279</i>	<i>18.826</i>	<i>11.451</i>	<i>10.651</i>	<i>10.651</i>	<i>6.049</i>	<i>2.949</i>
inrichting & transport	4.567	4.346	3.817	3.817	3.817	2.365	2.365
Vuurwerk	44	0	0	0	0	0	0
Overige subsidies	10.668	14.480	7.634	6.834	6.834	3.684	584
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>13.777</i>	<i>18.006</i>	<i>34.466</i>	<i>34.160</i>	<i>31.502</i>	<i>31.047</i>	<i>30.894</i>
Bijdrage aan RWS	7.248	9.890	10.888	10.888	9.930	9.930	9.930
Bijdrage aan RVO	416	1.284	7.666	7.660	6.549	6.540	6.536
Bijdrage aan RIVM	6.113	6.832	13.916	13.646	13.107	12.711	12.582
Overige bijdragen	0	0	1.996	1.966	1.916	1.866	1.846
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Overige bijdragen	8	0	0	0	0	0	0

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	0	30	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	0	30	0	0	0	0	0
Inkomensoverdrachten	4.324	4.690	0	0	0	0	0
Inkomensoverdrachten mesotheloom	4.324	4.690	0	0	0	0	0
(Schade)vergoeding	0	0	87.962	11.835	0	0	0
Nadeelcompensatie vuurwerk	0	0	87.962	11.835	0	0	0
Ontvangsten	934	1.250	250	250	250	250	250

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

3. Omgevingsveiligheid en Milieurisico's (€ 161,9 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 28,0 miljoen)

- *Omgevingsveiligheid (€ 6,3 miljoen)*. Voor het programma omgevingsveiligheid worden onder andere opdrachten verstrekt aan met name adviesbureaus voor (wettelijke) taken van bedrijven met betrekking tot de omgevingsveiligheid, het register externe veiligheid, de meerjarigenagenda versterking omgevingsveiligheid en veiligheid rondom vuurwerk. De opdrachten dragen bij aan de veiligheid rondom bedrijven met een verhoogd risico niveau.
- *Waarvan RWS (€ 0,6 miljoen) en RIVM (€ 4,1 miljoen)*. Dit betreft de jaaropdracht voor beleidsondersteuning en -advies aan Rijkswaterstaat voor met name de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij RIVM gaat het onder andere om de jaaropdracht voor het operationeel houden van het radionuclidenlab voor het monitoren van de radioactieve straling in Nederland, veiligheid rondom biotechnologie, veiligheid bedrijven, de veiligheid rondom vervoer van gevaarlijke stoffen, informatiepunt gezonde leefomgeving en Atlas Leefomgeving.
- *VTH-stelsel (€ 8,3 miljoen)*. In het kader van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn de uitgaven bestemd voor de versterking van het VTH-stelsel ten behoeve van een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Er worden onder andere opdrachten verstrekt aan met name adviesbureaus voor VTH-beleid, milieucriminaliteit en digitalisering VTH.
- *Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming Klimaatfonds (NVS KF) (€ 1,8 miljoen)*. Dit betreft de middelen die vanuit het Klimaatfonds overgekomen zijn omtrent de nucleaire ambities met name met betrekking tot de ambities voor het bouwen van extra kerncentrales en het vervroegen van de eindberging van radioactief afval van 2100 naar 2050. Deze middelen gaan met name naar adviesbureaus en zijn bestemd voor onderzoeken omtrent nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, de eindberging van het radioactief afval en kennisopbouw met betrekking tot stralingsbescherming. Het (veilige) beheer en berging van radioactief afval en een adequate kennisbasis en kennisinfrastructuur dragen bij aan een veilige ontwikkeling van kernenergie in Nederland. Daarnaast resteert er cumulatief nog € 60,7 miljoen voor de periode 2028-2030.

- *Uitvoering Milieubeleid en strategie (MBS) (€ 3,3 miljoen)*. Er worden opdrachten verstrekt in het kader van milieubeleid en strategie en voor de Atlas Leefomgeving (ALO). ALO voorziet de inwoners van Nederland van actuele en verantwoorde informatie over milieu en gezondheid in de leefomgeving. Tevens betreft het de opdrachtverlening aan het Nederlands Normalisatie Instituut NNI voor de normontwikkeling op het terrein van het beheer van de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen.
- *Veiligheid Biotechnologie (€ 1,1 miljoen)*. Het gaat hier met name om diverse opdrachten aan met name adviesbureaus voor veiligheid rondom biotechnologie bij onder andere ingeperkt gebruik en introductie in het milieu met als doel dat de veiligheid voor mens en milieu gewaarborgd blijft.
- *Overige opdrachten (€ 2,4 miljoen)*. Dit betreft verschillende opdrachten aan met name adviesbureaus voor onder andere onderzoeken en studies ten behoeve van veiligheid rondom vervoer van gevaarlijke stoffen, weerbaarheid, vitaal en cybersecurity en nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. Door een bijdrage te leveren aan deze onderwerpen wordt de omgevingsveiligheid in Nederland bevorderd.

Deze opdrachten dragen bij aan het realiseren van:

- Specifieke doelstelling 1: Voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving.
- Specifieke doelstelling 2: Een robuuste en duurzame uitvoering van milieubeleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving.
- Specifieke doelstelling 3: Informatie over de mogelijke milieurisico's in de leefomgeving is breed beschikbaar voor burgers.

Subsidies (€ 11,5 miljoen)

- *Inrichtingen en transport (€ 3,8 miljoen)*. Het betreft hier onder andere de Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten (SVO), die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd. De SVO steunt samenwerkingsverbanden in de industriële sector die meer willen bereiken dan de wettelijk verplichte veiligheidseisen om zo de veiligheidssituatie te verbeteren in de omgeving van industrie die werken met gevaarlijke stoffen of risicovolle processen. Daarnaast betreft het subsidies aan Omgevingsdienst Nederland en Vereniging van Nederlandse Gemeenten voor de Meerjarrenagenda Versterking Omgevingsveiligheid. De subsidies worden verstrekt ten behoeve van kennisversterking omtrent omgevingsveiligheid en voor de financiering van innovatie en projecten voor verbetering van de omgevingsveiligheid.
- *Overige subsidies (€ 7,6 miljoen)*. Het betreft hier onder andere subsidies aan Omgevingsdienst Nederland (ODNL) voor het versterken van de Kennisinfrastuctuur VTH-stelsel milieu en het creëren van een bijbehorende digitale infrastructuur en daarnaast voor een subsidie aan ODNL voor onder andere data- en informatievoorziening van kennisnetwerken, eenheid van taal en datagedreven vergunningverlening.

De subsidies dragen bij aan het realiseren van:

- Specifieke doelstelling 1: Voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving.
- Specifieke doelstelling 2: Een robuuste en duurzame uitvoering van milieubeleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving.
- Specifieke doelstelling 3: Informatie over de mogelijke milieurisico's in de leefomgeving is breed beschikbaar voor burgers.

Bijdragen aan agentschappen (€ 34,5 miljoen)

- *Bijdrage aan RWS (€ 10,9 miljoen).* De bijdrage aan RWS is bestemd voor de capaciteitsinzet in het kader van beleidsondersteuning en -advies voor onder andere het vervoer van gevaarlijke stoffen en milieu-effectrapportage. En tevens voor de project- en prestatiegestuurde opdrachten bij RWS voor onder andere SEVESO+, veiligheid rondom bedrijven, omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Atlas Leefomgeving. Deze opdrachten dragen bij onder andere bij aan een permanente verbetering van het veiligheidsniveau van bedrijven.
- *Bijdrage aan RVO (€ 7,7 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan RVO omtrent de capaciteitskosten die zij hebben voor de uitvoering van Milieu Investerings Aftrek/Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (MIA/VAMIL), Regeling Groenprojecten en de SVO-regeling. Met de MIA/VAMIL worden ondernemers gestimuleerd om te investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen.
- *Bijdrage aan RIVM (€ 13,9 miljoen).* Dit betreft de bijdrage aan RIVM omtrent de capaciteitskosten voor onder andere de jaaropdracht vervoer van gevaarlijke stoffen, het operationeel houden van het radionuclidenlab, onderzoek beleid nucleair, veiligheid rondom bedrijven, een veilige energietransitie, de Atlas Leefomgeving en informatiepunt gezonde leefomgeving. Doelstelling hierbij is dat bedrijven voldoen aan de geldende wet- en regelgeving omtrent omgevingsveiligheid en het streven is dat de bedrijven inherent veilig werken. Daarnaast is het bestemd voor de capaciteitsinzet op het gebied van Veiligheid Biotechnologie. Het RIVM draagt op meerdere manieren bij aan de uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot veiligheid van Biotechnologie.
- *Overige bijdragen (€ 2,0 miljoen).* Er wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor de uitvoering van de wettelijke taak voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen.

De bijdragen aan agentschappen dragen bij aan het realiseren van:

- Specifieke doelstelling 1: Voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving.
- Specifieke doelstelling 2: Een robuuste en duurzame uitvoering van milieubeleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving.
- Specifieke doelstelling 3: Informatie over de mogelijke milieurisico's in de leefomgeving is breed beschikbaar voor burgers.

(Schade) vergoedingen (€ 88,0 miljoen)

Dit betreft uitgaven voor nadeelcompensatie aan vuurwerkondernemers, die door de invoering van de Wet veilige jaarwisseling en het daaruit voortvloeiende algemene consumentenverbod op vuurwerk inkomsten mislopen; om deze reden wordt een nadeelcompensatieregeling ingesteld voor zowel de detailhandel als importeurs van vuurwerk.

De (schade)vergoedingen dragen bij aan het realiseren van:

- Specifieke doelstelling 1: Voorkomen, beheersen en verkleinen van risico's voor een veilige, schone en gezonde omgeving.
- Specifieke doelstelling 2: Een robuuste en duurzame uitvoering van milieubeleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving.

Ontvangsten (€ 0,3 miljoen)

De ontvangsten hebben betrekking op de eindafrekening voor de jaarlijkse bijdrage die wordt verstrekt aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) voor het maken van beoordelingen inzake risico's verbonden aan werkzaamheden met genetisch gemodificeerde organismen en op de vaststellingen voor verschillende verstrekte subsidies voor de Subsidiegeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten, die door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) wordt uitgevoerd. Wanneer het voorschot van een subsidie niet geheel is besteed, wordt dit conform de voorwaarden van de subsidiebeschikking weer teruggestort.

Wettelijke grondslag subsidieverlening

Op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene Wet Bestuursrecht volgt dat één van de uitzonderingen hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld.

In de tabel budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel zijn dergelijke subsidieverplichtingen voor het jaar 2027 opgenomen. In [bijlage 3 \(Subsidieoverzicht\)](#) van deze begroting zijn de wettelijke grondslagen hiervoor opgenomen zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 96 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 22

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	88%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	12%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven (€ 161,9 miljoen) is 88% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Opdrachten.** Van het opdrachtenbudget is circa 33% juridisch verplicht op grond van (meerjarige) verplichtingen. Het gaat hierbij onder meer om de jaaropdrachten aan RWS, RIVM en RVO in het kader van omgevingsveiligheid en milieurisico's. Daarnaast zijn diverse inkoopopdrachten verplicht met een verwacht kaseffect in 2027. Er is daarnaast circa 66% van het budget bestuurlijk gebonden, zoals onder andere de middelen die uit het Coalitie Akkoord Rutte IV en klimaatfonds zijn ontvangen. Deze middelen worden onder andere ingezet op het gebied van de versterking van het stelsel vergunningverlening, toezicht en

- handhaving en op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming, de eindberging van het radioactief afval en kennisopbouw met betrekking tot stralingsbescherming.
2. **Subsidies.** Van het subsidiebudget is 98% juridisch verplicht. Met publicatie in de Staatscourant van de subsidieregeling Versterking omgevingsveiligheid chemische sector (SVO-regeling) in 2022 is deze subsidie meerjarig verplicht. Daarnaast zijn er reeds enkele subsidies (meerjarig) juridisch verplicht die samenhangen met de meerjaren-agenda versterking Omgevingsveiligheid en VTH. Deze subsidies hebben diverse tijdspaden.
 3. **Bijdrage aan agentschappen:** De uitgaven voor de agentschapsbijdragen RWS, RVO en RIVM zijn volledig (100%) juridisch verplicht. De bijdrage aan RWS is voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van veiligheid rondom bedrijven, SEVESO+, omgevingsveiligheid, Register Externe Veiligheid, het vervoer van gevaarlijke stoffen en inzet voor Atlas leefomgeving. De bijdrage aan RIVM is voornamelijk de capaciteitsinzet in het kader van vervoer gevaarlijke stoffen, veiligheid bedrijven, veiligheid Biotechnologie en Atlas Leefomgeving. Hierbij wordt invulling gegeven aan wettelijke taken. De bijdrage aan RVO betreft de uitvoeringskosten voor onder andere de MIA/VAMIL en SVO-regeling.
 4. **(Schade)vergoeding:** De nadeelcompensatieregeling voor vuurwerk-ondernemers in verband met de inwerkingtreding van de Wet veilige jaarwisseling is volledig (100%) juridisch verplicht, aangezien de publicatie in de Staatscourant en de verplichtingen in 2026 worden aangegaan.

H. Fiscale regelingen

Fiscale regelingen

Naast de in dit begrotingsartikel genoemde instrumenten, zijn er fiscale regelingen die betrekking hebben op dit beleidsterrein. De Minister van Financiën is hoofdverantwoordelijk voor de wetgeving en uitvoering van deze regelingen en voor de budgettaire middelen. In onderstaande tabel is ter informatie het budgettaire belang van deze regelingen vermeld. De cijfers zijn ontleend aan de corresponderende bijlage 'Fiscale regelingen' in de Miljoenennota. Een fiscale regeling die niet in de onderstaande tabel is opgenomen, maar wel op dit beleidsartikel betrekking heeft is de Vrijstelling zuiveringsslib afvalstoffenbelasting. Voor een beschrijving van de regeling, de doelstelling, verwijzing naar de wettekst, verwijzing naar de laatst uitgevoerde evaluatie en de ramingsgrond wordt verwezen naar de bijlage bij de Miljoenennota 'Toelichting op de fiscale regelingen'.

Tabel 97 Fiscale regelingen 2025-2027, budgettair belang op transactiebasis in lopende prijzen artikel 22 (x € miljoen)

	2025	2026	2027
Vrijstelling groen beleggen box 3	28	24	0
Heffingskorting groen beleggen box 3	3	2	0
Milieu-investeringsaftrek (MIA)	140	135	160
VAMIL	18	20	20
Vrijstelling asbest afvalstoffenbelasting	2	0	0
Vrijstelling baggerspecie afvalstoffenbelasting	134	138	141

2.12 Artikel 23 Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie

A. Algemene doelstelling

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.

Het KNMI genereert waarnemingen, maakt wetenschappelijke analyses en gebruikt hoogwaardige technologie om Nederland tijdig te informeren, te adviseren en te waarschuwen.

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 98 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	80.940	87.109	81.483	75.779	71.517	65.299	65.992
Uitgaven	79.997	88.049	80.543	76.719	72.180	66.108	66.655
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Meteorologie en seismologie	59.799	61.243	54.674	53.656	50.287	45.466	45.179
2 Aardobservatie	20.198	26.806	25.869	23.063	21.893	20.642	21.476
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

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, registreren, financieren en (doen) uitvoeren wordt verwezen naar de leeswijzer.

De Minister is verantwoordelijk voor de uitvoering van de taken zoals benoemd in de Wet taken meteorologie en seismologie (Wtms). Momenteel is een proces van wetswijziging gaande. Het begrotingsartikel zal jaarlijks worden gezien op aanpassingen zoals in de Wtms zodat het begrotingsartikel blijft aansluiten bij de actuele kaders.

Tabel 99 Rol en verantwoordelijkheden

Rol	Toelichting
Regisseren	De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 3) Goede gezondheid en welzijn.
(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 Kernstop-verdrag en de Minister van Klimaat en Groene Groei is verantwoordelijk voor het kader van de Mijnbouwwet en voor Klimaat(mitigatie).

C. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

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 doelstelling draagt bij aan de een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

Tabel 100 Samenhang doelstellingen en meetbare gegevens

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. 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. 3. Het verrichten van peer-reviewed onderzoek, zodanig dat het KNMI tenminste 65 wetenschappelijke publicaties per jaar publiceert.	1. Het KNMI wordt ten minste met een 7 beoordeeld op de geleverde diensten en producten in het klanttevredenheidsonderzoek (algemene klanttevredenheid). 2. Het KNMI publiceert ten minste drie keer per dag een algemeen weerbericht op de KNMI-website. 3. Minimaal 98% van de aardbevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$ en in Groningen met magnitude ≥ 2 worden door KNMI onverwijld gerapporteerd. 4. Het KNMI publiceert gemiddeld wekelijks een klimaatbericht.	1. Ten minste 80% van het algemene publiek wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).
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 dagelijkse weersverwachtingen.	2. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald.
3. Aantal (peer reviewed) wetenschappelijke publicaties.	3. Publicatie van bevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$.	3. Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje, als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan de richtlijnen voor code oranje.
	4. Publicatie van bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2 .	
	5. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	
	6. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI.	

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 de Europese kennisinfrastructuur van nationale weerdiensten in Europa, en Europese organisaties zoals de Europese organisatie voor meteorologische satellieten EUMETSAT, het Europese centrum voor middellange termijn weerberichten (ECMWF) en het Europese ruimtevaartagentschap (ESA). Daarnaast werkt het KNMI samen 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 (in EUMETSAT-verband).

Subdoelstelling 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.

Subdoelstelling 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.

Subdoelstelling 3: Het verrichten van peer-reviewed onderzoek, zodanig dat het KNMI tenminste 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.

Meetbare gegevens subdoelstellingen 1, 2 en 3

Het KNMI rapporteert over de databeschikbaarheid voor meteorologie, klimatologie en voor seismologie. Het seismisch meetnetwerk is ontworpen naar gelang de magnitude die minimaal moet worden gemeten en dat is niet voor heel Nederland hetzelfde. 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.

Tabel 101 Indicatoren Waarnemingen en onderzoek

Indicator	Streefwaarde/norm	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Data beschikbaarheid				
Beschikbaarheid van data m.b.t weer en klimaat	≥ 98,5%	99,67%	99,89%	99,89%
Beschikbaarheid van data m.b.t. seismologie	≥ 80%	91,70%	87,90%	88,70%
Wetenschappelijk onderzoek				
Aantal wetenschappelijke publicaties	≥ 65 per jaar	138	134	137

Bron: KNMI

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.

Subdoelstelling 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.

Subdoelstelling 2: Het KNMI publiceert ten minste drie keer per dag een algemeen weerbericht op de KNMI-website.

Het KNMI brengt actuele weerberichten uit met een weerverwachting.

Subdoelstelling 3: Minimaal 98% van de aardbevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$ en in Groningen met magnitude ≥ 2 worden door KNMI onverwijld gerapporteerd.

Het KNMI informeert het publiek onverwijld bij een natuurlijke of geïnduceerde aardbeving.

Subdoelstelling 4: Het KNMI publiceert gemiddeld wekelijks een klimaatbericht.

KNMI klimaatberichten brengen feiten over klimaat en klimaatverandering in Nederland en wereldwijd.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1, 2, 3 en 4

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 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 102 Indicatoren voor het verstrekken van informatie, gegevens en onderzoeksresultaten

Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Algemene klanttevredenheid				
a. Rapportcijfer voor kwaliteit van ontvangen producten/diensten	Overall cijfer $\geq 7,0$	8	8,3	8,3
Weer				
a. Beschikbaarheid en frequentie van de dagelijkse weersverwachtingen.	Max. 1 x per jaar >8 uur oud	100%	100%	100%
Seismologie				
a. Publicatie bevingen in Nederland met magnitude $\geq 4,5$	$\geq 98\%$	100%	100%	100%
b. Publicatie bevingen in Groningen met magnitude ≥ 2	$\geq 98\%$	100%	100%	100%
c. Percentage burgers dat KNMI op seismologisch gebied als betrouwbaar beschouwt.	$\geq 75\%$	0,84 n.v.t.		0,8
Klimaat				
e. Beschikbaarheid klimaatbericht KNMI	Gemiddeld 1x per week	1,3	1,6	1,5

Bron: KNMI

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.

Subdoelstelling 1: Ten minste 80% van het algemene publiek wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).

Voor het realiseren van de beleidsdoelstelling is van belang in hoeverre waarschuwingen burgers bereiken.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1

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 103 Indicatoren voor waarschuwingen

Indicator	Streef-waarde/norm	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Realisatie 2025
Weer				
a. Het percentage uitgegeven codes oranje waarbij de bijbehorende meteorologische richtlijnen daadwerkelijk zijn gehaald	$\geq 60\%$	67%	67%	80%
b. Het percentage gemiste waarschuwingen voor code oranje als percentage van het totaal aantal weersituaties die voldeden aan de richtlijnen voor code oranje	$\leq 15\%$	11%	14%	33%
c. Het percentage van het algemene publiek dat wordt bereikt met een weerwaarschuwing (code oranje of rood).	$\geq 80\%$	94%	91%	96%

Bron: KNMI

D. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Onderstaand wordt ingegaan op relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het artikel Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie.

Ambitie 2035

Het KNMI werkt in 2027 aan de ambities uit het Meerjarig Strategisch Plan (Ambitie2035). Hierbij sorteert het KNMI, waar mogelijk, voor op kostenbesparingen, gezien de efficiency taakstelling van het kabinet, wat ook moeilijke keuzes zal vergen. Voor financiering is het KNMI slechts deels afhankelijk van artikel 23. Daarnaast ontvangt het ook middelen van (overheids-)partners in Europa en Nederland.

Het Early Warning Centre richt zich op steeds actievere samenwerking met partners, met name in de veiligheidsketen. Doel is om Nederland optimaal te informeren over extreem weer en de impact hiervan, niet alleen voor bekende risico's zoals overstromingen, maar ook voor bijvoorbeeld hitte, droogte en natuurbranden (en zowel op korte tijdschaal als er extreem weer in aantocht is, maar ook in termen van klimaattrends op langere termijn). KNMI informatie moet effectief gebruikt kunnen worden voor het tijdig nemen van de juiste beslissingen -- bij het algemeen publiek, in technische samenwerkingsketens, en op bestuurlijk niveau.

Het KNMI intensificeert in 2026-2027 de inspanningen om AI/ML-systemen voor het produceren van weersinformatie en weersinformatieproducten op te tuigen. Hoewel toepassingen van artificial intelligence in de meteorologie niet nieuw zijn, zijn het ontwikkelen van een AI weermodel en het gebruik van taalmodellen voor de weerverwachtingen in Nederland dat wel. Het KNMI benut hiervoor onder meer het AI-raamwerk van de gezamenlijke Europese nationale weerinstituten en het Europees centrum voor middellange termijn weerverwachtingen ECMWF, waar ook het KNMI zelf ook aan bijdraagt. Zo worden investeringen gebundeld en wordt de gezamenlijke kennisinfrastructuur optimaal benut. Naast de nieuwe AI-weermodellen blijven de fysische modellen in gebruik, die hun betrouwbaarheid en kwaliteit al bewezen hebben.

Deze gezamenlijke Europese inspanningen dragen bij aan strategische autonomie in Europa, om onwenselijke afhankelijkheden van niet-Europese partijen te voorkomen.

In het programma faciliteiten toegepast onderzoek (EZK) werkt het KNMI samen met Deltares en Rijkswaterstaat aan een intelligent modelleerlab Weer Klimaat Water voor AI toepassingen op het snijvlak tussen weer, klimaat en water.

Investeringen in de waarneeminfrastructuur

De modernisering van de waarneeminfrastructuur, die nodig is voor de data verzameling en -verwerking door het KNMI, heeft forse vertraging opgelopen mede omdat de markt, tegen de verwachtingen in, niet in staat is gebleken om oplossingen te realiseren. Het programma is geherstructureerd en afgeschaald. Echter, om operationeel te kunnen blijven zal deze modernisering in 2027 investeringen blijven vergen. Tevens blijft daarnaast de bescherming van KNMI meetlocaties op land en op de Noordzee een aandachtspunt.

In 2027 worden mijlpalen bereikt in de vernieuwingen in de meetmast Cabauw, gefinancierd vanuit het programma Faciliteiten toegepast onderzoek (FTO) – Duurzaamheid. In 2027 worden onder andere noodzakelijke vervangingen, upgrades en uitbreidingen op Cabauw uitgevoerd om aan te sluiten bij de validatie van de huidige en toekomstige satellietmissies voor het meten van (herkomst van) stoffen, en de koppeling te faciliteren van in-situ grondwaarnemingen, modellen en satellietwaarnemingen. Deze investering in de meetmast Cabauw draagt tevens bij aan de Europese kennisinfrastructuur op het gebied van weer, klimaat en duurzaamheid.

Klimaat

Het KNMI is het uitvoerend national focal point voor het Intergovernmental Panel on Climate Change. In 2027 zullen de eerste rapportages verschijnen uit de zevende assessment cyclus. Een onderwerp dat waarschijnlijk veel aandacht zal krijgen, is 'overshoot'. Oftewel: hoe gaan we om met de scenario's waarbij we een tijdlang over de anderhalve graad opwarming heen gaan. Daarbij komen ook «tipping» points zoals het risico op stilvallen van de warme golfstroom (AMOC) in beeld. Het KNMI bereidt de doorvertaling van de nieuwe IPCC inzichten naar Nederland voor, in nauw gesprek met gebruikers, onder meer over de gevolgen van al veranderde risico's. Daarnaast richt KNMI onderzoek in 2027 zich specifiek op het snijvlak tussen weer, klimaat en energie, inclusief de bijdrage van deze informatie aan de energietransitie.

Seismologie

In 2027 start fase 2 van de uitbreiding van het seismisch meetnet voor het monitoren van aardbevingen als gevolg van geothermie. Concreet betekent dit in 2027 de plaatsing van 25 nieuwe meetstations in Midden-Nederland en West-Brabant en één in Noord-Holland. Parallel hieraan worden een aantal bestaande meetstations gemoderniseerd of toegevoegd aan het KNMI seismisch meetnet, waar dit nog niet gebeurd was. Door deze upgrades wordt het meetnetwerk met relatief weinig kosten niet alleen dichter maar ook robuuster, doordat er minder impact is als één station tijdelijk uitvalt. Dit wordt, samen met de geofysische dienstverlening voor de BES-eilanden (met naast weer en klimaat ook aardbevingen, vulkanobewaking en tsunamiwaarschuwingen) geïntegreerd in het Early Warning Centre bij het KNMI.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 104 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 23 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	80.940	87.109	81.483	75.779	71.517	65.299	65.992
Uitgaven	79.997	88.049	80.543	76.719	72.180	66.108	66.655
23.1 Meteorologie en seismologie	59.799	61.243	54.674	53.656	50.287	45.466	45.179
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>55.335</i>	<i>56.711</i>	<i>49.765</i>	<i>47.683</i>	<i>44.180</i>	<i>39.283</i>	<i>38.803</i>
Waarvan bijdragen aan agentschap KNMI	55.335	56.711	49.765	47.683	44.180	39.283	38.803
<i>Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties</i>	<i>4.464</i>	<i>4.532</i>	<i>4.909</i>	<i>5.973</i>	<i>6.107</i>	<i>6.183</i>	<i>6.376</i>
Contributie WMO (HGIS)	966	970	970	970	970	970	970
Contributie ECMWF (HGIS)	3.459	3.524	3.901	4.965	5.099	5.175	5.368
Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties	39	38	38	38	38	38	38
23.2 Aardobservatie	20.198	26.806	25.869	23.063	21.893	20.642	21.476
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>20.198</i>	<i>26.806</i>	<i>25.869</i>	<i>23.063</i>	<i>21.893</i>	<i>20.642</i>	<i>21.476</i>
KNMI: Bijdrage voor Aardobservatie	20.198	26.806	25.869	23.063	21.893	20.642	21.476
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

F. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Meteorologie en seismologie (€ 54,7 miljoen)

Bijdrage aan agentschappen (€ 49,8 miljoen)

Deze bijdrage draagt bij aan de realisatie van specifieke doelstellingen 1) het verzamelen, verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek, 2) het verstrekken van weerberichten en informatie over klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen aan het algemene publiek en 3) het waarschuwen voor gevaarlijk weer, maatschappij ontwrichtend weer en het afwegeven van een weeralarm.

KNMI Meteorologie

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer (code geel), maatschappij ontwrichtend weer (code oranje) en weeralarm (code rood);
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische gegevens van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
- Ter beschikkingstelling van gegevens, informatie en kennis over het huidige klimaat;
- Het leveren van onderzoeksresultaten en 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 (24/7) 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).

KNMI Caribisch Nederland

- Reguliere uitgifte van een algemeen weerbericht en van waarschuwingen voor gevaarlijk weer en maatschappij ontwrichtend weer.
- Dienstverlening voor de luchtvaart voor luchthaven Flamingo Airport (Bonaire International Airport)
- Ter beschikkingstelling van de meteorologische gegevens van het nationale meteorologische meetnet en de nationale meteorologische modelinfrastructuur, op basis van de Wet hergebruik van overheidsinformatie;
- Ter beschikkingstelling van gegevens, informatie en onderzoeksresultaten 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, vulkaanuitbarstingen en tsunami's;
- Verrichten van waarnemingen en onderzoek ten behoeve van het Nationaal Data Centre (NDC) voor de Comprehensive Nuclear Test Ban Treatment (CBTB).

Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties (€ 4,9 miljoen)

De beschikbare middelen worden gebruikt om de Nederlandse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF) te voldoen. Deelname aan de activiteiten van de WMO en het ECMWF wordt gefinancierd uit HGIS. 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. Deze bijdrage draagt bij aan de realisatie van de specifieke doelstellingen 1) het verzamelen, verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek en 2) het verstrekken van weerberichten en informatie over klimaat, aardbevingen en andere geofysische verschijnselen aan het algemene publiek.

- *Contributie WMO (HGIS) (€ 1,0 miljoen) en Overige bijdragen aan (inter-)nationale organisaties (€ 0,04 miljoen).* Dit betreft het HGIS-deel (€ 1,0 miljoen) en het HGIS ODA-deel (€ 0,04 miljoen) van de Contributie WMO. 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.
- *Contributie ECMWF (HGIS) (€ 3,9 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 worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer rekencapaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

2. Aardobservatie (€ 25,9 miljoen)

Bijdrage aan agentschappen (€ 25,9 miljoen)

Het verzorgen van de waarnemingen vanuit polaire en geostationaire weersatellieten wordt in Europees verband uitgevoerd door EUMETSAT, een intergouvernementele organisatie van 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 draagt 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 draagt het bij aan de realisatie van het verzamelen, verwerken en analyseren van waarnemingen en het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 105 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 23

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	100%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	0%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van de totale in 2027 beschikbare programma uitgaven van € 80,5 miljoen is 100% juridisch verplicht. Per financieel instrument wordt dit onderstaand toegelicht.

1. **Bijdrage aan agentschappen:** de uitgaven hebben betrekking op het agentschap KNMI. Deze zijn volledig (100%) juridisch verplicht en hebben een structureel karakter. De bijdrage aan het KNMI wordt verstrekt voor het uitvoeren van wettelijke taken op het gebied van Meteorologie, Seismologie en Aardobservatie.
2. **Bijdrage aan (inter-)nationale organisaties.** de bijdragen aan de internationale organisaties zijn 100% juridisch verplicht. De bijdragen zijn bestemd voor structurele jaarlijkse contributies aan de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en het European Centre for Medium-Range Weather Forecasts (ECMWF). De WMO is belangrijk voor de uitwisseling van meteorologische gegevens, 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. Het ECMWF ontwikkelt en onderhoudt numerieke globale weermodellen voor middellange en lange termijn weersverwachtingen. De operationele numerieke weersverwachtingen van het ECMWF worden 24/7 verspreid aan afnemers binnen de lidstaten. Ook stelt het ECMWF computer reken capaciteit beschikbaar aan de lidstaten.

2.13 Artikel 24 Inspectie Leefomgeving en Transport

A. Algemene doelstelling

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 106 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	237.416	254.044	250.259	247.385	244.803	240.329	230.554
Uitgaven	244.500	256.243	251.551	247.669	244.803	240.329	230.554
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Personele uitgaven	207.836	227.616	224.568	221.480	219.244	215.143	206.868
2 Materiële uitgaven	36.664	28.627	26.983	26.189	25.559	25.186	23.686
Ontvangsten	16.236	16.678	17.275	17.606	18.098	18.275	18.096

B. Rol en verantwoordelijkheid

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 107 Rol en verantwoordelijkheden	
Rol	Toelichting
Stimuleren	De Minister is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van wet- en regelgeving in het transport en de leefomgeving.
Regisseren	De Minister heeft een nationale coördinatie- c.q. verantwoordingsplichting richting de EU ten aanzien van internationale milieuregelgeving. Binnen het departement is de uitvoering van de handhaving en het toezicht opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De uitvoering van de volgende Sustainable Development Goals (SDG) uit de 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling, zoals door de Verenigde Naties in 2015 vastgesteld: SDG 9) Duurzame industrie, innovatie en infrastructuur, SDG 11) Duurzame, veilige en veerkrachtige steden en gemeenschappen, en SDG 16) Vrede, veiligheid en rechtvaardigheid.
(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. Beleidsinformatie

Beleidsinformatie

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 in ontwikkeling. In 2026 zijn de eerste stappen gezet op het gebied van effectmeting.

De doelstelling draagt bij aan de een van de hoofddoelen van de huidige kabinetsperiode namelijk: Nederland schoon en veilig houden.

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

Tabel 108 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 efficiëntere 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. Zij 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.

Subdoelstelling 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 wil ze tenminste de 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.

1. De grootste maatschappelijke risico's

Een belangrijke pijler voor deze afweging is de ILT-Brede Risicoanalyse (IBRA). Met behulp van de IBRA wordt de maatschappelijke schade ingeschat voor mens en milieu die ontstaat doordat regels of normen, waarop zij toezicht houdt, niet worden nageleefd. Daartoe verdeelt de IBRA de ILT-taken in 40 onderwerpen.

2. De wettelijke en internationale verplichtingen

De ILT heeft te maken met veel wet- en regelgeving en andere geformaliseerde afspraken waarin verplichtingen zijn opgelegd. Soms zijn er gedetailleerde (middel)voorschriften voor verplichte (object)inspecties. Dergelijke inspecties kosten veel capaciteit, zonder dat altijd duidelijk is welk risico wordt aangepakt.

Waar verplichtingen minder hard en gedetailleerd zijn, ontstaat de mogelijkheid om een keuze te maken in welke mate wettelijke taken worden opgepakt. Zo kan in voorkomende gevallen ervoor gekozen worden om pas in actie te komen bij signalen die er op duiden dat er iets aan de hand is.

3. Politieke en maatschappelijke wensen

Voor het opstellen van het werkprogramma worden ook de wensen vanuit politiek en samenleving meegenomen, hierbij is uitdrukkelijk aandacht aan de zorg voor een schone en gezonde leefomgeving. Dit wordt gedaan door het aanpakken van milieucriminaliteit en -risico's.

De lange termijn doelstellingen worden eens in de vier jaar vastgelegd in de [Meerjarenstrategie](#) (MJS), onderbouwd door het [IBRA-rapport](#) met actuele ranking van risico's. Naast de meerjarige producten, wordt jaarlijks een [jaarplan](#) opgesteld waarin de visie van de ILT en (uitwerking van) het MJS meer geconcretiseerd worden.

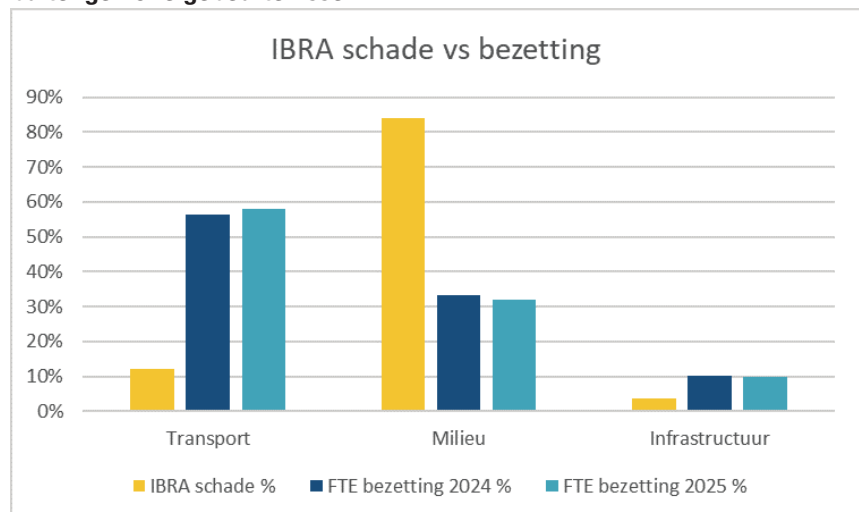
Het [jaarverslag](#) geeft een reflectie op het jaarplan en laat zien waar de capaciteit werkelijk op is ingezet en wat is bereikt. Aan de hand van het jaarverslag wordt een kwalitatieve toelichting gegeven op hoe de ILT haar toezicht en opsporing selectief en effectief heeft ingezet.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Inzet capaciteit in relatie tot IBRA onderwerpen

De [ILT-brede risicoanalyse](#) (IBRA) is voor de Inspectie Leefomgeving en Transport een belangrijk hulpmiddel bij het maken van haar meerjarenstrategie. In de IBRA worden de onderwerpen getoond waar de ILT toezicht op houdt en waar de meeste schade ontstaat door wetsovertredingen. De ILT noemt dit maatschappelijke schade. Voor meer informatie rondom de IBRA methodiek, wordt verwezen naar de IBRA.

Onderstaand wordt de verdeling getoond in percentages van grootste maatschappelijke schades in relatie tot de percentuele inzet van FTE's in 2024 en 2025. Hierin is te zien dat de inzet in relatie tot transport relatief hoog is, dit komt mede door de vele (internationale) verplichtingen in de transportsector. Recent voorbeeld is de in werking treding van de Wet Vrachtwagenheffing per 1 juli 2026. Dit heeft geleid tot een duidelijke toename in de capaciteit binnen transport. Over het algemeen is zowel de sector als het toezicht daarop goed georganiseerd. De risico's in de transportsector zijn relatief laag en goed beheersbaar. De ILT zet zich in 2027 in om het toezicht op de transportsector efficiënter en effectiever te maken. Dit doen we mede door de samenwerking te intensiveren in de keten van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Hiermee worden risico's eerder in het proces beperkt en wordt schade voorkomen.

Figuur 14 IBRA schade per ongewenste gebeurtenis, exclusief buitengewone gebeurtenissen



Bron: ILT

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 continue aan een grotere herkenbaarheid en bereikbaarheid van de ILT en heeft de dienstverlenende activiteiten gebundeld in een loket.

Subdoelstelling 1: Een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager waardoor klanten tevreden zijn en dit beoordelen met een 7,0 in 2030.

De ILT optimaliseert de gehele keten in het vergunningverleningsproces, waarbij verbeteringen meerwaarde opleveren voor de aanvragers van een vergunning. 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 vergunningproces maakt het mogelijk om de doorlooptijden te verkorten en administratieve taken te verminderen. Dit is een meerjarig traject dat leidt tot een efficiënt, effectief en zakelijk vergunningverleningsproces met transparantie voor de aanvrager.

Wie tot de markt toetreedt moet aan wettelijke eisen voldoen. Wordt daar aan voldaan, dan verleent de ILT in een aantal domeinen vergunning(en) of certificaten. De wetgever verbindt op die manier veiligheidseisen aan markt-orderingsprincipes: zonder vergunning mag een bedrijf niet handelen.

Meetbare gegevens subdoelstelling 1: Resultaten 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 enquête.

Tabel 109 Klanttevredenheid vergunningverleners

Klanttevredenheid vergunningaanvragers	Nulmeting	2025
Rail	6,5	7,4
Leefomgeving	6,5	7,1
Scheepvaart	4,8	7,1
Luchtvaart	5,8	5,9

Bron: Klanttevredenheidsonderzoek vergunningaanvragers uitgevoerd door Motivaction

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. Elke twee jaar zal de klanttevredenheid worden gemeten. Het streven is om een 7,0 te behalen in 2030.

Subdoelstelling 2: Klanten zijn tevreden met de dienstverlening en waarderen de telefonische dienstverlening met een 7,5 en de emailafhandeling met een 8,0 in 2027.

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.

Meetbare gegevens subdoelstelling 2: Resultaten

klanttevredenheidsonderzoek met betrekking tot de 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 110 Resultaat klanttevredenheid					
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

Bron: Klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door Telan

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. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Naast het bestaande takenpakket van de ILT, worden er in 2027 nieuwe taken aan dit pakket toegevoegd. Eén van deze taken is het toezicht en handhaving van de Wet Vrachtwagenheffing, deze nieuwe wet is halverwege 2026 in gegaan. Daarnaast is de ILT vanaf 2026 gestart met de uitbreiding van het markttoezicht aan de grens. Deze taak wordt samen met de collega's van o.a. de Douane en de NVWA uitgevoerd en richt zich op de e-commerce van buiten Europa.

E. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 111 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 24 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	237.416	254.044	250.259	247.385	244.803	240.329	230.554
Uitgaven	244.500	256.243	251.551	247.669	244.803	240.329	230.554
24.1 Personele uitgaven	207.836	227.616	224.568	221.480	219.244	215.143	206.868
<i>Personele uitgaven</i>	<i>207.836</i>	<i>227.616</i>	<i>224.568</i>	<i>221.480</i>	<i>219.244</i>	<i>215.143</i>	<i>206.868</i>
Eigen personeel	184.209	210.354	203.261	201.213	199.966	196.410	188.333
Externe Inhuur	23.627	17.262	21.307	20.267	19.278	18.733	18.535
24.2 Materiële uitgaven	36.664	28.627	26.983	26.189	25.559	25.186	23.686
<i>Materiële uitgaven</i>	<i>36.664</i>	<i>28.627</i>	<i>26.983</i>	<i>26.189</i>	<i>25.559</i>	<i>25.186</i>	<i>23.686</i>
ICT	5.291	6.346	1.479	1.114	1.084	1.053	1.042
Bijdragen aan SSOs	13.929	9.705	10.000	9.904	9.639	9.370	9.271
overige materiele uitgaven	17.444	12.576	15.504	15.171	14.836	14.763	13.373
Ontvangsten	16.236	16.678	17.275	17.606	18.098	18.275	18.096

F. Toelichting op de personele en materiële uitgaven ILT

Toelichting op de personele en materiële uitgaven ILT

Onderstaand is voor het jaar 2027 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van de Inspectie Leefomgeving en Transport. De begroting is opgebouwd uit personeel en materieel budget. Ruim 80% van de begroting betreft ambtelijk personeel. De uitgaven om de doelstellingen te bereiken worden gerealiseerd in alle instrumenten. De verdeling die in de begroting hiervoor aangehouden kan worden is 74% voor SPECIFIEKE DOELSTELLING 1: Toezicht en opsporing inzetten waar de grootste risico's zijn en de ILT het meeste effect kan bereiken. De overige 26% is voor SPECIFIEKE DOELSTELLING 2: Een optimale dienst- en vergunningverlening.

1. Personele uitgaven (€ 224,6 miljoen)

De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en overige personele uitgaven.

- *Eigen personeel (€ 203,3 miljoen).*
 - Onder uitgaven eigen personeel vallen de loonkosten en de uitgaven voor de personele exploitatie.
 - Onder loonkosten wordt verstaan alle uit de rechtspositiebepalingen en aanverwante (wettelijke) regelingen voortvloeiende uitgaven aan en ten behoeve van de werknemers.
 - Onder personele exploitatie worden andere personele uitgaven verstaan zoals verhuiskosten, uitbesteding arbo-dienstverlening, bedrijfshulpverlening, opleiding, uitgaven sociaal flankerend beleid en dergelijke.
- *Externe inhuur (€ 21,3 miljoen).* Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvies, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. Externe inhuur is noodzakelijk in verband met deels kwantitatieve, maar vooral ook kwalitatieve expertise.

2. Materiële uitgaven (€ 27,0 miljoen)

Onder de materiële uitgaven vallen uitgaven op het gebied van de ondersteunende processen.

- *ICT (€ 1,5 miljoen)*. Dit bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
- *Bijdragen aan SSOs (€ 10,0 miljoen)*. De bijdrage aan de Shared Service Organisaties (SSOs) betreft onder andere DICTU en ICTU.
- *Overige materiële uitgaven (€ 15,5 miljoen)*. Dit betreft materiële uitgaven van de ILT en hebben betrekking op uitgaven die bedoeld zijn voor activiteiten ter ondersteuning van het primaire proces.

Ontvangsten (€ 17,3 miljoen).

Dit betreffen ontvangsten voor vergunningverlening (€ 11,1 miljoen) en de bijdrage van de Autoriteit Woningcorporaties voor overheadkosten (€ 4,8 miljoen) en overige ontvangsten (€ 1,4 miljoen).

G. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

In onderstaande tabel is van het totaal van de geraamde programma uitgaven inzicht gegeven in het geschatte aandeel juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig gereserveerd en nog niet ingevuld/vrij te besteden. In lijn met de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften is voor de juridisch verplichte uitgaven op het niveau van een Financieel Instrument als geheel van het totale artikel een kwalitatieve toelichting opgenomen.

Tabel 112 Geschatte budgetflexibiliteit artikel 24

	2027
<i>juridisch verplicht</i>	96%
<i>bestuurlijk gebonden</i>	4%
<i>beleidsmatig gereserveerd</i>	0%
<i>nog niet ingevuld/vrij te besteden</i>	0%

Toelichting

Van het totale budget voor artikel 24 is voor 2027 96% juridisch verplicht. De begroting van de ILT bestaat grotendeels uit personele kosten voor de uit te voeren taken. Dit betreffen contracten tussen personeel en organisatie en zijn daarmee, op een klein deel van de inhuur na, juridisch verplicht. Ook voor de materiële uitgaven ligt het merendeel van de werkzaamheden vast in contracten. Het budget wat niet vastligt in contracten is wel al bestuurlijk gebonden.

De activiteiten die de ILT uitvoert zijn toe te wijzen aan de wettelijke taken van de ILT. In de [Meerjarenstrategie](#) staat uitgebreider beschreven welke taken worden uitgevoerd en de bijbehorende informatie ten aanzien van programma's, vergunningverlening en toezicht.

2.14 Artikel 25 Brede Doeluitkering

A. Algemene doelstelling

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 113 Samenvatting budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Verplichtingen	1.352.064	1.175.354	1.264.435	1.221.850	1.221.725	1.221.692	1.202.653
Uitgaven	1.318.941	1.405.188	1.291.009	1.221.850	1.221.725	1.221.692	1.220.816
Uitgaven onderverdeeld per artikelonderdeel							
1 Brede doeluitkering	1.318.941	1.405.188	1.291.009	1.221.850	1.221.725	1.221.692	1.220.816
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

B. Rol en verantwoordelijkheid

Rol en verantwoordelijkheid

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

Tabel 114 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 in de gebieden waar de vervoerregio's actief zijn maatwerkoplossingen kunnen worden geboden voor verkeers- en vervoervraagstukken. Dit artikel hangt samen met artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor waarin het bredere beleidsveld wordt geschetst.

C. Beleidsmatige ontwikkelingen

Beleidsmatige ontwikkelingen

Voor 2027 zijn er geen relevante beleidsmatige ontwikkelingen.

D. Budgettaire gevolgen van beleid

Tabel 115 Budgettaire gevolgen van beleid artikel 25 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	1.352.064	1.175.354	1.264.435	1.221.850	1.221.725	1.221.692	1.202.653
Uitgaven	1.318.941	1.405.188	1.291.009	1.221.850	1.221.725	1.221.692	1.220.816
25.1 Brede doeluitkering	1.318.941	1.405.188	1.291.009	1.221.850	1.221.725	1.221.692	1.220.816
<i>Bijdrage aan medeoverheden</i>	<i>1.318.941</i>	<i>1.405.188</i>	<i>1.291.009</i>	<i>1.221.850</i>	<i>1.221.725</i>	<i>1.221.692</i>	<i>1.220.816</i>
<i>Overige bijdragen</i>	<i>1.318.941</i>	<i>1.405.188</i>	<i>1.291.009</i>	<i>1.221.850</i>	<i>1.221.725</i>	<i>1.221.692</i>	<i>1.220.816</i>
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

E. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027, een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Brede doeluitkering (€ 1.291 miljoen)

Jaarlijks wordt een beschikking verstrekt voor de Brede Doeluitkering aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Deze beschikking wordt berekend op basis van de in de Wet BDU Verkeer en Vervoer opgenomen methodiek. Uitbetaling vindt plaats in vijf termijnen, waarvan de tweede termijn een dubbele is.

De Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn vrij in de afweging aan welke verkeer- en vervoertaken zij de BDU-middelen besteden. Zij bepalen dat aan de hand van de doelen die zij willen bereiken op hun verkeer- en vervoersterrein. Daarbij hebben zij veel ruimte voor een eigen invulling, rekening houdend met de specifieke kenmerken van hun regio.

De BDU verkeer en vervoer is gekort als onderdeel van de maatregel om SPUKs om te zetten naar fondsuitkeringen. Deze maatregel ging gepaard met een korting van 10%. Voor het jaar 2027 is vanuit het ministerie van IenW 1/3de van de korting teruggedraaid door een onttrekking uit de generieke investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds.

F. Geschatte budgetflexibiliteit

Geschatte budgetflexibiliteit

Conform de Wet BDU wordt jaarlijks voorafgaand aan het uitkeringsjaar de brede doeluitkering ten behoeve van de voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoersbeleid geheel als betalingsverplichting vastgelegd.

3. Niet-beleidsartikelen

3.1 Artikel 97 Algemeen Departement

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling

Op dit artikel worden de lenW-brede programma-uitgaven verantwoord.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 116 Budgettaire gevolgen artikel 97 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	107.754	255.347	48.666	48.668	52.851	46.440	52.927
Uitgaven	63.339	131.944	132.285	84.684	64.903	54.079	53.077
97.1 Algemeen departement	63.339	128.966	132.285	84.684	64.903	54.079	53.077
<i>Opdrachten</i>	<i>47.767</i>	<i>112.535</i>	<i>117.825</i>	<i>70.071</i>	<i>50.491</i>	<i>39.661</i>	<i>41.430</i>
van A naar Beter	1.568	1.865	1.806	1.701	1.701	1.704	1.697
Externe juridische advisering	3.300	2.053	1.807	1.739	1.740	1.742	1.736
Onderzoeken PBL	5.549	5.164	2.982	2.763	2.762	2.762	2.762
Onderzoeken ANVS	2.127	4.720	4.811	4.663	4.661	4.663	4.655
DCC	7.642	10.442	9.196	9.241	9.440	9.089	9.053
Regeringsvliegtuig	14.724	17.766	13.612	15.175	13.437	13.292	16.342
Overige opdrachten	12.857	70.525	83.611	34.789	16.750	6.409	5.185
<i>Subsidies (regelingen)</i>	<i>24</i>	<i>29</i>	<i>28</i>	<i>28</i>	<i>28</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
Overige subsidies	24	29	28	28	28	10	10
<i>Bijdrage aan agentschappen</i>	<i>15.548</i>	<i>16.402</i>	<i>14.432</i>	<i>14.585</i>	<i>14.384</i>	<i>14.408</i>	<i>11.637</i>
Bijdrage aan agentschap RWS	3.533	3.592	3.480	3.454	3.454	3.454	3.454
Bijdrage aan agentschap KNMI	3.182	3.324	253	247	243	237	234
Overige bijdragen	8.833	9.486	10.699	10.884	10.687	10.717	7.949
97.3 Testen reizigers	0	2.978	0	0	0	0	0
<i>Opdrachten</i>	<i>0</i>	<i>2.978</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Testen COVID-19	0	2.978	0	0	0	0	0
Ontvangsten	1.046	1.967	1.101	1.367	43.914	1.337	1.323

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is per artikelonderdeel, zoals opgenomen in de budgettaire tabel, voor het jaar 2027 een toelichting gegeven waarvoor de financiële instrumenten worden ingezet en wie de middelen ontvangt.

1. Algemeen departement (€ 132,3 miljoen)

De volgende financiële instrumenten worden ingezet:

Opdrachten (€ 117,8 miljoen)

- *Van A naar Beter (€ 1,8 miljoen)*. Het betreft de uitgaven voor beleidscommunicatie voor de grote publiekscampagne van A naar Beter.
- *Externe juridische advisering (€ 1,8 miljoen)*. Om de kosten voor het inhuren van juridische expertise, voornamelijk voor het inschakelen van de Landsadvocaat (en andere advocaten), beheersbaar te houden,

worden opdrachten hiertoe centraal gegeven 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 (€ 3,0 miljoen)*. Dit betreft uitgaven ten behoeve van onderzoeksactiviteiten van PBL, zoals de aanschaf van databestanden, onderhoud en ontwikkeling van modellen, uitbesteding van onderzoek en vervaardiging van (web)publicaties. Een deel van deze uitgaven wordt door externe opdrachtgevers vergoed. Voor nieuws en publicaties van het PBL, zie de website van het [PBL](#).
- *Onderzoeken ANVS (€ 4,8 miljoen)*. Het betreft uitgaven voor opdrachten aan (inter)nationale technische supportorganisaties inzake technische ondersteuning, advisering en onderzoek op terreinen van nucleaire veiligheid, stralingsbescherming alsmede beveiliging en waarborging (safeguards). Daarnaast worden ook de uitgaven die verband houden met samenwerking tussen ANVS en internationale organisaties (zoals bijvoorbeeld HERCA, OECD/NEA en IAEA) inzake voornoemde terreinen op dit artikel verantwoord.
- *DCC (€ 9,2 miljoen)*. De Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) is verantwoordelijk voor een effectief crisisbeheersingsbeleid en een professionele aanpak van crises. De uitgaven betreffen o.a. de financiering van assets en programma's, het jaarlijkse lenW opleidings-, trainings- en oefeningsprogramma, kosten van het aansluiten van nationale kennisinstituten op het crisis expert team milieu en drinkwater (CET-md) en het 24/7 beschikbaar houden van de daarvoor noodzakelijke kennis en kunde. Tevens is het DCC verantwoordelijk voor de inrichting, werking en kwaliteit van het CET-md en systeemverantwoordelijk voor de Milieu-ongevallendienst (MOD) van het RIVM. Daarnaast is DCC verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van meetapparatuur en het leveren van kennis en expertise aan RIVM op het gebied van monsternamen, metingen en analyses, verspreidingsberekeningen en toxicologie.
- *Regeringsvliegtuig (€ 13,6 miljoen)*. Dit betreft de uitgaven van lenW voor het onderhoud en exploitatie van het regeringsvliegtuig.
- *Overige opdrachten (€ 83,6 miljoen)*.
 - Vanuit het Klimaatfonds zijn middelen ontvangen voor nucleaire initiatieven waaronder nucleaire veiligheid (ANVS € 1,8 miljoen).
 - Onderzoeksprojecten en overige opdrachten (€ 81,8 miljoen). Dit betreft uitgaven voor investeringen in roerende zaken, communicatie, voor opdrachten op het gebied van strategisch advies en voor analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) die doorwerken in de beleidsafwegingen. Soms worden deelonderzoeken uitbesteed, omdat expertise op een bepaald deelonderwerp niet in huis is.

Subsidies (€ 0,03 miljoen)

- *Overige subsidies (€ 0,03 miljoen)*. Deze uitgaven hangen samen met subsidies die lenW verstrekt. In de tabel Budgettaire gevolgen van beleid bij dit beleidsartikel is een bedrag van € 54.000 subsidieverplichtingen, voor de jaren 2027, 2028 en 2029 opgenomen die in 2027 wordt verstrekt. Dit bedrag heeft betrekking op de verlenging van een subsidie voor de Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling aan de Technische Universiteit Delft.

Bijdrage aan agentschappen (€ 14,4 miljoen)

- *Bijdrage aan agentschap 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.
- *Bijdrage aan agentschap KNMI (€ 0,3 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage van ANVS aan het KNMI voor de afname van maatwerkdienstverlening.
- *Overige bijdragen (€ 10,7 miljoen)*. Dit betreft de bijdrage aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Het RIVM is de vaste partner van de ANVS voor een aantal taken op het terrein van stralingsbescherming. Dit zijn taken als het beheer van de ongevalorganisatie alsmede het beheer van het Nationaal Meetnet Radioactiviteit en de stralingsmeetwagens.
Dit bedrag is inclusief de middelen die ontvangen zijn vanuit het klimaatfonds voor nieuwe nucleaire initiatieven. Deze uitgaven zijn benodigd voor de ontwikkeling van nieuwe meetnetten voor de additionele kerncentrales, daarnaast moeten aanpassingen gedaan worden aan het huidige landelijk dekkende meetnet en dient de meet- en ongevalsorganisatie te worden vergroot.

Ontvangsten (€ 1,1 miljoen)

Het betreft de geraamde ontvangsten voor het gebruik van het Regeringsvliegtuig door andere departementen en voor onderzoeken door het PBL in opdracht van de Europese Commissie.

3.2 Artikel 98 Apparaatsuitgaven Kerndepartement

A. Algemene doelstelling

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

Tabel 117 Budgettaire gevolgen artikel 98 (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	584.852	513.595	490.327	466.943	456.400	452.167	426.561
Uitgaven	539.927	564.973	503.718	473.418	462.112	456.340	426.910
98.1 Personele uitgaven	408.919	421.915	381.505	359.731	351.231	345.823	321.081
<i>Personele uitgaven</i>	<i>408.919</i>	<i>421.915</i>	<i>381.505</i>	<i>359.731</i>	<i>351.231</i>	<i>345.823</i>	<i>321.081</i>
Eigen personeel	370.132	375.770	351.354	339.821	336.418	332.937	307.449
Externe inhuur	37.533	45.300	29.487	19.277	14.477	12.584	11.386
Overige personele uitgaven	1.254	845	664	633	336	302	2.246
98.2 Materiële uitgaven	131.008	143.058	122.213	113.687	110.881	110.517	105.829
<i>Materiële uitgaven</i>	<i>131.008</i>	<i>143.058</i>	<i>122.213</i>	<i>113.687</i>	<i>110.881</i>	<i>110.517</i>	<i>105.829</i>
ICT	45.519	49.474	37.516	34.665	32.659	33.422	30.874
Bijdrage aan SSO's	68.847	63.808	59.221	57.182	55.637	54.603	54.883
Overige materiële uitgaven	16.642	29.776	25.476	21.840	22.585	22.492	20.072
Ontvangsten	8.553	5.880	4.880	4.557	4.497	4.458	4.410

C. Toelichting op de personele en materiële uitgaven kerndepartement

Toelichting op de personele en materiële uitgaven kerndepartement

Onderstaand is voor het jaar 2027 een toelichting opgenomen op de personele en materiële uitgaven van het kerndepartement.

1. Personele uitgaven (€ 381,5 miljoen)

De personele uitgaven betreft alle uitgaven van het eigen personeel, de externe inhuur en postactieven voor het kerndepartement.

- *Eigen personeel (€ 351,4 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 dienst-reizen, 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 (€ 29,5 miljoen)*. Dit betreft de uitgaven voor externe inhuur voor interim-management, organisatie- en formatieadvies, beleidsadvies, communicatieadvies, juridisch advies, advisering opdrachtgevers automatisering, accountancy, financiën en administratieve organisatie en de inhuur van uitzendkrachten. De externe inhuur heeft onder andere betrekking op uitgaven voor programma's, zoals de Vrachtwagenheffing, Duurzame mobiliteit, Fiets, en de Luchtruimherziening.
- *Overige personele uitgaven (€ 0,7 miljoen)*. De overige personele uitgaven betreft de uitgaven aan postactieven. Onder postactieven wordt verstaan uitgaven aan en ten behoeve van voormalig personeel, voor zover niet ten laste komend van derden (pensioen- of uitkeringsfondsen) zoals Functioneel leeftijdsontslag (FLO), werkloosheidsuitkeringen, wachtgelden en de daarmee samenhangende uitvoeringskosten van derden.

2. Materiële uitgaven (€ 122,2 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).

- *ICT (€ 37,5 miljoen)*. Bevat zowel de uitgaven voor projecten als structurele uitgaven zoals onderhoud en licenties.
- *Bijdrage aan SSO's (€ 59,2 miljoen)*. De bijdrage aan de Shared Service Organisaties (SSO's) betreft onder andere P-Direkt (Salarisbedrijf van het Rijk), FM Haaglanden en het Rijksvastgoedbedrijf.
- *Overige materiële uitgaven (€ 25,5 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 (€ 4,9 miljoen)

De ontvangsten betreft voornamelijk vergoedingen die worden ontvangen voor onderzoeksopdrachten vanuit de Europese Unie (PBL), het Besluit Vergoedingen Kernenergiewet (ANVS), detacheringen en bedrijfsvoering.

D. Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten

Tabel 118 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten kerndepartement (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal apparaatsuitgaven ministerie	784.427	821.216	755.269	721.087	706.915	696.669	657.464
Kerndepartement	539.927	564.973	503.718	473.418	462.112	456.340	426.910
ILT	244.500	256.243	251.551	247.669	244.803	240.329	230.554

Tabel 119 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven/kosten agentschappen en ZBO/RWT (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal apparaatskosten Agentschappen	1.830.754	1.923.390	1.800.952	1.749.345	1.701.684	1.665.809	1.640.340
RWS	1.730.664	1.812.452	1.696.143	1.647.303	1.602.832	1.572.894	1.545.482
KNMI	100.090	110.938	104.809	102.042	98.852	92.915	94.858
Totaal apparaatskosten ZBO's en RWT's	944	931	932	927	917	917	903
ProRail	944	931	932	927	917	917	903

E. Apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal

Tabel 120 Totaaloverzicht apparaatsuitgaven per Directoraat Generaal (bedragen x € 1.000)	
Beleidssterrein/Directoraat Generaal/artikel	2027
Directoraat-Generaal Mobiliteit	71.816
Directoraat-Generaal Milieu en Internationaal	36.750
Directoraat-Generaal Water en Bodem	40.986
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken	50.012
Beleids- en Bestuursondersteuning	50.553
Financiën en Bedrijfsvoering	170.519
- Waarvan IenW-brede apparaatsuitgaven	92.024
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	42.307
Planbureau voor de Leefomgeving	40.775
Totaal apparaat	503.718

3.3 Artikel 99 Nog Onverdeeld

A. Algemene doelstelling

Algemene doelstelling

Dit artikel is een administratief begrotingstechnisch artikel. Dit betekent dat er geen daadwerkelijke uitgaven ten laste van artikel 99 worden gedaan. Het artikel dient als tussenstation voor de overboeking van middelen naar de andere artikelen op de lenW-begroting, zoals loon- en prijsbijstelling.

B. Budgettaire gevolgen

Tabel 121 Budgettaire gevolgen artikel 99 Nog onverdeeld (bedragen x € 1.000)							
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Art. Verplichtingen	0	0	0	0	0	0	0
Uitgaven	0	0	0	0	0	0	0
99.1 Nog Onverdeeld	0	0	0	0	0	0	0
<i>Nog te verdelen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Nog te verdelen	0	0	0	0	0	0	0
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0	0

C. Toelichting op de financiële instrumenten

Toelichting op de financiële instrumenten

Onderstaand is voor het jaar 2027 een toelichting opgenomen op de post Nog Onverdeeld.

1. Nog Onverdeeld (€ 0,0 miljoen)

Het totale bedrag Nog Onverdeeld bedraagt in 2027 € 0,0 miljoen.

4. Begroting agentschappen

4.1 Agentschap Rijkswaterstaat

Introductie

Rijkswaterstaat (RWS) is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). RWS beheert en ontwikkelt de rijkswegen, -vaarwegen en -wateren en zet in op een duurzame leefomgeving.

Samen met anderen werkt RWS aan een land dat beschermd is tegen overstromingen, waar voldoende groen is, waar voldoende en schoon water is en waar je vlot en veilig van A naar B kunt. Samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.

Het Ministerie van IenW kent een scheiding tussen beleid, toezicht en uitvoering. RWS fungeert hierbij als uitvoeringsorganisatie van het ministerie. Het formuleren van beleid is belegd bij de beleidsdirectoraten-generaal. Dit betekent dat de doelstellingen van het agentschap afhankelijk zijn van de (veelal lange termijn-) beleidsdoelstellingen en kaders die door IenW worden aangegeven. Deze beleidsdoelen zijn geformuleerd in de beleidsartikelen van de begroting Hoofdstuk XII.

Producten en diensten

RWS treedt op als manager van het gebruik van een aantal hoofdinfrastructuurnetwerken (hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen), als beheerder van die netwerken, als realisator van uitbreidingen van deze netwerken en als adviseur voor het ten aanzien hiervan te voeren beleid. RWS voert deze taken uit vanuit een netwerkbenadering. Belangrijkste producten zijn:

- Exploitatie, onderhoud en vernieuwing: dit betreft activiteiten die gericht zijn op de instandhouding van de huidige functie van de infrastructuur. Tot het domein van de exploitatie behoren activiteiten die gericht zijn op het reguleren van het gebruik: verkeersleiding en capaciteitsmanagement, verkeersmanagement en watermanagement. Onderhoud betreft de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren. Vernieuwing is gericht op het begin van een nieuwe levenscyclus van een nieuw object of het verlengen van de levensduur van het bestaande object.
- Ontwikkeling: dit betreft activiteiten die gericht zijn op toevoeging van functies of op aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur.
- Beleidsondersteuning en –advisering: het uitvoeren van studies of het leveren van bijdragen daaraan, adviezen met betrekking tot beleidsnota's en de uitvoerbaarheid van beleid.
- Leveren van kennis, expertise en materieel: ten behoeve van beleids-ondersteuning en -advisering, milieu en leefomgeving, grote (ontwikkelings)projecten en aansturing projecten en uitvoeringsorganisaties, het verstrekken van subsidies en basisinformatie.

Tabel 122 Begroting van agentschap Rijkswaterstaat voor het jaar 2027 (bedragen x € 1.000)

	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
Baten						
Baten als tegenprestatie voor levering van input	4.848.622	4.412.555	4.213.882	4.133.234	4.027.015	4.388.537
<i>waarvan bijdrage aan apparaat (interne kosten)</i>	<i>1.792.945</i>	<i>1.734.912</i>	<i>1.693.420</i>	<i>1.653.252</i>	<i>1.623.186</i>	<i>1.598.769</i>
<i>waarvan bijdrage aan exploitatie en onderhoud</i>	<i>2.929.588</i>	<i>2.597.218</i>	<i>2.444.382</i>	<i>2.412.146</i>	<i>2.346.260</i>	<i>2.739.653</i>
<i>waarvan bijdrage aan te verlenen diensten</i>	<i>126.089</i>	<i>80.425</i>	<i>76.080</i>	<i>67.836</i>	<i>57.569</i>	<i>50.115</i>
Baten uit reeds ontvangen bijdragen voor levering van input	192.889	601.583	102.280	8.476	0	0
<i>waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud</i>	<i>55.034</i>	<i>461.411</i>	<i>52.834</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>waarvan Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten</i>	<i>137.855</i>	<i>140.172</i>	<i>49.446</i>	<i>8.476</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Rentebaten	25.216	15.469	8.782	8.043	8.285	8.527
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Totaal baten	5.068.227	5.031.107	4.326.444	4.151.253	4.036.800	4.398.564
Lasten						
Apparaatskosten	1.812.452	1.696.143	1.647.303	1.602.832	1.572.894	1.545.482
- Personele kosten	1.419.249	1.356.406	1.345.034	1.340.728	1.321.140	1.307.639
<i>waarvan eigen personeel</i>	<i>1.293.494</i>	<i>1.233.798</i>	<i>1.222.905</i>	<i>1.218.892</i>	<i>1.200.210</i>	<i>1.187.945</i>
<i>waarvan inhuur externen</i>	<i>72.000</i>	<i>71.334</i>	<i>71.307</i>	<i>71.181</i>	<i>71.051</i>	<i>70.325</i>
<i>waarvan overige personele kosten</i>	<i>53.755</i>	<i>51.274</i>	<i>50.822</i>	<i>50.655</i>	<i>49.879</i>	<i>49.369</i>
- Materiele kosten	393.203	339.737	302.269	262.104	251.754	237.843
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>69.990</i>	<i>60.473</i>	<i>53.804</i>	<i>46.655</i>	<i>44.812</i>	<i>42.336</i>
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	<i>88.864</i>	<i>76.781</i>	<i>68.313</i>	<i>59.235</i>	<i>56.896</i>	<i>53.753</i>
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	<i>234.349</i>	<i>202.483</i>	<i>180.152</i>	<i>156.214</i>	<i>150.046</i>	<i>141.754</i>
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	3.263.944	3.287.374	2.625.929	2.491.097	2.406.648	2.792.766
Rentelasten	3.421	5.366	7.077	8.271	8.429	9.313
Afschrijvingskosten	21.179	26.781	30.692	33.610	33.386	35.560
- Materieel	21.084	26.460	30.371	33.369	33.386	35.560
<i>waarvan apparaat ICT</i>	<i>5.583</i>	<i>6.595</i>	<i>6.408</i>	<i>6.446</i>	<i>4.869</i>	<i>4.419</i>
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	<i>15.501</i>	<i>19.865</i>	<i>23.963</i>	<i>26.923</i>	<i>28.517</i>	<i>31.141</i>
- Immaterieel	95	321	321	241	0	0
Overige lasten	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Totaal lasten	5.100.996	5.015.664	4.311.001	4.135.810	4.021.357	4.383.121
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	- 32.769	15.443	15.443	15.443	15.443	15.443
Agentschapsdeel Vpb-lasten	4.273	4.273	4.273	4.273	4.273	4.273
Saldo van baten en lasten	- 37.042	11.170	11.170	11.170	11.170	11.170
Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij	9.412	11.170	11.170	11.170	11.170	11.170
Te verdelen resultaat	- 46.454	0	0	0	0	0

Toelichting**Baten****Baten als tegenprestatie voor levering van input**

De bekostiging van RWS vindt plaats door middel van input-bekostiging. Dit houdt in dat er afspraken zijn gemaakt tussen RWS en lenW over een bijdrage voor de ingezette middelen en arbeidskrachten.

Bijdrage aan apparaat (interne kosten)

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, beleidsondersteuning en –advisering en het leveren van kennis, expertise en materieel.

De twee apparaatstaakstellingen in het kader van efficiency en in het kader van de vernieuwing Rijksdienst en een slagvaardige overheid uit het coalitieakkoord van het kabinet Jetten-I inclusief de verhoging bij augustusbesluitvorming zijn voor RWS vanaf 2027 verwerkt op de apparaatskosten. De invulling van deze taakstelling wordt door RWS nog verder uitgewerkt.

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.

Bijdrage aan te verlenen diensten

De bijdrage 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.

In onderstaand overzicht is een specificatie van de baten als tegenprestatie voor de levering van input opgenomen, waaronder de bron van herkomst: baten vanuit moederdepartement; baten vanuit overige departementen; baten vanuit partijen anders dan departementen.

Tabel 123 Specificatie baten als tegenprestatie voor levering van input (bedragen x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Baten vanuit moederdepartement	4.450.029	4.027.084	3.829.028	3.748.752	3.642.747	4.004.769
<i>Deltafonds</i>	<i>855.459</i>	<i>881.257</i>	<i>774.431</i>	<i>762.379</i>	<i>744.522</i>	<i>831.992</i>
- Artikel 1 Investeren in waterveiligheid	13.082	621	632	632	519	519
- Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen	456					
- Artikel 3 Beheer Onderhoud en Vervanging	446.508	500.225	410.370	409.914	406.439	507.537
- Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overig	381.202	370.576	358.420	349.924	336.891	323.374
- Artikel 7 Waterkwaliteit	14.211	9.835	5.009	1.909	673	562
<i>Mobiliteitsfonds</i>	<i>3.502.309</i>	<i>3.077.051</i>	<i>2.988.277</i>	<i>2.920.885</i>	<i>2.833.528</i>	<i>3.109.617</i>
- Artikel 12 Hoofdwegennet	2.335.127	2.068.340	2.000.070	1.951.520	1.869.946	2.025.568
- Artikel 15 Hoofdvaarwegennet	1.167.182	1.008.711	988.207	969.365	963.582	1.084.049
<i>Hoofdstuk XII</i>	<i>92.261</i>	<i>68.776</i>	<i>66.320</i>	<i>65.488</i>	<i>64.697</i>	<i>63.160</i>
- Artikel 11 Waterkwaliteit	18.882	18.740	18.738	18.734	18.734	18.720
- Artikel 13 Ruimtelijke ontwikkeling	6.091	6.092	6.091	6.091	6.091	5.658
- Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	13.245	9.036	9.037	9.221	9.221	8.421
- Artikel 16 Spoor	802	1.000	1.000	1.000	934	934
- Artikel 17 Luchtvaart	475	472	150	150	150	60
- Artikel 18 Scheepvaart en Havens	4.641	3.513	2.795	2.742	2.017	1.817
- Artikel 19 Klimaat	692	772	733	733	733	733
- Artikel 20 Lucht en geluid	4.065	7.783	6.434	6.433	6.433	6.433
- Artikel 21 Duurzaamheid	18.600	0	0	0	0	0
- Artikel 22 Externe veiligheid en risico's	14.176	10.888	10.888	9.930	9.930	9.930
- Artikel 97 Algemeen departement	3.592	3.480	3.454	3.454	3.454	3.454
- Overig	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
Baten vanuit overige departementen	121.043	124.790	124.790	124.790	124.790	124.790
- Rijksrederij	62.474	66.221	66.221	66.221	66.221	66.221

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
- Omgevingswet	31.524	31.524	31.524	31.524	31.524	31.524
- Werken voor en met Partners	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
- Beleidsondersteuning en -advisering (BOA)	3.045	3.045	3.045	3.045	3.045	3.045
- Overig	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Baten vanuit partijen anders dan departementen	277.550	260.681	260.064	259.692	259.478	258.978
- Exploitatie en Onderhoud	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
- Schaderijden en Schadevaren	50.130	50.130	50.130	50.130	50.130	50.130
- Rijksvastgoedbedrijf (RVB)	69.832	64.012	63.320	62.820	62.470	61.970
- Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD)	26.045	25.996	26.071	26.199	26.335	26.335
- Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW)	7.943	7.943	7.943	7.943	7.943	7.943
- Werken voor en met Partners	26.000	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500
- Waterwet	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000
- Windmolenpark Maasvlakte 2	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000
- Overig	8.600	7.100	7.100	7.100	7.100	7.100
Totaal	4.848.622	4.412.555	4.213.882	4.133.234	4.027.015	4.388.537
*waarvan bijdrage aan apparaat (interne kosten)	1.792.945	1.734.912	1.693.420	1.653.252	1.623.186	1.598.769
*waarvan bijdrage aan exploitatie en onderhoud	2.929.588	2.597.218	2.444.382	2.412.146	2.346.260	2.739.653
*waarvan bijdrage aan te verlenen diensten	126.089	80.425	76.080	67.836	57.569	50.115

Baten vanuit moederdepartement

De baten vanuit moederdepartement hebben betrekking op de 'bijdragen aan agentschap RWS' die worden verantwoord en toegelicht op de product-artikelen op de begrotingen van het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds en de beleidsartikelen op de begroting Hoofdstuk HXII.

Baten vanuit overige departementen

De baten vanuit overige departementen hebben met name betrekking op:

- Vergoedingen van het ministerie van Defensie, het ministerie van Financiën en het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur voor het gebruik van de vaartuigen van de Rijksrederij.
- Vergoedingen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van de Omgevingswet en de bijbehorende externe productkosten.
- Vergoedingen van diverse ministeries voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.
- Vergoedingen van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor de capaciteit die RWS levert in het kader van beleidsondersteuning en -advisering en de bijbehorende externe productkosten.

Baten vanuit partijen anders dan departementen

De baten vanuit partijen anders dan departementen hebben met name betrekking op:

- Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten en de Europese Unie in het kader van exploitatie en onderhoud van de infrastructuur en opbrengsten vanuit het windmolenpark Maasvlakte 2.
- Uitkeringen van verzekeraars in het kader van schaderijden en schadevaren ter dekking van de kosten van reparatiewerkzaamheden.
- Ontvangsten uit de pacht van benzinestations, de ingebruikgeving van RWS-areaal (verhuur en pacht van bijvoorbeeld windparken) en incidentele verkoop van RWS-areaal. Deze ontvangsten worden via het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) ontvangen.
- Opbrengsten voor de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD) en de Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).

- Vergoedingen van o.a. provincies, gemeenten, waterschappen, kennisinstellingen en bedrijven voor het door RWS ter beschikking stellen van kennis, expertise en materieel in het kader van Werken voor en met Partners.
- Opbrengsten uit vergunningverlening in het kader van de Waterwet.

Baten uit reeds ontvangen bijdragen voor levering van input

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven die samenhangen met afspraken over het basiskwaliteitsniveau (BKN). Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Het Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor exploitatie en onderhoud bedraagt ultimo 2025 € 569,3 miljoen.

Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten

Onder dit saldo vallen de ontvangsten en uitgaven 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. Via deze balanspost kunnen middelen eerder of later worden aangewend dan oorspronkelijk voorzien. Deze werkwijze is analoog aan de werkwijze die wordt gevolgd op het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Daar wordt immers een saldo dat in enig jaar ontstaat meegenomen naar of verrekend met het volgende begrotingsjaar. Tijdens de voorbereiding en uitvoering van werkzaamheden kan immers blijken dat deze op een later of eerder moment gerealiseerd zullen worden dan bij het opstellen van de programmering en begroting was voorzien. Het Saldo Op Ontvangen Bijdragen voor te verlenen diensten bedraagt ultimo 2025 € 335,9 miljoen.

Rentebaten

RWS ontvangt rente op de rekening-courant verhouding met het ministerie van Financiën.

Bijzondere baten

De geraamde bijzondere baten betreffen voornamelijk verwachte boekwinst op de verkoop van vaste activa.

Lasten
Apparaatskosten
Personele kosten

Tabel 124 Specificatie personele kosten

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Formatie (in FTE)	11.205	11.013	10.918	10.883	10.723	10.616
- waarvan capaciteit structurele werkzaamheden	9.783	9.814	9.821	9.814	9.806	9.805
- waarvan capaciteit tijdelijke opdrachten	556	397	300	275	125	23
- waarvan capaciteit gefinancierd door overige departementen en derden	866	802	797	794	792	788
Eigen personeel (x € 1.000)	1.293.494	1.233.798	1.222.905	1.218.892	1.200.210	1.187.945
Overige personele kosten (x € 1.000)	53.755	51.274	50.822	50.655	49.879	49.369
Inhuur externen (x € 1.000)	72.000	71.334	71.307	71.181	71.051	70.325
Inhuurpercentage	5%	5%	5%	5%	5%	5%

De formatie van RWS bestaat uit capaciteit voor structurele werkzaamheden en capaciteit voor tijdelijke opdrachten.

Capaciteit structurele werkzaamheden

De structurele capaciteit neemt in de begroting 2027 toe door verambtelijking (het omzetten van inhuur op programma (niet kerntaken) in eigen personeel), als gevolg van uitvoering van de wet Deregulering Beoordeling Arbeidsrelaties (Wet DBA) (65,6 FTE). De structurele capaciteit neemt af met 65,1 FTE als gevolg van ontvlechting van taken voor BeleidsOndersteuning en Advisering (BOA). In afstemming met beleid is de BOA capaciteit nagelopen en gecorrigeerd voor opdrachten die feitelijk niet onder de BOA vallen. Deze opdrachten zijn uit de BOA taken gehaald, de zogenaamde ontvlechting. Voor deze taken ontvangt RWS nu separate (tijdelijke) opdrachten. Tenslotte neemt de structurele capaciteit af met 20,9 FTE, doordat het deel van de BOA taken dat betrekking heeft op circulaire economie overgeheveld is naar het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (begroting van Klimaat en Groene Groei).

Capaciteit tijdelijke opdrachten

RWS heeft ook capaciteit voor het uitvoeren van tijdelijke opdrachten. Dit betreft onder anderen capaciteit voor opdrachten in het kader van de hierboven beschreven ontvlochten BOA taken, programma Werken aan Uitvoering, Wet Open Overheid, Windenergie op Zee, specialis-tische capaciteit stikstof, Net op Zee, Critical Entities Resilience Directive (CER-Richtlijnen), programma MONS, Maritiem InformatieVoorzieningen Servicepunt 2 (MIVSP-2) en programma Draaiend houden Ringen.

Capaciteit gefinancierd door overige departementen en derden

Dit betreft capaciteit waarvoor RWS financiering ontvangt vanuit ontvangen opdrachten van andere departementen en werkzaamheden in het kader van Werken voor en met Partners (derden).

Eigen personeel

De kracht van Rijkswaterstaat ligt in de zakelijke en professionele wijze waarop het zijn kerntaken uitvoert. Om daarop te kunnen sturen is gedefinieerd welke taken RWS met eigen mensen uitvoert (de kerntaken) en welke taken aan de markt worden overgelaten (de niet-kerntaken).

Inhuur externen

De kosten van externe inhuur betreffen de inzet van derden op de kerntaken van RWS en worden gefinancierd uit de apparaatsmiddelen. Daarnaast vindt er inzet van derden plaats op taken die RWS van de markt betreft (niet-kerntaken) welke wordt gefinancierd uit de programmamiddelen.

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. RWS verwacht de komende jaren een gemiddeld inhuurpercentage t.o.v. de personele kosten van circa 5%.

Inhuur programma (niet-kerntaken)

Gelet op de omvang van de productieopgave van RWS blijft de inhuur op taken die bij de markt zijn belegd (de niet-kerntaken) substantieel. Uitgangspunt bij exploitatie-, onderhoud-, ontwikkeling- en vernieuwingsprojecten is optimaal gebruik te maken van de markt. Het doe-werk wordt zoveel mogelijk overgelaten aan de markt, vooral op het terrein van techniek en beheersing. Voor het betrekken van externe capaciteit op niet-kerntaken geldt dat deze zoveel mogelijk op basis van op productafspraken gebaseerde contracten zal worden gedaan, tenzij dat om inhoudelijke of aanstuuringsredenen niet doelmatig is.

De inhuur op niet-kerntaken in het primaire proces wordt met name verantwoord op de post kosten uitbesteed werk en andere externe kosten in deze agentschapsbegroting en de artikelonderdelen ontwikkeling en vernieuwing in de begrotingen van het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds.

Tabel 125 Specificatie inhuur programma

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Inhuur programma (niet-kerntaken) (x € 1.000)	179.810	179.827	156.379	153.755	150.319	152.225
Omzet RWS (GVKA en BLS-EPK) (x € 1.000)	7.192.393	7.193.060	6.255.179	6.150.209	6.012.740	6.088.993
Inhuur programma t.o.v. omzet RWS (in %)	3%	3%	3%	3%	3%	3%

Materiele kosten

De materiele kosten bestaan uit bezetting gerelateerde materiele kosten (o.a. ICT, huisvesting en diensten en middelen, zoals catering, schoonmaak en beveiliging) en areaal gerelateerde materiële kosten (o.a. auto's wegininspecteurs).

Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten

Op deze post worden de kosten van uitbesteed werk en andere externe kosten verantwoord, die te maken hebben met exploitatie en onderhoud voor het BKN. Daarnaast bevat deze post ook de 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.

Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten.

Afschrijvingskosten

Dit betreft de reguliere afschrijvingskosten van zowel materiële als immateriële vaste activa.

Agentschapsdeel Vpb-lasten

Het Agentschap RWS verzorgt activiteiten die tot het departement lenW horen en voor anderen. Met betrekking tot de winst op een aantal activiteiten van RWS moet door lenW vennootschapsbelasting (Vpb) worden afgedragen.

Dotatie/onttrekking aan reserve Rijksrederij

Dit betreft de dotatie of onttrekking aan de reserve Rijksrederij, bestemd voor investeringen in nieuwe vaartuigen en levensduur verlengend onderhoud van vaartuigen.

Tabel 126 Kasstroomoverzicht van agentschap Rijkswaterstaat over het jaar 2027 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2025	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	1.433.699	1.333.174	1.102.513	511.397	419.368	423.452	436.039
+/- totaal ontvangsten operationele kasstroom	4.391.484	4.875.338	4.429.524	4.224.164	4.142.777	4.036.800	4.398.564
-/- uitgaven operationele kasstroom	- 4.468.563	- 5.084.090	- 4.993.156	- 4.284.582	- 4.106.473	- 3.992.244	- 4.351.834
2. Totaal operationele kasstroom	- 77.079	- 208.752	- 563.632	- 60.418	36.304	44.556	46.730
-/- totaal investeringen	- 42.754	- 70.116	- 74.613	- 71.169	- 32.134	- 29.395	- 29.395
+/- totaal boekwaarde desinvesteringen	1.513						
3. Totaal investeringskasstroom	- 41.241	- 70.116	- 74.613	- 71.169	- 32.134	- 29.395	- 29.395
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement							
+/- eenmalige storting door het moederdepartement							
-/- aflossingen op leningen	- 16.196	- 18.403	- 23.753	- 28.052	- 30.613	- 30.499	- 32.913
+/- beroep op leenfaciliteit	33.991	66.610	70.882	67.610	30.527	27.925	27.925
4. Totaal financieringskasstroom	17.795	48.207	47.129	39.558	- 86	- 2.574	- 4.988
5. Rekening courant RHB 31 december + depositorekeningen (=1+2+3+4)	1.333.174	1.102.513	511.397	419.368	423.452	436.039	448.386

Toelichting

Operationele kasstroom

Hieronder vallen de inkomsten en uitgaven uit de reguliere bedrijfsvoering.

Investeringskasstroom

Hieronder vallen de verkopen van activa en de nieuwe investeringen. De nieuwe investeringen hebben betrekking op het in stand houden van de activa van RWS.

Financieringskasstroom

Hieronder vallen alle geldstromen die gerelateerd zijn aan de financiering van het agentschap. RWS doet een beroep op de leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën ter financiering van de investeringen. Daarnaast wordt in de begroting van het agentschap rekening gehouden met de aflossing op deze leenfaciliteit.

Tabel 127 Overzicht aanvullende indicatoren

	Realisatie 2025	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
Omschrijving							
Apparaatskosten per eenheid areaal (bedragen x € 1.000)							
<i>Hoofdwatersysteem</i>	1,7	1,8	1,8	1,7	1,6	1,5	1,5
<i>Hoofdwegennet</i>	40,6	41,8	41,7	39,2	37,6	35,9	33,2
<i>Hoofdvaarwegennet</i>	36,1	36,4	36,5	35,1	34,0	33,9	32,9
% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet							
<i>% Apparaatskosten ten opzichte van de omzet</i>	22%	21%	21%	22%	21%	21%	21%
Tarief per FTE (bedragen x € 1)							
<i>Tarief per FTE</i>	173.424	177.679	169.265	166.493	163.012	162.595	161.814

Toelichting

Apparaatskosten per eenheid areaal

Deze indicator geeft informatie over hoe de kosten die het apparaat van RWS maakt voor exploitatie en onderhoud zich ontwikkelen ten opzichte van het areaal.

De twee apparaatstaakstellingen in het kader van efficiency en in het kader van de vernieuwing Rijksdienst en een slagvaardige overheid uit het coalitieakkoord van het kabinet Jetten-I inclusief de verhoging bij augustusbesluitvorming zijn voor RWS vanaf 2027 verwerkt op de apparaatskosten. Deze taakstelling leidt tot een afname van de apparaatskosten per eenheid areaal.

Percentage apparaatskosten ten opzichte van de omzet

Deze indicator geeft de verhouding weer tussen de kosten van het apparaat en de totale omzet (zowel BLS als GVKA) van RWS.

Tarief per FTE

Deze indicator geeft de ontwikkeling weer van de kosten (personele kosten, materiele kosten, afschrijvingskosten en rentelasten) per formatieve ambtelijke FTE.

De twee apparaatstaakstellingen in het kader van efficiency en in het kader van de vernieuwing Rijksdienst en een slagvaardige overheid uit het coalitieakkoord van het kabinet Jetten-I inclusief de verhoging bij augustusbesluitvorming zijn voor RWS vanaf 2027 verwerkt op de apparaatskosten. Op welke manier de taakstelling wordt ingevuld, wordt door RWS nog verder uitgewerkt. In het geval door de taakstellingen de formatie afneemt, zal dat tot een toename van het tarief per FTE leiden.

4.2 Agentschap Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Introductie

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) adviseert en waarschuwt de samenleving om risico's met een atmosferische of seismische oorsprong terug te dringen. Het KNMI ontwikkelt daartoe

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

Per 1 januari 2016 is de Wet taken meteorologie en seismologie (wtms) in werking getreden. De hieruit afgeleide regeling taken meteorologie en seismologie (rtms) is per 1 oktober 2021 in werking getreden.

Producten en diensten

De samenleving wordt steeds gevoeliger voor extreem weer, klimaatverandering, luchtkwaliteit, vulkaanuitbarstingen en aardbevingen. Om deze toegenomen risico's zoveel mogelijk te helpen beperken past het KNMI het concept van de risico-reductie-cyclus toe.

We bewaken en waarschuwen, maar we geven ook adviezen en handelingsperspectieven voor zowel acute als toekomstige gevaren. Daarbij trekken we actief lessen uit gebeurtenissen om toekomstige adviezen nog beter te maken en zo tot risicoreductie te komen. Dit doen we samen met onze omgeving: het algemene publiek, overheden en (weer)bedrijven. We innoveren permanent onze dienstverlening en creëren daarbij (duurzame) economische kansen voor het bedrijfsleven terwijl we bijdragen aan een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

Het KNMI heeft zijn producten en diensten ingedeeld in de productgroepen Meteorologie en Seismologie. Daarnaast wordt EUTMETSAT/Aardobservatie als product onderscheiden. Meetbare gegevens voor deze productgroepen zijn opgenomen in beleidsartikel 23.

Tabel 128 Begroting van agentschap KNMI voor het jaar 2027 (bedragen x € 1.000)

	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
Baten						
Baten als tegenprestatie voor levering van input	134.960	134.376	125.403	121.870	114.576	120.377
<i>waarvan bijdrage aan basisfinanciering</i>	81.859	79.145	70.731	68.124	61.960	67.761
<i>waarvan bijdrage aan maatwerk</i>	32.822	34.752	34.193	33.267	32.137	32.137
<i>waarvan bijdrage aan subsidieprojecten</i>	20.279	20.479	20.479	20.479	20.479	20.479
Rentebaten	400	400	400	400	400	400
Vrijval voorzieningen	0	0	0	0	0	0
Bijzondere baten	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	135.360	134.776	125.803	122.270	114.976	120.777
Lasten						
Apparaatskosten	110.938	104.809	102.042	98.852	92.915	94.858
- Personele kosten	63.355	60.888	57.948	55.872	54.403	54.465
<i>waarvan eigen personeel</i>	61.431	59.058	56.208	54.192	52.763	52.825
<i>waarvan inhuur externen</i>	1.924	1.830	1.740	1.680	1.640	1.640
<i>waarvan overige personele kosten</i>	0	0	0	0	0	0
- Materiële kosten	47.583	43.921	44.094	42.980	38.512	40.393
<i>waarvan apparaat ICT</i>	19.018	18.496	18.996	17.996	17.924	17.924
<i>waarvan bijdrage aan SSO's</i>	2.725	2.749	2.250	401	404	407
<i>waarvan overige materiële kosten</i>	25.840	22.676	22.848	24.583	20.184	22.062
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	25.761	27.299	20.850	20.257	18.758	22.638
Rentelasten	171	218	275	345	353	331
Afschrijvingskosten	2.061	2.370	2.556	2.736	2.870	2.870
- Materieel	1.969	2.278	2.464	2.644	2.778	2.778

	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
<i>waarvan apparaat ICT</i>	97	97	97	97	97	97
<i>waarvan overige materiële afschrijvingskosten</i>	1.872	2.181	2.367	2.547	2.681	2.681
- Immaterieel	92	92	92	92	92	92
Overige lasten	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan aardobservatie</i>	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan dotaties voorzieningen</i>	0	0	0	0	0	0
<i>waarvan bijzondere lasten</i>	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	138.931	134.696	125.723	122.190	114.896	120.697
Saldo van baten en lasten gewone bedrijfsuitoefening	- 3.571	80	80	80	80	80
Agentschapsdeel Vpb-lasten	80	80	80	80	80	80
Saldo van baten en lasten	- 3.651	0	0	0	0	0

Toelichting

Baten

Baten als tegenprestatie voor levering van input

Bijdrage aan basisfinanciering

De fluctuatie in de basis wordt met name veroorzaakt door fluctuatie in de bijdrage in het kader van EUMETSAT (aardobservatie). Dit betreft alleen de geaccordeerde programma's. Naast de fluctuaties als gevolg van de aardobservatie zijn er vooral schommelingen door Masterplan de Bilt, Werken aan uitvoering (WAU 3), informatiehuishouding (IHH), Modernisering Waarneming Infrastructuur (MWI) en Faciliteiten Toegepast Onderzoek (FTO). Daarnaast is er sprake van een daling wegens de taakstellingen Jetten (Efficiencytaakstelling en Vernieuwing rijksdienst / slagvaardige overheid).

Bijdrage aan maatwerk en subsidieprojecten

Deze beide categorieën zijn stabiel. Enerzijds doordat maatwerk grotendeels uit Luchtvaart bestaat en daar contracten voor meerdere jaren zijn afgesloten.

Tabel 129 Specificatie baten als tegenprestatie voor levering van input (bedragen x € 1.000)

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Baten						
vanuit moederdepartement	85.717	84.052	75.989	73.381	67.218	73.009
- Artikel 11 Waterkwaliteit	629	613	461	449	433	433
- Artikel 16 Spoor	16	16	16	16	15	15
- Artikel 17 Luchtvaart	35	35	35	35	35	35
- Artikel 20 Lucht en geluid	35	15	15	0	0	0
- Artikel 23 Meteorologie	83.508	75.624	70.737	66.073	59.925	60.279
- Rijkswaterstaat	3.067	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800
- Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming	257	252	248	242	234	223
- Overige omzet lenW	- 1.830	4.697	1.677	3.766	3.776	9.224
<i>waarvan nog uit te voeren werkzaamheden</i>	<i>- 2.832</i>	<i>3.695</i>	<i>675</i>	<i>2.764</i>	<i>2.775</i>	<i>8.222</i>
<i>waarvan gefactureerde omzet</i>	<i>1.002</i>	<i>1.002</i>	<i>1.002</i>	<i>1.002</i>	<i>1.002</i>	<i>1.002</i>
Baten vanuit overige departementen	7.413	6.779	6.533	6.042	6.156	6.156
- Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	185	185	185	185	185	185
- Ministerie van Defensie	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887	1.887

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat	3.713	4.128	4.233	3.742	3.856	3.856
- Ministerie van Buitenlandse Zaken	25	25	25	25	25	25
- Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	1.400	351	0	0	0	0
- Overig	203	203	203	203	203	203
Baten vanuit partijen anders dan departementen	41.832	43.547	42.882	42.447	41.203	41.203
Opbrengsten luchtvaart	19.646	19.646	19.646	19.646	18.646	18.646
Projecten extern gefinancierd	20.147	20.347	20.347	20.347	20.347	20.347
Overige opbrengsten	2.039	3.554	2.889	2.454	2.210	2.210
Totaal	134.962	134.378	125.404	121.870	114.577	120.368
*waarvan bijdrage aan basisfinanciering	81.859	79.145	70.731	68.124	61.960	67.761
*waarvan bijdrage aan maatwerk	32.822	34.752	34.193	33.267	32.137	32.137
*waarvan bijdrage aan subsidieprojecten	20.279	20.479	20.479	20.479	20.479	20.479

Baten vanuit moederdepartement

De baten vanuit moederdepartement betreffen een vergoeding voor de producten op het gebied van meteorologie, seismologie en aardobservatie. Het betreft zowel een vergoeding voor wettelijke taken als maatwerkopdrachten. Als gevolg van de taakstellingen van de kabinetten Schoof I en Jetten I neemt de beschikbare financiering af wat de taakuitvoering van het KNMI, zowel voor de wettelijke taken als voor het maatwerk, sterk onder druk zet. Om de impact hiervan te mitigeren wordt bezien welke maatregelen getroffen kunnen worden, waarbij het de intentie is om de continuïteit van de incidentele baten te handhaven.

De fluctuatie in de baten vanuit moederdepartement wordt met name veroorzaakt door fluctuatie in de bijdrage in het kader van EUMETSAT (aardobservatie). Deze bijdrage wordt bepaald aan de hand van de op dit moment geaccordeerde programma's. Dit is continu in ontwikkeling, na besluitvorming over de inzet van Nederland wordt de contributie opnieuw bepaald en verwerkt in de begroting.

Naast de fluctuaties als gevolg van de aardobservatie, zijn er schommelingen door taakstellingen, Masterplan de Bilt, WAU 3, IHH, MWI en FTO. De Masterplan baten nemen vanaf 2027, naar rato van de kosten, toe. Dit komt enerzijds omdat deze baten voor die tijd grotendeels rechtstreeks in het eigen vermogen geboekt moeten worden, en anderzijds door kosten voor onder meer verhuizingen en tijdelijke huisvesting. WAU 3 loopt eind 2027 af. Bij IHH en MWI ligt de piek van de werkzaamheden in 2026. Baten FTO zijn in de jaren 2027-2029 stabiel op circa € 4 miljoen. In 2030 nemen de baten af naar € 0,6 miljoen.

Het KNMI ontvangt middelen van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap zodat Nederland kan profiteren van Europese samenwerking aan wetenschappelijk onderzoek. Het gaat om onderzoek op gebieden zoals (stedelijk) klimaat en droogte en programma's zoals van de Europese organisatie voor meteorologische satellieten (EUMETSAT) en de European Space Agency (ESA). Deze middelen zijn beschikbaar tot en met 2029.

De nog uit te voeren werkzaamheden per 31-12-25 bestonden uit gelden van met name Aardobservatie, Masterplan de Bilt, IHH en FTO. Deze zijn niet uitgegeven in 2025 of eerdere jaren en daarom ook niet in de omzet verantwoord. Deze uitgaven zijn (deels) verschoven naar 2026 en later. In 2027 stijgt de overige omzet lenW. Dit is omdat in die jaren meer wordt uitgegeven dan er aan gelden binnenkomt. Dit betreft voornamelijk aardobservatie en Masterplan. In de jaren 2026-2029 ontvangt KNMI gelden voor investeringen bij Faciliteiten Toegepast Onderzoek (FTO) en Uitbreiding Seismologisch Netwerk. Omzet kan echter pas genomen worden als de kosten gerealiseerd worden. De piek wordt verwacht in 2028 en 2029.

Baten vanuit overige departementen

De baten vanuit overige departementen hebben betrekking op van andere ministeries ontvangen vergoedingen voor de inzet van KNMI-capaciteit voor het door hen verzochte maatwerk.

De specificatie van de baten vanuit overige departementen is als volgt:

- De bijdrage van het Ministerie van Defensie is vooral voor onderhoud en beheer van de meetinfrastructuur.
- De bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat betreft dienstverlening op klimatologisch gebied en seismologisch gebied.
- De bijdrage van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur betreft het verkrijgen van inzicht in natuurbrandgevaar.

Baten vanuit partijen anders dan departementen

De opbrengsten luchtvaart dalen vanaf 2030 met € 1 miljoen door het aflopen van de vierde referentieperiode (RP4) van het Single European Sky initiatief. Naar verwachting zullen de RP5 opbrengsten lager zijn.

De subsidieprojecten bestaan met name uit projecten die het KNMI uitvoert in EU- en internationaal verband. De subsidiebijdragen die het KNMI hiervoor ontvangt, zijn veelal lager dan de daadwerkelijke kosten. Deze worden gecompenseerd met de incidentele ontvangsten van overige departementen.

De overige opbrengsten dalen door aflopen van tijdelijke projectopdrachten.

Lasten

Apparaatskosten

Personele kosten

Tabel 130 Specificatie personele kosten						
	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Gem. aantal fte's	512	492	465	447	437	437
Eigen personeelskosten	61.431	59.058	58.208	54.192	52.763	52.825
Inhuur	1.924	1.830	1.740	1.680	1.680	1.680
Overige personele kosten	0	0	0	0	0	0

Het aantal fte's daalt in 2027 naar 492 en neemt vervolgens verder af tot 437 in 2030. Daarna stabiliseert het aantal fte's. Deze afname hangt samen met het aflopen van tijdelijke financiering vanuit het moederdepartement, de taakstellingen van het kabinet Jetten en de cao stijging 2026. De daling

van de baten kan niet volledig worden opgevangen door extra inkomsten uit maatwerkopdrachten of besparingen op materiële kosten, waardoor een afname van het aantal fte's komende jaren onvermijdelijk is.

De kosten voor externe inhuur zijn, conform 2026, jaarlijks begroot op 3% van de totale personeelskosten.

De personeelskosten zijn aangepast op basis van het onderhandelingsresultaat voor de cao Rijk 2026. Hierbij is rekening gehouden met een structurele loonsverhoging van 2,7% per 1 juli 2026 en een eenmalige uitkering van gemiddeld € 1.200 per fte in 2026. Dit resulteert in 2026 in een negatief resultaatteffect van circa € 1,6 miljoen. Vanaf 2027 zijn deze extra kosten als structurele taakstelling in de cijfers verwerkt.

Materiële kosten

Apparaat ICT

Uitgangspunt is dat de kosten voor apparaat ICT stabiel blijven de komende jaren. Hier zit wel een onzekerheid vanwege de tariefstijging (o.a. AI/ML en migratie naar de cloud) enerzijds en anderzijds de besparingen die we denken te behalen (efficiency).

Bijdrage aan SSO's

Voor het KNMI gaat het om kosten voor de huur RVB en inhuur van de Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk (UBR). In de loop van 2028 zal het KNMI tijdelijk verhuizen naar een andere locatie waardoor de huurkosten RVB fors dalen. De ingebruikname van het nieuwe pand staat gepland na 2031.

Overige materiële kosten

Deze kosten zijn in 2026 hoger dan in 2027 door uitgaven aan bijzondere programma's zoals Masterplan de Bilt (o.a. archivering), Seismologisch Netwerk en IHH. In 2028 en 2029 stijgen de kosten naar verwachting echter weer door met name het Masterplan de Bilt (o.a. verhuiskosten en tijdelijke huisvesting). De kosten in 2030 en 2031 dalen door de opname van een nog te realiseren besparing van ruim € 5 miljoen per jaar.

Het KNMI is nog in gesprek met de opdrachtgevers binnen lenW over hoe deze besparing opgevangen kan worden. Mogelijk kan dit door extra baten te realiseren in de vorm van maatwerkopdrachten. Verdere besparingen, naast de taakstellingen, kunnen ervoor zorgen dat KNMI haar wettelijke taken niet meer naar behoren kan uitvoeren.

Rentelasten

Dit betreft de kosten van rentedragende leningen die bij het Ministerie van Financiën zijn afgesloten. De toename is voornamelijk het gevolg van investeringen in MWI.

Afschrijvingskosten

De afschrijvingskosten betreffen voornamelijk de afschrijvingskosten voor waarneemapparatuur (regenradars, wolkenradars en een veelheid aan sensoren). Naar verwachting zijn er vanaf 2030 extra afschrijvingen als gevolg van investeringen in FTO Cabauw en Uitbreiding Seismologisch Netwerk.

Resultaat

Het resultaat in 2026 is naar verwachting € 3,9 miljoen negatief enerzijds vanwege kosten Masterplan de Bilt (financiering via het eigen vermogen conform regeling Agentschappen) en anderzijds vanwege de toename van de personeelskosten op basis van het onderhandelingsresultaat voor de CAO Rijk 2026 (extra verlies van circa € 1,6 miljoen). Het KNMI heeft rekening gehouden met de eerder genoemde nullijn in de begroting 2026.

De taakstellingen van het kabinet Jetten zijn verwerkt in de ontwerpbe-groting 2027. De extra kosten van de cao onderhandelingen 2026 zijn vanaf 2027 als extra taakstelling verwerkt. Deze effecten zijn zichtbaar in de baten, personele kosten en de materiele kosten.

Kasstroomoverzicht

Tabel 131 Kasstroomoverzicht van agentschap KNMI over het jaar 2027 (bedragen x € 1.000)

	Realisatie 2025	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
1. Rekening courant RHB 1 januari + depositorekeningen	14.413	23.688	25.321	26.509	31.954	35.164	37.080
+/- totaal ontvangsten operationele kasstroom	13.337	9.345	6.646	8.895	7.011	5.157	3.324
-/- uitgaven operationele kasstroom	- 1.940	- 3.651	- 1.439	- 19	- 1.186	- 565	- 4.136
2. Totaal operationele kasstroom	11.397	5.694	5.207	8.876	5.825	4.592	- 812
-/- totaal investeringen	- 2.061	- 6.570	- 6.132	- 5.957	- 3.145	- 2.245	- 2.245
+/- totaal boekwaarde desinvesteringen	0	0	0	0	0	0	0
3. Totaal investeringskasstroom	- 2.061	- 6.570	- 6.132	- 5.957	- 3.145	- 2.245	- 2.245
-/- eenmalige uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
+/- eenmalige storting door het moederdepartement	0	0	0	0	0	0	0
-/- aflossingen op leningen	- 1.612	- 1.613	- 2.036	- 2.338	- 2.565	- 2.676	- 2.817
+/- beroep op leenfaciliteit	1.551	4.122	4.149	4.864	3.095	2.245	2.245
4. Totaal financieringskasstroom	- 61	2.509	2.113	2.526	530	- 431	- 572
5. Rekening courant RHB 31 december + depositorekeningen (=1+2+3+4)	23.688	25.321	26.509	31.954	35.164	37.080	33.451

Toelichting

Operationele kasstroom

De operationele kasstroom bestaat uit het geraamde saldo van baten en lasten gecorrigeerd voor afschrijvingen, mutaties in de voorzieningen en vooruit ontvangen bedragen.

De operationele ontvangsten betreffen de afschrijvingskosten, aardobser-vatie, nog te vereffenen rekeningen met de Luchtvaart bedrijven (€ 8 miljoen in 4 jaar t/m 2029) en een stijging van de verlofschuld.

De operationele uitgaven betreffen enerzijds het begrote verlies (2026) en anderzijds het saldo van de aanwending van in eerdere jaren ontvangen bedragen. Dit betreft met name aardobservatie, FTO, Masterplan De Bilt en de uitbreiding Seismologisch Netwerk.

Investeringskasstroom

Investerings vinden vooral plaats in waarneemapparatuur en waarnee-minfrastructuur (MWI, diverse soorten sensoren en naar verwachting vanaf 2027 FTO Cabauw en Uitbreiding Seismologisch Netwerk).

Financieringskasstroom

Het beroep op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën betreft investeringen met een afschrijvingstermijn van 3 jaar of langer. Het betreft vooral investeringen in waarneemapparatuur. De aflossingen betreffen de reguliere aflossingen op de reeds afgesloten leningen en de aflossingen op nog af te sluiten leningen. De piek volgt de investeringskasstroom.

Tabel 132 Overzicht aanvullende indicatoren

	Realisatie 2025	Suppletoire Begroting September 2026	2027	2028	2029	2030	2031
Omschrijving							
Kostprijzen per product (groep)							
- Percentage overhead ¹	100	96	96	96	96	96	96
- FTE's overhead/indirect ¹	100	102	98	93	89	87	87
Tarieven/uur* ¹	100	102	103	103	103	102	102
Omzet per productgroep (PxQ)							
- Meteorologie	94.690	102.803	100.256	98.063	95.612	89.293	91.608
- Seismologie	5.450	6.395	6.821	6.932	6.428	6.524	6.521
- Aardobservatie (EUMETSAT)	20.823	25.761	27.299	20.850	20.257	18.758	22.638
FTE-totaal (excl. externe inhuur)	499	512	492	465	447	437	437
Saldo van baten en lasten (%)	- 1%	- 3%	0%	0%	0%	0%	0%

1 * Geïndexeerd: 2020 = 100

Toelichting

- Het percentage overhead blijft stabiel. Aanname is dat de overhead-kosten evenredig dalen met de afname in de totale kosten, dit moet nog verder worden uitgewerkt en hangt af van de invulling van de taakstelling.
- Het totaal aantal fte's daalt als gevolg van aflopende tijdelijke financiering en taakstellingen. Aanname is dat het aandeel fte's overhead/indirect stabiel blijft ten opzichte van het totaal aantal fte's.
- De tarieven per uur stijgen vanaf 2027 door opname van de kosten van de verlofreservering in het uurtarief.
- De omzet voor de productgroep Meteorologie fluctueert door taakstellingen, Masterplan de Bilt, WAU 3, IHH, MWI en FTO. Bij aardobservatie zijn alleen de geaccordeerde programma's opgenomen. Zie ook de toelichting bij de omzet moederdepartement.
- Het saldo van de baten en lasten is nihil vanaf 2027.

C. Bijlagen

Bijlage 1: ZBO's en RWT's

Deze bijlage bevat een overzicht van de rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT) en zelfstandige bestuursorganen (ZBO) die onder de verantwoordelijkheid van IenW vallen. De opgenomen bedragen zijn de in de beleidsartikelen verantwoorde uitgaven van de begrotings- en de premie gefinancierde regelingen. Daarnaast is een overzicht opgenomen van de bijdragen aan ZBO's en RWT's die onder de verantwoordelijkheid van een ander ministerie vallen.

Tabel 133 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Naam organisatie ^{1,2}	ZBO/RWT	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen (* €1.000)	Uitgevoerde evaluatie zbo onder Kaderwet	Volgende evaluatie zbo
Aangemelde instanties ex Regeling overige pyrotechnische artikelen	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Aangewezen/aangemelde instanties (dezelfde) ex art. 1a.5.1 Vuurwerkbesluit	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Airport Coordination Netherlands (ACNL)*	ZBO	n.v.t.		Wettelijke evaluatie	2030
Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Straling (ANVS)	ZBO en RWT	97 en 98		Wettelijke evaluatie	2029
Bevoegde Autoriteiten Rijnvaart	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t. (EZ)	
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*	ZBO en RWT	14, 17, 18	2.097	Wettelijke evaluatie	2027
College van Deskundigen ex Besluit en regeling Bodemkwaliteit	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Commissie m.e.r.	RWT	13		Evaluatieplicht n.v.t.	
Dienst Wegverkeer (RDW)*	ZBO en RWT	14 en 15	75.000	Wettelijke evaluatie	2026
Erkenninghouders APK	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Havenbeheerders	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
HISWA	RWT	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsartsen Scheepvaart	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Besluit en Regeling Bodemkwaliteit	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Regeling vervoerbare drukapparatuur 2011	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Wet milieubeheer en ex Regeling handel in emissierechten	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties ex Wet explosieven voor civiel gebruik	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Geluidshinder	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties Infrastructuur & Milieu overig	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties pleziervaartuigen 2016	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstanties uitrusting zeeschepen	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Keuringsinstellingen ex art.4 av Wegenverkeerswet 1994	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
KIWA	RWT	div.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Klassebureaus art. 6 Schepenwet en art. 6 en 3.1 Schepenbesluit 1965 en Binnenvaart	ZBO en RWT	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*	ZBO en RWT	17	239	Wettelijke evaluatie	2029
Metacluster in het Schepenbesluit 2004 jo. Besluit erkende organisaties Schepenwet	RWT	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Nederlandse Loodsencorporatie (NLC)	div.	18		Evaluatieplicht n.v.t.	
De Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)*	ZBO en RWT	14 en 21		Wettelijke evaluatie	2028
Onderzoeksgerechtigden ex art.4 av Wegenverkeerswet 1994	ZBO	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
ProRail	RWT	13 en 17 MF	3.731.799	Evaluatieplicht n.v.t.	
Regionale Loodsencorporaties (RLC's)	ZBO en RWT	18		Evaluatieplicht n.v.t.	
Rijkshavenmeester Rotterdam en Amsterdam	ZBO en RWT	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting VAM (IBKI)*	ZBO en RWT	14		Wettelijke evaluatie	2028
Stichting Buisleidingenstraat Nederland (LSNed)	RWT	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting COGEM	RWT	div.		Wettelijke evaluatie	2026
Stichting Milieukeur (SMK)	ZBO	21		Evaluatieplicht n.v.t.	
Stichting Scheepsafvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	RWT	18	123	Evaluatieplicht n.v.t.	
VTS-operators	ZBO en RWT	n.v.t.		Evaluatieplicht n.v.t.	

1 Organisaties met een (*) zijn onder de werking van de Kaderwet zbo's gebracht. Een groot aantal organisaties is deeltijd-zbo/-rwt.

2 Het overgrote deel van de onder lenW ressorterende zbo's wordt gefinancierd uit tarieven.

Tabel 134 Overzicht Zelfstandige Bestuursorganen en Rechtspersonen met een Wettelijke Taak (vallend onder andere ministeries)

Naam organisatie	Ministerie	ZBO/RWT	Begrotingsartikel	Begrotingsramingen
College voor toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb)	Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur	zbo en rwt	22	1.205

Bijlage 2: Specifieke uitkeringen

Als het Rijk bijdragen onder voorwaarden ten behoeve van een bepaald openbaar belang aan provincies en gemeenten verstrekt, is op basis van artikel 15a lid 1 Financiële-verhoudingswet sprake van een specifieke uitkering. In deze bijlage is voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) aangegeven welke specifieke uitkeringen voor 2026 tot en met 2031 uitgekeerd worden en welke voornemens er zijn voor specifieke uitkeringen. De voornemens worden aangeduid met een «V» onder het kopje SiSa nummer (Single information Single audit). Indien nodig wordt er onder de tabel een toelichting gegeven.

Tabel 135 Overzicht specifieke uitkeringen (SPUKS) (bedragen x € 1 miljoen)

SiSa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Voetnoot
E03	Naam	Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï	30,6	24,0	24,0	23,5	22,5	23,0	23,0	
	Korte duiding	De Minister kan subsidie verstrekken ter zake de kosten van projecten met als doel de beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen of de beperking van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.								
	Juridisch grondslag	Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï en Regeling Sanering Verkeerslawaaï								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid en MF 13 Spoorwegen								
E27A	Naam	Brede doeluitkering verkeer en vervoer - Wet BDU Verkeer en Vervoer (art. 10) - Vervoerregio's	1.318,9	1.404,2	1.291,0	1.221,9	1.221,7	1.221,7	1.220,8	
	Korte duiding	De voorbereiding en de uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid in de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag.								
	Juridisch grondslag	Wet BDU Verkeer en Vervoer								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 25 Brede Doeluitkering								
E36	Naam	Incidentele specifieke uitkering Optimalisatie Wilhelminakanaal Kraaiven-Loven	0,0	0,0	0,0	5,0	6,0	0,7		
	Korte duiding	Het project optimalisatie Wilhelminakanaal betreft de verbetering van de binnenvaartinfrastructuur waarmee de huidige vaarwegklasse II op het traject Wilhelminakanaal tussen Kraaiven en Loven wordt geoptimaliseerd, zodat er na ontheffing klasse IV schepen kunnen varen.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 18 Scheepvaart en havens								
E47	Naam	Incidentele specifieke uitkering Wunderline en station Hoogkerk	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	In het project Wunderline werken rijk, provincie Groningen en land Nedersaksen in samenwerking met DB Netz en ProRail aan het verbeteren van de treinverbinding tussen Groningen en Bremen met overstap in Leer. Tegelijkertijd werkt DB Netz aan het herstel van de Friesenbrücke, waardoor de treinverbinding eind 2024 hersteld én 17 minuten sneller zal rijden. Vanwege onvoorziene complicaties zijn de werkzaamheden vertraagd en zal de treinverbinding na verwachting in het najaar 2026 hersteld zijn. Daarnaast werken de provincie Groningen en land Nedersaksen aan het verbeteren van de ketenmobiliteit in de 2 grensregio's en aan de brede sociaal-economische samenhang in het gebied. Het project Wunderline is er daarmee op gericht om meer reizigers van de (duurzame) trein en de rest van de keten gebruik te laten maken en zo de sociaal-economische structuren in het gebied verder te versterken.								
	Juridisch grondslag	Voorjaarsnota 2026								

SiSa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Voetnoot
	Maatschappelijke effecten	Op dit beleidsartikel is in 2020 een verplichting voor een specifieke uitkering aangegaan. Het gaat om een verplichting aan de Provincie Groningen. Het project duurt langer dan in eerste instantie verwacht en de looptijd is inmiddels verstreken. Deze begrotingsvermelding vormt de wettelijke grondslag voor de hier bedoelde verleningen van een specifieke uitkering als bedoeld in artikel 17, tweede lid, van de Financiële-Verhoudingswet jo. artikel 4:23, derde lid, onder c, van de Algemene Wet Bestuursrecht. De financiële middelen zijn bij het aangaan van de specifieke uitkering al overgeboekt naar het Provinciefonds, waardoor in deze bijlage voor alle jaren een bedrag van 0,0 is opgenomen.								
	Ontvangende partij	Provincie Groningen								
	Artikel	XII 16 Openbaar vervoer en Spoor								
E45	Naam	RSP-ZZL REP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	Voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is door het Rijk met de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland in 2008 het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn afgesloten. Het RSP kent twee programmalijnen: het Ruimtelijk-economisch programma en het Bereikbaarheidspakket. Voor beide programmalijnen zijn Rijksmiddelen beschikbaar gesteld. Ook de regio zal eigen middelen inzetten t.b.v. het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn Regionaal Economisch Programma. (zie Kamerstuk Convenant rijk-regio regiopecifiek pakket zuiderzeelijn t.d.v. 27 november 2008).								
	Juridisch grondslag	Voorjaarsnota 2026								
	Maatschappelijke effecten	Conform convenant zijn de RSP REP middelen bestemd voor activiteiten die vallen binnen de volgende twaalf programmalijnen: Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Vestigingslocaties en Woon- en leefklimaat. De regio heeft volledig zeggenschap over de selectie en uitvoering van projecten binnen deze dertien programmalijnen.								
	Ontvangende partij	Provincie Groningen								
	Artikel	XII 16 Openbaar vervoer en Spoor								
E55	Naam	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028	4,9	4,8	2,3	0,1	0,0	0,0		
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het bieden van financiële ondersteuning aan provincies en gemeenten bij de voorbereiding en de uitvoering van werkzaamheden die worden verricht in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen ter vergroting van de verkeersveiligheid op overwegen.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2021–2028								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	MF 13 Spoorwegen								
E57	Naam	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024	6,6	6,6	4,8	0,8	0,0	0,0		
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van de aanschaf van zero-emissie bussen in het OV.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022-2024								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E63	Naam	(Regeling) Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026	0,3	1,6	1,4	1,4	1,9	0,5		3
	Korte duiding	het versnellen van de realisatie van de verbetering van bestaande of uitbreiding van openbare havenvoorzieningen ten behoeve van de binnenvaart in binnenhavens en zeehavens op de goederenvervoercorridors om daarmee een bijdrage te leveren aan de modal shift.								
	Juridisch grondslag	Specifieke uitkering versterking havenvoorzieningen goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost 2022–2026								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies								
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet								

SiSa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Voetnoot
E75	Naam	Incidentele specifieke uitkering Realisatie werkzaamheden perceel recreatieterreinen in het kader van IJsseldelta fase 2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	De aan het Drontermeer gelegen recreatieterreinen liggen buitendijks in rijkswater en zijn nu nog beschermd door de voorliggende waterkering Roggebot. De locaties komen als gevolg van de maatregelen uit IJsseldelta fase 2 onder invloed van peilverlaging en toename van de waterdynamiek, waardoor op grond van de Waterwet hoog- en laagwatermaatregelen noodzakelijk zijn.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Overijssel								
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid								
E87	Naam	Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater	20,4	35,5	23,8	28,9	0,0	0,2	0,0	
	Korte duiding	Naar verwachting krijgt Nederland in de toekomst steeds vaker te maken met perioden van droogte. Die kunnen leiden tot watertekorten voor onder meer drinkwatervoorziening, natuur, scheepvaart en industrie. De Deltabeslissing Zoetwater stelt dat Nederland in 2050 weerbaar is tegen zoetwatertekort. Alle zoetwaterregio's hebben regionale strategieën opgesteld, ter onderbouwing van de maatregelen in hun gebied.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling stimuleren maatregelen tweede fase Deltaprogramma zoetwater								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, waterschappen								
	Artikel	DF 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen								
E102	Naam	Incidentele specifieke uitkering Beekdalen Limburg	7,5	7,6	15,0	15,0	18,0	20,0	25,0	
	Korte duiding	De beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontwrichting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Met de uitkering wordt een impuls gegeven aan het waterrobuust maken van het regionaal watersysteem in Limburg.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Limburg								
	Artikel	DF 1 Investeren in waterveiligheid								
E103	Naam	Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027	3,2	286,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Vervoerregio's								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet								
E104	Naam	Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	114,0	158,6	0,0	0,0	0,0	0,0		1
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren zodat op locaties in heel Nederland op korte termijn grootschalige woningbouw kan plaatsvinden.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeenten								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet								
E105	Naam	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	17,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	In vervolg op de in 2020 en 2021 verstrekte specifieke uitkering in verband met de COVID-19-pandemie waarin het kabinet de vervoersbedrijven verzocht om, ondanks teruglopende reizigersaantallen en inkomsten, volgens een volwaardige dienstregeling te rijden. is voor het jaar 2023 een uitkering verstrekt in verband met de transitie naar een meer normale situatie.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 16 Openbaar vervoer en Spoor								
E106	Naam	Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023 – 2030	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		2

SiSa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Voetnoot
	Korte duiding	Het aantal elektrische voertuigen neemt een vlucht. Dit Kabinet heeft de ambitie dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos zijn. Die ontwikkeling vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Om deze reden is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld waarin bedrijven, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Gezien de snelgroeiende laadbehoefte ligt het voor de hand om de regio's die nu al samenwerken bij het realiseren van publiek toegankelijke laadinfrastructuur verder te ontwikkelen en te versterken zodat alle gemeenten in Nederland ondersteuning kunnen krijgen en er een gemeenschappelijk kader ontstaat.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2023 – 2030								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid								
E110	Naam	Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw	50,0	196,1	83,9	104,3				
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen (op basis van het Mobiliteitsfonds) en gebiedsmaatregelen (op basis van het gebiedsbudget van BZK) te realiseren zodat woningbouw kan plaatsvinden op locaties binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Gemeenten								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegenet								
E111	Naam	Regeling stimulering schoon en emissieloos bouwen voor medeoverheden	0,1	88,0	63,3	51,5	15,2	2,2		
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is het stimuleren van medeoverheden om emissieloos bouw materieel toe te passen bij aanbestedingen, daartoe het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen te ondertekenen en daarmee bij te dragen aan doelen op het gebied van stikstofreductie, klimaat en gezondheid.								
	Juridisch grondslag	Regeling stimulering schoon en emissieloos bouwen voor medeoverheden								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Waterschappen								
	Artikel	XII 14 Wegen en Verkeersveiligheid en MF 12 Hoofdwegenet								
E113	Naam	Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024–2030	69,2	59,0	57,0	62,0	62,0	62,0	62,0	
	Korte duiding	Het doel van deze regeling is om door middel van het verstrekken van specifieke uitkeringen bevoegde gezagen in staat te stellen een aantal taken op het gebied van bodemsanering goed af te ronden en nieuwe bodemkwaliteitsopgaven te signaleren en daarop te reageren met een passende aanpak.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling uitkering bodem 2024–2030								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	H XII 13 Bodem en ondergrond								
E115	Naam	Tijdelijke regeling specifieke uitkering duurzame en circulaire infrastructuur	0,1	0,0	0,0	18,6	16,7	16,7		
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel gemeenten en provincies te stimuleren bij GWW-werken innovatieve of duurzame maatregelen toe te passen ter bevordering van vermindering van CO2-uitstoot en een circulaire economie.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering duurzame en circulaire infrastructuur								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegenet								
E116, E117, E118	Naam	Specifieke uitkering NGF-project NL2120	3,9	6,1	3,0	3,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	Deze uitkering is bedoeld voor pilotprojecten die onderdeel zijn van het NGF-project NL2120								
	Juridisch grondslag	Begroting IenW 2024								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Friesland, Gemeenten Rotterdam en Dordrecht								
	Artikel	H XII 11 Integraal Waterbeleid								
E119	Naam	Specifieke uitkering Tolvrij maken Westerscheldetunnel	28,0	29,3	29,9	29,9	29,9	5,3		3
	Korte duiding	Met deze uitkering worden de gereserveerde middelen beschikbaar gesteld aan de Provincie Zeeland om de N.V. Westerscheldetunnel te compenseren voor de netto gederfde tolinkomsten als gevolg van het tolvrij maken van de WST voor personenauto's en motoren voor de periode 2025 t/m 2029								

SiSa nr.	Onderdeel	Toelichting	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Voetnoot
	Juridisch grondslag	Begroting lenW 2025								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Zeeland								
	Artikel	MF 12 Hoofdwegennet								
E122	Naam	Regeling sanering verkeerslawaaï 2024	3,1	6,0	10,0	15,0	15,0	15,0		
	Korte duiding	De Minister kan subsidie verstrekken ter zake de kosten van projecten met als doel de beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen aan woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen of de beperking van het geluidsniveau binnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen.								
	Juridisch grondslag	Regeling sanering verkeerslawaaï 2024								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincies, Gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen								
	Artikel	XII 20 Lucht en Geluid en MF 13 Spoorwegen								
E129	Naam	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Clean Energy Hubs 2026–2030	20,8							
	Korte duiding	Deze regeling heeft tot doel provincies te stimuleren de realisatie van Clean Energy Hubs te versnellen, en daarmee bij te dragen aan de verduurzaming van zwaar wegtransport en de binnenvaart.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering Clean Energy Hubs 2026–2030								
	Maatschappelijke effecten	NVT								
	Ontvangende partij	Provincies								
	Artikel	MF 12								
E...	Naam	Tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit	19,4	87,3	124,4	219,3	371,1	435,0		
	Korte duiding	Deze ministeriële regeling heeft tot doel om gemeenten en openbare lichamen via het toekennen van een specifieke uitkering in staat te stellen om in heel Nederland bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren waarmee kan worden gezorgd voor goed bereikbare woningen.								
	Juridisch grondslag	Tijdelijke regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit								
	Maatschappelijke effecten	NVT								
	Ontvangende partij	Gemeenten								
	Artikel	MF 12								
V	Naam	Incidentele specifieke uitkering Komwerderzand	0,0	5,0	25,0	85,0	150,0	150,0	2, 3	
	Korte duiding	Vervangen van de huidige twee draaibruggen in de A7 door vier nieuwe bascule bruggen.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Fryslân								
	Artikel	MF 15 Hoofdvaarwegennet								
V	Naam	Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	De regeling is bedoeld om gemeenten en provincies te ondersteunen bij de uitvoering van omvangrijke mobiliteitsprojecten en projectpakketten, met als doel de bereikbaarheid te verbeteren.								
	Juridisch grondslag	Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	gemeenten en provincies								
	Artikel	MF 13 Spoorwegen								
V	Naam	Incidentele uitkering in het kader van de eeuwigdurende afkoop voor eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie brug N307	17,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
	Korte duiding	In een objectovereenkomst tussen het ministerie van lenW en de provincie Flevoland is overeengekomen dat na de realisatie van de nieuwe brug in de N307 (de Roggebotbrug) het eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie overgaat van het rijk naar de provincie Flevoland. Het rijk betaald hiervoor eenmalig een afkoopsom.								
	Juridisch grondslag	Incidentele specifieke uitkering								
	Maatschappelijke effecten	nvt								
	Ontvangende partij	Provincie Flevoland								
	Artikel	DF								
	Totaal		1.708,3	2.362,8	1.721,8	1.790,3	1.778,3	1.888,4		

Toelichting

1. De bedragen voor 2023 en verder zijn beschikbaar op het Mobiliteitsfonds Artikel 13.03 Ontwikkeling en zullen nog worden overgeboekt.
2. Mogelijk zal een deel van dit budget niet via een specifieke uitkering worden uitgegeven.
3. Bedragen inclusief eventuele BTW-component.
4. In het licht van het Hoofdlijnenakkoord zal voor deze voorgenomen SPUK nader worden gezien of en hoe deze geëffectueerd moet worden.

Bijlage 3: Subsidieoverzicht

In deze bijlage zijn de subsidies van lenW opgenomen. De subsidie definitie van de Algemene wet bestuursrecht wordt hierin gebruikt. Deze wet definieert een subsidie als volgt (artikel 4.21 Awb):

‘De aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten.’

Per beleidsartikel zijn de subsidie(-regelingen) opgenomen. Het subsidieoverzicht sluit zoveel mogelijk aan op de Verantwoord Begroten-categorie «subsidies» in de budgettaire tabellen van de beleidsartikelen uit de begroting.

Subsidieoverzicht Hoofdstuk XII

Tabel 136 Hoofdstuk XII Artikel 11 Integraal Waterbeleid (bedragen x € 1.000)											
Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 11 Integraal Waterbeleid											
<i>Regeling</i>											
Tijdelijke subsidieregeling innovaties voor waterveiligheid en waterzekerheid buitenlandse delta's, deltasteden en stroomgebieden	5.978	1.912	650	4.533	4.663	4.663	4.663	nvt	2026	2025	
Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006 (Blue Deal)	2.000	2.000	2.000	0	0	0	0				21
Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek (tbv NGF-project NL2120)	1.764	1.854	1.800	1.802	0	0	0	–	–	–	9
Subsidieregeling open call hotspots - NGF-project NL2120	0	0	1.100	700	200	0	0				
Subsidie human capital - NGF-project NL2120	0	0	450	450							
Subsidieregeling stimulering opschaling watertechnologische innovaties voor testen in een pilotomgeving	0	5.780	1.500	1.000	3.661	1.130	1.276	nvt	2028	2034	
Subsidieregeling stimulering uitvoering van referentieprojecten ter vergroting van de markt- en exportkansen voor de Nederlandse Watertechnologiesector	0	8.197	1.300	1.300	2.359	728	822	nvt	2028	2034	
Regeling Ondernemerschapsprogramma vouchers - NGF-project UPPWATER	0	0	0	0	0	0	0	nvt			
Uitvoeringskosten subsidieregelingen NGF-project UPPWATER (Voucherregeling)	177	1.000	0	0	0	1.000	0				20
<i>Begroting</i>											
Provincie Friesland - Omgevingsberaad Waddengebied	125	141	162	191	194	199	171	2014	**	–	
TU-Delft - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	374	379	436	318	190	0	0	**	**	–	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹ (jaartal)	Volgende evaluatie ¹ (jaartal)	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Universiteit Twente - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	330	331	331	274	147	0	0	**	**	—	
Wageningen Universiteit - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	384	426	450	337	199	0	0	**	**	—	
St. IUCN Nederlands Comité - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	215	215	215	215	120	0	0	**	**	—	
St. Natuur en Milieu - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	50	51	51	52	28	0	0	**	**	—	
Ver. Natuurmonumenten - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	78	78	82	69	47	0	0	**	**	—	
St. SoortenNL - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	232	240	243	163	67	0	0	**	**	—	
St. Ark - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	104	87	60	56	44	0	0	**	**	—	
St. De Noordzee - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en -doorwerking	44	44	44	44	25	0	0	**	**	—	
St. Natuur- en Milieufederaties - NGF-project NL2120 NBS praktijkleren, hotspots en kennisdoorwerking	189	203	187	194	109	0	0	**	**	—	
Staatsbosbeheer - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	106	107	85	63	53	0	0	**	**	—	
Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	65	68	65	65	37	0	0	**	**	—	
St. Het Wereld Natuur Fonds-Nederland - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, hotspots en kennisdoorwerking	170	182	119	117	79	0	0	**	**	—	
Dutch Research Institute for Transitions B.V. - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping	87	90	14	0	24	0	0	**	**	—	
Universiteit Utrecht - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping en praktijkleren	302	287	287	169	131	0	0	**	**	—	
Hogeschool Van Hall Larenstein - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	120	179	160	160	83	0	0	**	**	—	
HZ University of Applied Sciences - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	138	165	143	198	88	0	0	**	**	—	
Stichting Yuverta - NGF-project NL2120 NBS kennisdoorwerking	131	160	152	152	82	0	0	**	**	—	
Vereniging IVN - NGF-project NL2120 NBS kennisverdieping, praktijkleren en kennisdoorwerking	137	137	135	57	69	0	0	**	**	—	
Stichting Deltares - NGF-project NL2120							0	**	**	—	30
St. Ecoshape - NGF-project NL2120 Programmamanagement	1.702	1.761	1.611	1.635	485	0	0	**	**	—	
Stichting Wageningen Environmental Research - NGF-project NL2120 Kennis en netwerken	1.706	1.659	1.623	1.186	876	0	0	**	**	—	30
Subsidie Uitvoeringskosten RVO - NGF project NL2120	75	140	100	100	175	60	0				
Overig NGF - te wijzigen kasritme in begroting		9		— 829	707	285					
St. Wetsus - NGF-project GWT PhD Onderzoekers	3.450	3.450	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	**	**	—	
Subsidie waterschap Vechtstromen - NGF-project GWT	3.601	10.229	7.629	1.491	8.003	2.470	2.789	**	**	—	
St. Water Alliance - NGF-project GWT Ondernemerschapsprogramma	162	332	427	427	451	451	451	**	**	—	
St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Kennisteam, expert groep en innovation squad	362	362	387	444	388	398	446	**	**	—	
St. TKI Watertechnologie. - NGF-project GWT Programmamanagement	450	450	475	475	475	488	488	**	**	—	
KRW Water B.V. - NGF-project GWT Programmacoördinatie	63	32	32	55	52	32	32	**	**	—	
St. Toegepast Onderzoek Waterbeheer - NGF-project GWT Programmacoördinatie	12	7	7	12	12	7	7	**	**	—	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹ (jaartal)	Volgende evaluatie ¹ (jaartal)	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Stichting LTO Programma's en Projecten - Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	1.250	2.700	2.160	379	0	0	0	**	**	—	
<i>Incidenteel</i>											
Vergroten NL-verdienvermogen (WTEX-10)	300	0	0	0	0	0	0				
VNO-NCW en MKB Nederland - Actieprogramma KRW en PFAS	618	622	412	0	0	0	0	*	*	—	
Stichting Deltares - Joint Cooperation Water Mondiaal	0	0	0	0	0	0	0	*	*	—	
Stichting Deltares - International Panel on Deltas and Coastal Areas (IPDC)	2.000	0	0	0	0	0	0	*	*	—	
Platform Samen Klimaatbestendig	0	775	700	700	700	0	0				
							0				
Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid	0						0	*	*	—	
Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid (KAWI)	590	250	750	0			0				
Incidentele subsidies 11.01 Algemeen Waterbeleid (BRK)	445	130	505	490	0	0	0				
Incidentele subsidies 11.04 Waterkwaliteit (WRZ)	235	113	113	0	0	0	0	*	*	—	
Totaal artikel	30.321	47.334	32.652	22.744	28.523	15.411	14.645				

- 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
- 2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

20. De uitvoeringskosten voor de subsidieregelingen ten behoeve van het NGF-project Groeiplan Watertechnologie zijn nog niet bekend.

21. Deze subsidie is verstrekt op grond van de Subsidieregeling Ministerie van Buitenlandse Zaken 2006. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

30. De subsidie voor deze twee ontvangers is verstrekt onder de Subsidieregeling Instituten voor Toegepast Onderzoek.

Tabel 137 Hoofdstuk XII Artikel 13 Bodem en Ondergrond (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie ¹ (jaartal)	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 13 Bodem en Ondergrond											
<i>Regeling</i>											
Tijdelijke subsidieregeling drinkwater BES en rioolwaterzuiveringsinstallatie Bonaire 2018 tot en met 2026	9.434	10.066	9.204	6.456	5.836	6.003	5.998	2022	2027	2027	
<i>Besluit</i>											
Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Bedrijvenregeling	2.560	7.533	12.017	4.654	4.361	9.736	10.087		2024	2024	
Besluit financiële bepalingen bodemsanering - Collectieve saneringen	2.764	1.164	3.059	2.945	2.945	2.845	2.495	2022	2024	2024	
<i>Incidenteel</i>											
St. LTO - Programma's en projecten	243	0	0	0	0	0	0	*	*	—	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Incidentele subsidies 13.04 Ruimtegebruik bodem	240	500	100	50	0	0	0	*	*	—	
Totaal artikel	15.241	19.263	24.380	14.105	13.142	18.584	18.580				

- 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
- 2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Tabel 138 Hoofdstuk XII Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport	946	3.288	1.751	681				2022	nvt	2021	
Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport	150	700	450								10
Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	31.034	10.586	11.611	7.121				nvt	2025	2025	
Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Elektrische personenauto's particulieren	2.215	1.700	1.600	500							10
Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	35.110	9.000						nvt	2026	2026	
Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's	725	350									10
Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	28.834	35.929	66.880	66.042	42.324	35.611	20.000	nvt	2026	2026	
Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel	2.999	3.250	4.500								10
Aanschafsubsidiegeregeling zero-emissie trucks AanZET	46.266	2.244	117	501				nvt	2027	2027	
Uitvoeringskosten RVO inzake Aanschafsubsidiegeregeling zero-emissie trucks AanZET	3.250	150									10
Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022–2026	1.200							nvt	2026	2026	8
Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit	66.105	109.062	141.224	143.123	99.559	109.258	0	nvt	2029	2029	
- onderdeel Waterstof in mobiliteit	20.312	21.464	23.722	43.498	38.722	59.522	0				
- onderdelen publieke en private laadinfrastructuur	35.649	76.538	95.253	73.703	38.136	49.736	0				
- onderdeel rolstoelbusjes											
- onderdeel h2ov											
- onderdeel touringcar	4.144	5.060	16.249	19.922	22.701	0	0				
- onderdeel laadinfra bouwverkeer	6.000	6.000	6.000	6.000							
Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit	6.900	7.250	7.000								
Tijdelijke subsidieregeling verduurzamen mobiliteit mkb	1.133	1.770	8.021	8.021	5.671	5.234	1.500	nvt	2029	2029	
Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming mobiliteit mkb											10
inruilregeling		1.708	30.193	20.499	0	0					
Uitvoeringskosten RVO inzake inruilregeling											
<i>Begroting</i>											
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid - Onderzoeken verkeersveiligheid	4.445	4.634	4.130	3.799	3.652	3.968	3.951	**	**	—	
Vereniging Veilig Verkeer Nederland - Activiteiten ter bevordering verkeersveiligheid	3.956	4.199	3.876	3.566	3.425	3.784	3.766	**	**	—	
Stichting Team Alert - Activiteiten ter bevordering verkeersveiligheid	1.047	1.102	1.021	939	902	757	753	**	**	—	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie (jaartal)	Volgende evaluatie (jaartal)	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	167	157	157	157	156	0	0				
VeiligheidNL	0	500	1.000	500	500	500					
Motorplatform	50	9	20	14	0						
Vereniging Fietsersbond - Belangenbehartiging fietsen	807	807	762	433	417	159	220	**	**	—	
St. Dutch Cycling Embassy - Internationale profilering Nederland Fietsland	441	441	416	237	227	87	120	**	**	—	
St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	205	125	125	201	194	74	103	**	**	—	
St. Wandelnet - Landelijk wandelroutenetwerk	375	375	354	67	65	25	34	**	**	—	
St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	250	250	250	250	250	250	250	**	**	—	
Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - Financiële administratie en beheer DOVA	168							**	**	—	
Platform Hernieuwbare Brandstoffen	100	100	100	100							
TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling								**	**	—	
Platform31 - Programma Deelmobiliteit	1.104							**	**	—	
KNMP - Adviezen rijvaardigheid bij geneesmiddelgebruik	97	100	100	100	100	0		**	**	—	
Stichting Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur - Onderzoeken laadinfrastructuur en deelname NAL	1.353	1.400	1.400					**	**	—	
Stichting ElaadNL - Testen nieuwe laadpalen en deelname NAL	700	770	770					**	**	—	
Vereniging Elektrische Rijders ("VER") - Onderzoeken elektrisch rijden en deelname NAL	400	400	400					**	**	—	
Incidenteel											
Incidentele subsidies 14.01 Netwerk	150							*	*	—	
Incidentele subsidies 14.02 Veiligheid	75	805	102	43	41	0		*	*	—	
Incidentele subsidies 14.03 Slimme en duurzame mobiliteit	350	480	400	400	0	0		*	*	—	
Incidentele subsidies 14.03 Vrachtwagenheffing	535										
Incidentele subsidies 14.03 Mobiliteit en Gebieden	450	1.604	1.874	1.560	240	0	0	*	*	—	
Totaal artikel	227.852	191.845	277.054	258.354	157.723	159.707	30.697				

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

8. In de regeling per abuis geen horizonbepaling opgenomen. Dit zal in de loop van 2025 worden hersteld.

10. Deze uitvoeringskosten worden niet op het subsidieartikel geadministreerd.

29. Met ingang van 2025 worden deze subsidies verstrekt als begrotingssubsidies in plaats van onder de inmiddels beëindigde subsidieregeling.

Tabel 139 Hoofdstuk XII Artikel 15 Vrachtwagenheffing (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie	Volgende evaluatie	Einddatum Subsidie (jaartal) ¹	Voetnoot (regeling) ²
Artikel 15 Vrachtwagenheffing											
<i>Regeling</i>											
Subsidies VWH		0	16.651	15.899	19.558	96.120	656.579				
Aanschafsubsidie regeling zero-emissie trucks AanZET	143.500	242.100	259.400	260.000	302.000	99.000					
laadinfrastructuur elektrisch vervoer	34.000	64.100	92.100	102.400	114.000	45.454					
Subsidie regeling Waterstof in mobiliteit (SWIM)	5.000	5.000	11.500	11.500	6.500	500					
ElectricRoad Systems	0	0	11.000	52.000	52.000	0					
Logist. efficiëntie	5.000	7.000	15.000	20.000	20.000	5.000					
Totaal artikel	0	187.500	334.851	404.899	465.458	590.620	806.533				

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

27. De netto-opbrengst van de Vrachtwagenheffing wordt ingezet voor verduurzaming en innovatie van de sector. In overleg met de sector wordt besproken welke subsidieregelingen het meest geschikt en doelmatig zijn.

Tabel 140 Hoofdstuk XII Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie	Volgende evaluatie	Einddatum Subsidie (jaartal) ¹	Voetnoot (regeling) ²
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor											
<i>Wet</i>											
NS Reizigers BV - Sociale Veiligheid	2.300	8.100	3.550	3.550	1.500	1.500					3
NS Reizigers BV - Uitbreiding dienstregeling Zeeland	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500				3
NS Reizigers BV - Beschikbaarheidsvergoeding OV	0	3.204	0	0	0	0	0				3
NS Reizigers BV - Transitievergoeding Openbaar Vervoer	5.004	4.554	0	0	0	0	0				3
NS Reizigers BV - OV betalen	14.337										
NS Reizigers BV - OV middelen motie Bikker	42.000	0	0	0	0	0	0				3
NS Reizigers BV - OV middelen amendement Grinwis		100.178	97.900								
NS Reizigers BV - Energieschok OV	0	118.000	0	0	0	0	0				
NS Reizigers BV - HSL-heffing	12.966	11.637	10.888	10.062	9.679	9.679	9.679				3
<i>Regeling</i>											
Tijdelijke subsidieregeling consumenteninspraak Friese Waddenveren 2022–2026	12	12	0	0	0	0	0	2021	2026	2026	
Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025	6.700	0	0	0	0	0	0	nvt	2026	2025	
ProRail - Uitvoeringskosten Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025	0	0	0	0	0	0	0				
Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2023	
Uitvoeringskosten Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023	0	0	0	0	0	0	0				17
<i>Begroting</i>											
Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) - Beleidsondersteuning	399	341	327	0	0		0	**	**	–	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie ¹	Inddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Verkeersverbund Rhein-Ruhr - exploitatie Regional Expres 13	250	250	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Geschillencommissies voor Consumentenzaken - OV-Ombudsman	242	252	242	0	0		0	**	**	—	13
St. CROW - OV-Klantenbarometer	239	262	250	250	0	0	0	**	**	—	
Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A. - NDOV, Stationstopologie, BISON, Dashboard Deur-tot-Deur en Staat van het OV	355	512	512	512	512		0	**	**	—	
Trans Link Systems B.V. - Informatiehuishouding OV	354	409	425	446	468	492	0	**	**	—	
Incidenteel											
Incidentele subsidies 16.01 Spoor	24	152	816	969	160	485	1.007	*	*	—	
Totaal artikel	89.682	252.363	119.410	20.289	16.819	16.656	15.186				

- 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
- 2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

3. Deze subsidie heeft, hoewel rechtstreeks gebaseerd op de Wet Personenvervoer 2000, een incidenteel karakter. Evaluatiemomenten zijn daarom niet opgenomen.

13. OV-Ombudsman, voorheen OV-Klachtenloket.

17. De uitvoeringskosten worden verantwoord op artikel 98, deze betreffen namelijk externe inhuur. Uitvoeringskosten voor latere jaren worden nader bepaald.

Tabel 141 Hoofdstuk XII Artikel 17 Luchtvaart (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie ¹	Inddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 17 Luchtvaart											
Regeling											
Tijdelijke subsidieregeling onderwerpen graanresten 2025	1.406	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500		nvt		
Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in transitie	1.991	6.175	6.735	2.110	1.350	0	0	nvt	2030	2026	
Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregelingen NGF-project LiT	431	469	400	400	400	400	26				
Regeling nationale EZK- en LVVN-subsidies (subsidie duurzame luchtvaartbrandstoffen (E-fuels))	0	0	30.725	102.913	41.038	12.963	17.763				9
Subsidieregeling Alcohol-to-jet (ATJ)	0	0	0	12.228	42.626	16.853	12.887	nvt	2030	2026	
Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling Alcohol-to-jet	346	576	314	191	183	123	747	nvt			10
KTF Aandrijftechnologieën	0	0	5.000	8.000	5.000	0	0				
Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling aandrijftechnologieën	0	332	336	38	38	706					
Begroting											
Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	1.153	1.078	1.068	1.054	1.046	1.049	1.049				
Commissies Regionaal Overleg Regionale Luchthavens van nationale betekenis - Bijdrage Activiteiten	301	280	261	235	228	229	229	**	**	—	
Stichting Avi-Assist - Luchtvaartveiligheid Zuidoost Afrika	49	50	50	48	48	48	48	**	**	—	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie (jaar)	Volgende evaluatie (jaar)	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire	267	155	155	155	0	0	0	**	**	—	
Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider - AIS kosten	184	230	200	215	0	0	0	**	**	—	
St. Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens - Professionalisering bewonersvertegenwoordigers	50	50	25	25	25	25	25	**	**	—	
St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Luchthaven Eindhoven Overleg	70	63	59	52	48	48	48	**	**	—	
St. Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven - Milieu-activiteiten ter bevordering leefbaarheid	75	75	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Omgevingsfonds Maastricht Aachen Airport - Leefbaarheidsprojecten	150	150	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Faunabeheereenheid Noord-Holland - Coördinatie ruivangsten	80	80	80	80	80	80	80	**	**	—	
St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum en TU Delft - NGF Luchtvaart in transitie: Ondersteunend Onderzoek	5.750	0	0	0	2.700	0	0	**	**	—	
St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en TU Delft - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)	0	2.000	2.000	2.000	3.000	4.000	0	**	**	—	
Incidenteel											
Cultiveren van alternatieve gewassen rond Schiphol	0	0	0	0	0	0	0	*	*	—	15
NGF-project LiT H2-Ombouw Turbofan (HOT)	8	9.320	9.320	4.780	0	0	0				
NGF-project LiT HAPSS	7.330	30.549	21.990	14.660	0	0	0				
NGF-project LiT ICEFlight onvoorw	4.233	6.345	6.345	4.230	0	0	0				
NGF-project LiT Materials, manufacturing technologies and structures	6.988	0	22.360	12.540	12.540	8.560	0				
NGF-project LiT Electrical wiring interconnection systems	3.525	0	5.289	1.620	1.620	1.620	0				
NGF-project LiT Flying Vision	0	920	0	920	0	400	0				
NGF-project LiT Strengthening ecosysteem	0	700	800	0	300	200	0				
NGF-project LiT Human Capital	0	2.200	2.453	240	0	200	0				
NGF-project LiT Governance LiT	1.495	3.960	1.280	1.280	1.280	0	0				
NGF-project LiT Governance/ Internat samenwerking	0	200	300	250	0	0	0				
NGF-project LiT TePs	0	3.800	7.825	0	0	1.040	0				
Stichting Lucht- en Ruimtevaart Nederland; SED LiT (Venture Lab Fliting vision)	0	1.360	0	680	680	100	0				
NGF-project LiT overige subsidies	0	0	0	0	0	3.744	0				
Stichting WeConnect Stageprogramma CN	150	0	0	0	0	0	0				
Royal Schiphol group Elektrisch Taxieen	0	0	4.000	4.000	2.000	0	0				
Incidentele subsidies 17.01 Luchtvaart	7	95	52	129	127	130	130	*	*	—	
Totaal artikel	35.262	71.335	129.872	175.944	117.236	52.789	33.759				

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

10. Deze uitvoeringskosten worden niet op het subsidieartikel geadministreerd.

Tabel 142 Hoofdstuk XII Artikel 18 Scheepvaart en Havens (bedragen x € 1.000)												
Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie	Volgende evaluatie	Effectieve subsidie (jaartal regeling) ²	Effectieve subsidie (jaartal regeling) ²	Voetnoot
Artikel 18 Scheepvaart en Havens												
<i>Regeling</i>												
Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017-2021	0	0	0	0	0	0	0	2024	nvt	2021		
Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020-2021	0	0	0	0	0	0	0	2024	nvt	2021		
Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025	28.692	0	0	0	0	0	0	2022	2026	2025		
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025</i>	0	0	0	0	0	0						
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025</i>	570	231	0	69	0	0	0					23
Tijdelijke subsidieregeling onderzoek Topsector Logistiek 2022-2026	1.525	3.550	2.000	0	0	0	0	nvt	2028	2026	25	
Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023	302	70	1.052	355	0	0	0	nvt	2027	2023		
Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027	2.326	626	3.887	9.873	0	2.087	0	nvt	2032	2027		
Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026	62.226	60.216	13.016	27.248	48.934	8.752	0	nvt	2031	2026		
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Walstroomregelingen zeevaart (stikstofregeling en klimaatregeling)</i>	0	0	0	550	550	137	0					
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Walstroomregelingen zeevaart (stikstofregeling en klimaatregeling)</i>	463	450	450	0	0	0	0					23
Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan	17.568	27.830	29.176	18.201	11.044	5.180	24.129	nvt	2028	2029		
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling Maritiem Masterplan</i>	400	359	462	400	400	410	0					23
Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2024		
<i>Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK</i>		0	0	0	0	0	0					23
Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023-2027	595	4.125	6.282	0	0	0	0	nvt	2028	2027		
<i>Uitvoeringskosten elektrificatie binnenvaartschepen 2023-2027 (EICB)</i>	0	42	51	0	0	0	0					
Pilot: Subsidiering batterij elektrisch varen zeehavens 2026-2029	0	0	2.100	3.546	4.556	1.025	2.343	nvt	2032	2029		
<i>Uitvoeringskosten RVO Pilot: Subsidiering batterij elektrisch varen zeehavens 2026-2029</i>	152	185	150	100	50	30	0					23
Pilot waterstof bevoorradingsschepen offshore	0	0	14.800	0	3.700	0	0	nvt	2030	2028		
<i>Uitvoeringskosten RVO Pilot waterstof bevoorradingsschepen offshore</i>		120	150	113	50	34	0					23
Pilot Elektrificatie van havenmaterieel	0	0	9.782	0	9.496	7.050	0	nvt	2032	2029		
<i>Uitvoeringskosten RVO Pilot Elektrificatie van havenmaterieel</i>		124	350	463	400	30	0					23
Pilot stikstof binnenvaart	0	0	632	0	5.464	3.695	8.977	nvt				
<i>Uitvoeringskosten RVO Pilot stikstof binnenvaart</i>		0	330	300	350	120	100					23
Pilot verduurzaming schepen met havengerelateerde activiteiten	0	0	0	0	4.700	4.700	4.700	nvt				
<i>Uitvoeringskosten RVO Pilot verduurzaming schepen met havengerelateerde activiteiten</i>		0	300	300	100	100	100					23

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie (jaar)	Volgende evaluatie (jaar)	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030	0	0	8.700	26.100	27.940	28.245	11.860	nvt	2031	2030	
<i>Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030</i>	<i>0</i>	<i>385</i>	<i>417</i>	<i>401</i>	<i>401</i>	<i>401</i>	<i>200</i>				<i>23</i>
Tijdelijke subsidieregeling voor de ontwikkeling van duurzame scheepsmotoren en aandrijflijnen	0	2.250	2.250	0	0	0	0	nvt	2030	2027	
<i>Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling voor de ontwikkeling van duurzame scheepsmotoren en aandrijflijnen</i>	<i>0</i>	<i>335</i>	<i>467</i>	<i>401</i>	<i>401</i>	<i>401</i>	<i>401</i>				<i>23</i>
Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenvaartschepen 2026-2030	0	0	13.860	40.407	55.938	63.250	55.990	nvt	2031	2030	
<i>Uitvoeringskosten RVO Tijdelijke subsidieregeling vroege opschaling energietransitie binnenvaartschepen 2026-2030</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>800</i>	<i>800</i>	<i>700</i>	<i>700</i>	<i>700</i>				<i>23</i>
Begroting											
St. Waterrecreatie Nederland - Voortzetting Basisvisie Recreatietoervaart Netwerk (BRTN)	79	50	50	50	50	50	0	**	**	–	
Zero Emission Services B.V. - NGF project Zero emissie binnenvaart	0	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Inrichting en beheer digitaal platform	2.124	3.900	4.976	5.000	5.000	3.000	0	**	**	–	33
St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM programmabureau	880	940	930	940	960	950	2.860	**	**	–	
St. Nederland Maritiem Land - NGF-project MM Human Capital activiteiten	1.000	1.762	2.215	2.361	2.313	2.300	5.849	**	**	–	33
Samenwerkingsverband Condor H2 steunmaatregelen waterstof binnenvaartschepen	174	260	270	270	270	0		**	**	–	
Incidenteel											
KNRM - Reddingboot 200-jarig jubileum	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
Incidentele subsidieverstrekingen voor innovatieve walstroomdoeleinden	0	0	0	0	0	0	0	*	*	–	
Incidentele subsidies 18.01 Scheepvaart en Havens	175	24	0	0	0	0	0	*	*	–	
Totaal artikel	117.666	105.645	116.029	134.901	180.915	130.421	116.708				

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

23. De uitvoeringskosten staan vanaf 2026 deels onder de agentschapsbijdragen en deels onder de opdrachten opgenomen. Dit betreft het deel dat op de Agentschapsbijdrage staat.

25. De uitvoeringskosten voor deze regeling worden verantwoord door EZ.

33. Voor deze begrotingssubsidie geldt dat de beschikkingen over meerdere jaren worden uitgegeven.

Tabel 143 Hoofdstuk XII Artikel 19 Internationaal Beleid (bedragen x € 1.000)												
Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot	
Artikel 19 Internationaal Beleid												
<i>Regeling</i>												
Projectstimuleringsregeling Interreg V	0	0	0	0	0	0	0	2020	nvt	2020		
Projectstimuleringsregeling Interreg VI	200	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2024		
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Interreg regelingen</i>	<i>828</i>	<i>828</i>	<i>870</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>					
<i>Begroting</i>												
Universiteit Utrecht - Verduurzaming stedelijke ontwikkeling in Afrika	335	0	0	0	0	0	0	**	**	—		
<i>Incidenteel</i>												
Incidentele subsidies 19.02 Uitvoering Milieubeleid en Internationaal	5	5	0	0	0	0	0	*	*	—		
Totaal artikel	540	5	0	0	0	0	0					

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Tabel 144 Hoofdstuk XII Artikel 20 Lucht en Geluid (bedragen x € 1.000)												
Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot	
Artikel 20 Gezonde Leefomgeving												
<i>Incidenteel</i>												
Incidentele subsidie 20.01 Gezonde leefomgeving			1.000	500								
Totaal artikel			1.000	500								

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Tabel 145 Hoofdstuk XII Artikel 21 Circulaire Economie (bedragen x € 1.000)												
Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot	
Artikel 21 Circulaire Economie												
<i>Regeling</i>												
Demonstratie Energie-en Klimaatinnovatie Circulaire Economie	908	3.215	0	0	0	0	0	nvt	2022	2021	28	
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport</i>	<i>120</i>	<i>312</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>					
Subsidieregeling Circulaire Economie	4.765	4.023	0	0	0	0	0	nvt	2025	2025		
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling Circulaire Economie</i>	<i>847</i>	<i>847</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>					
Regeling nationale EZK- en LVVN-subsidies - Energie en Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling Circulaire economie	2.608	3.513	0	0	0	0	0				9	
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling - Energie en Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling Circulaire economie</i>	<i>647</i>	<i>487</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>					
Tijdelijke subsidieregeling circulair implementeren en opschalen	0	3.831	0	0	0	0	0	nvt	2029	2029	25	
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake subsidieregeling circulair implementeren en opschalen</i>	<i>0</i>	<i>715</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>					
Tijdelijke subsidieregeling Omschakeling plasticverwerkers	3.128	13.000	0	0	0	0	0	nvt				

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling omschakeling plasticverwerkers</i>	100	1.204	0	0	0	0	0				
<i>Regeling Energie en Klimaat Onderzoek en Ontwikkeling Circulaire Plastics</i>	0	2.000	0	0	0	0	0	nvt			
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling EKOÖ circulaire plastics</i>	0	486	0	0	0	0	0				
<i>Tijdelijke subsidieregeling circulair doen en gedrag</i>	889	860	0	0	0	0	0	nvt			
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake tijdelijke subsidiergeling circulair doen en gedrag</i>	100	476	0	0	0	0	0				
Begroting											
St. TKI CICKNL - Programma CIRCO	700	750	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Repair Café - Ondersteuning betere infrastructuur voor repair	67	67	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Het Groene Brein - Versnellingshuis Nederland Circulair!	550	550	0	0	0	0	0	**	**	—	
VNO-NCW - ondersteuning MKB	539	550	0	0	0	0	0				
Stichting DSFW Foundation - Consumenteninformatie Duurzame Mode	30	30	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Milieu Centraal - Basisactiviteiten consumentenvoorlichting	1.640	1.800	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Milieu Centraal - Focusactiviteiten consumentenvoorlichting	1.822	2.100	0	0	0	0	0	**	**	—	
St. Springtij Nederland - Organisatie Springtij Forum	60	30	0	0	0	0	0	**	**	—	
Incidenteel											
<i>RVO - Opzetten en uitvoering SBIR voor NABB</i>	0	80	0	0	0	0	0	*	*	—	
<i>Frankenhuis BV - Mechanische textielrecycling 2.0</i>	0	318	0	0	0	0	0	*	*	—	
<i>Brightfiber Textiles BV - Circulair Textiel</i>	0	214	0	0	0	0	0	*	*	—	
<i>Incidentele subsidies 21.05 Duurzame Productketens</i>	1.325	1.125	0	0	0	0	0	*	*	—	
Totaal artikel	19.031	38.056	0	0	0	0	0				

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

25. De uitvoeringskosten voor deze regeling worden verantwoord door EZ.

28. Er wordt een opvolger van deze regeling verwacht in de komende jaren.

Tabel 146 Hoofdstuk XII Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 22 Omgevingsveiligheid en milieurisico's											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid BRZO-sector	0	0	0	0	0	0	0	2021	nvt	2021	28
Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2021	
Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 detailhandel 2	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
Tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 opslag en vervoer 2	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025	2022	
Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027	1.802	2.000	2.000	0	0	0	0	nvt	2026	2026	
<i>Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling versterking omgevingsveiligheid industriële activiteiten 2022–2027</i>	416	416	416	0	0	0	0				10
<i>Begroting</i>											
Vereniging Omgevingsdienst Nederland - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2021 – 2024	0	0	0	0	0	0	0	**	**	–	
Stichting Veiligheid Nederland - Onderzoek en voorlichting vuurwerk	260	260	260	0	0	0	0	**	**	–	
Vereniging Omgevingsdienst Nederland - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2025 – 2028	898	898	898	898	898	0	0	**	**	–	
Vereniging Nederlandse Gemeenten - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2025 – 2028	1.280	1.188	741	600	952	0	0	*	*	–	
Vereniging Omgevingsdienst Nederland - Meerjarenagenda Versterking VTH-stelsel	0	6.000	5.000	4.500	4.500	5.000	0				
Vereniging Omgevingsdienst Nederland - Digitalisering VTH	0	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	0	*	*	–	
<i>Incidenteel</i>											
Vereniging Omgevingsdienst NL - Versterking VTH Stelsel	7.762	5.331	898	0	0	0	0	**	**	–	
Stichting Nederland Onderneemt Maatschappelijk! - Safety Delta Nederland	328	0	0	0	0	0	0				
Vereniging OmgevingsdienstNL - Interbestuurlijk programma verbetering VTH-stelsel	705	0	0	0	0	0	0				
Vereniging Nederlandse Gemeenten - Meerjarenagenda versterking omgevingsveiligheid 2021 – 2024	0	0	0		0	0	0				
Incidentele subsidies 22.03 Veiligheid bedrijven en transport	2.244	2.149	654	3.653	3.301	49	2.949	*	*	–	
Totaal artikel	15.279	18.826	11.451	10.651	10.651	6.049	2.949				

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

10. Deze uitvoeringskosten worden niet op het subsidieartikel geadministreerd.

28. Er wordt een opvolger van deze regeling verwacht in de komende jaren.

Tabel 147 Hoofdstuk XII Artikel 97 Algemeen Departement (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 97 Algemeen Departement											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling Urban Futures Studio	–	–	–	–	–	–	0	2023	nvt	2021	
TU Delft - Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling	24	18	18	18	18	0	0	**	**	–	
<i>Incidenteel</i>											
Incidentele subsidies 97.01 Algemeen Departement	0	11	10	10	10	10	10	*	*	–	
Totaal artikel	24	29	28	28	28	10	10				

- 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
- 2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Subsidieoverzicht Mobiliteitsfonds

Tabel 148 Mobiliteitsfonds Artikel 12 Hoofdwegennet (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 12 Hoofdwegennet											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	2.113	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	0	–	–	–	9
<i>Incidenteel</i>											
NGF: DITM / Brainport Eindhoven	7.427	7.427	5.513	0	0	0	0	*	*	–	
Uitvoeringskosten RVO inzake NGF DITM/ Brainport Eindhoven	78	78	78	0	0	0	0				
Totaal artikel	9.540	9.100	7.186	1.673	1.673	1.673	0				

- 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.
- 2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Tabel 149 Mobiliteitsfonds Artikel 13 Spoorwegen (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 13 Spoorwegen											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar spoor)	1.875	1.250	625	0	0	0	0	nvt	2026	2026	
Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar spoor)	167	130	43	0	0	0	0				
Totaal artikel	1.875	1.250	625	0	0	0	0				

- 1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Tabel 150 Mobiliteitsfonds Artikel 15 Hoofdvaarwegennet (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 15 Hoofdvaarwegennet											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar water)	519	1.969	2.746	1.728	1.208	0	0	nvt	2026		
Uitvoeringskosten Stichting Connekt inzake subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water of van weg naar spoor 2023–2026 (deel van weg naar water)	240	413	240	195	115	77	24			2025	
Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek								–	–		9
Totaal artikel	519	1.969	2.746	1.728	1.208	0	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Tabel 151 Mobiliteitsfonds Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling ERTMS	0	0	0	0	0	0	0				
Subsidie ERTMS goederenlocomotieven RVO.nl	0	5.000	10.000	10.000	10.000	6.000	0			2022	
Uitvoeringskosten RVO inzake Subsidieregeling ERTMS	0	0	0	0	0	0	0				
Bijdrageregeling opgeviste explosieven 1992	100	100	100	100	100	100	0	–	–		4
Premieregeling opgeviste milieugevaarlijke stoffen	0	0	0	0	0	0	0	–	–		4
Totaal artikel	100	5.100	10.100	10.100	10.100	6.100	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

4. Deze twee regelingen hebben vanwege het karakter van de regeling geen einddatum.

Subsidieoverzicht Deltafonds

Tabel 152 Deltafonds Artikel 1 Investeren in Waterveiligheid (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 1 Investeren in Waterveiligheid											
<i>Regeling</i>											
Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	13.659	0	0	0	0	0	0	–	–		9
<i>Incidenteel</i>											
Incidentele subsidies 01.03 Investeren in waterveiligheid	0	0	0	0	0	0	0				
Stichting Deltares - JCAR-ATRACE	1.200	1.200	1.200	1.005	0	0	0	*	*		
Totaal artikel	14.859	1.200	1.200	1.005	0	0	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Tabel 153 Deltafonds Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen (bedragen x € 1.000)

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 2 Investeren in zoetwatervoorzieningen											
<i>Regeling</i>											
Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied	0	0	0	0	0	0	0	nvt	2025		
Uitvoeringskosten RVO inzake Tijdelijke subsidieregeling bevaarbaarheid jachthavens en vaargeulen IJsselmeergebied	328	0	0	0	0	0	0			2025	
Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	596	0	0	0	0	0	0	–	–		9
<i>Incidenteel</i>											
Incidentele subsidies 02.02 Ontwikkeling zoetwatervoorziening	0	0	0	0	0	0	0	*	*		
Totaal artikel	596	0	0	0	0	0	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Tabel 154 Deltafonds Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing (bedragen x € 1.000)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 3 Exploitatie, onderhoud en vernieuwing												
<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	22.057	0	0	0	0	0	0	–	–		9
<i>Incidenteel</i>												–
Totaal artikel		0	0	0	0	0	0	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Tabel 155 Deltafonds Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven (bedragen x € 1.000)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 5 Netwerkgebonden kosten en overige uitgaven												
<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	4.537	0	0	0	0	0	0	–	–		9
Totaal artikel		0	0	0	0	0	0	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Tabel 156 Deltafonds Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit (bedragen x € 1.000)

Art.	Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Artikel 7 Investeren in waterkwaliteit												
<i>Regeling</i>												
	Subsidieregeling instituten voor toegepast onderzoek	4.700	0	0	0	0	0	0	–	–		9
	Subsidieregeling stimulering uitvoering maatregelen Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	4.120	6.094	4.092	4.725	0	0	0	nvt	2028	–	
	Subsidieregeling stimulering verwijdering medicijnresten eerste tranche	5.726	32.600	0	0	0	0	0	nvt	2029	2028	
<i>Begroting</i>												
	Stichting LTO Programma's en Projecten / Kadaster - Deltaplan Agrarisch Waterbeheer	1.500	0	0	0	0	0	0	**	**		
	It Fryske Gea - Beheer- en onderhoud PAGW-maatregelen Makkumernoordwaard	–	0	325	0	0	0	0	**	**	–	

Art. Naam Subsidie (regeling)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Laatste evaluatie ¹	Volgende evaluatie (jaartal) ¹	Einddatum Subsidie (regeling) ²	Voetnoot
Stichting Aeres - Project e-DNA KRW maatlat vis	520	520	520	225	0	0	0	**	**	–	
<i>Incidenteel</i>											
Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer - EBEO	0	0	0	0	0	0	0	*	*		
Totaal artikel	16.566	39.214	4.937	4.950	0	0	0				–

1 Een * in deze kolom betreft een incidentele subsidie, een ** een begrotingssubsidie. Voor deze subsidies geldt geen periodieke evaluatieplicht.

2 Bij de subsidies die aangegeven zijn als Begrotingssubsidies en Incidentele Subsidies is geen einddatum aangegeven. Deze posten betreffen diverse subsidies die conform de Awb artikel 4:23 derde lid sub c en sub d worden verleend. Hieraan ligt derhalve geen subsidieregeling aan ten grondslag; een einddatum is niet aan de orde. Bij de Europese Regelingen zijn de evaluatiemomenten en einddatum niet van toepassing. Bij subsidies die rechtstreeks zijn gebaseerd op een formele wet is geen einddatum aangegeven omdat op grond van de vigerende Comptabiliteitswet 2001 geen horizonbepaling is verplicht.

Voetnoten:

9. Deze subsidie wordt verstrekt op grond van een subsidieregeling van EZ. Voor eventuele evaluaties wordt verwezen naar de informatie van het Ministerie van Economische Zaken.

Subsidiegrondslagen

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht geldt dat in het algemeen subsidie wordt verleend op grond van een wettelijk voorschrift. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat één van de uitzondering hierop subsidies vormen waarvan zowel de subsidieontvanger als het maximale bedrag in de begroting worden vermeld. In de tabellen «budgettaire gevolgen van beleid» bij de verschillende beleidsartikelen in deze begroting zijn in de regel <Verplichtingen> verplichtingen inbegrepen die betrekking hebben op dergelijke subsidies. Voor de subsidieverplichtingen die specifiek in onderstaande tabel worden vermeld geldt dat deze begrotingsvermelding de wettelijke grondslag vormt zoals bedoeld in artikel 4.23, derde lid, onder c, van de Algemene wet bestuursrecht. Hieronder is een overzicht van de subsidies met een wettelijke grondslag in de begroting opgenomen.

Tabel 157 Subsidiegrondslagen Hoofdstuk XII (bedragen x € 1.000)

Artikel	Artikel onderdeel	Ontvanger	Toelichting	Maximum bedrag
Artikel 11 Integraal Waterbeleid	11.01 Algemeen Waterbeleid	Provincie Friesland	De jaarlijkse bijdrage voor het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW), het adviesorgaan voor het Bestuurlijk Overleg Waddengebied.	€ 162.000
Totaal Artikel 11 subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2027:				€ 162.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid	Voor het verrichten van wetenschappelijk onderzoek als input voor verkeersveiligheidsbeleid van lenW en alle overige stakeholders.	€ 4.130.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	TeamAlert	Voor het leveren van een actieve bijdrage aan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren.	€ 1.021.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	Veilig Verkeer Nederland	Voor het leveren van een actieve bijdrage aan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers onder met name kinderen en volwassenen.	€ 3.876.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	Voor activiteiten ter ondersteuning van decentrale overheden bij het risicogestuurd werken ten behoeve van de verkeersveiligheid.	€ 157.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie	Het formuleren en actueel houden van rijvaardigheidsadviezen bij medicijnen op basis van de laatste wetenschappelijke inzichten.	€ 100.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	VeiligheidNL	Voor het verzamelen en beschikbaar stellen van ambulancedata voor ongevalsonderzoek voor verkeersveiligheidsbeleid van lenW en medeoverheden.	€ 1.000.000

Artikel	Artikel onderdeel	Ontvanger	Toelichting	Maximum bedrag
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.02 Verkeersveiligheid	Motorplatform	Voor activiteiten ter bevordering van de verkeersveiligheid van motorrijders en hun omgeving. Het Motorplatform is ontstaan nadat er vanuit motorrijders en het departement de behoefte ontstond om meer structureel beleid over (veiligheid van) motorrijden te kunnen voeren.	€ 20.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	Vereniging Fietzersbond	Voor de belangenbehartiging voor fietsen.	€ 762.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	St. Dutch Cycling Embassy - Internationale profilering Nederland Fietsland	Voor de internationale profilering van Nederland als fietsland	€ 416.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	St. Landelijk Fietsplatform - Landelijke recreatieve fietsroutes	Voor de coördinatie en monitoring van de landelijke recreatieve fietsroutes.	€ 125.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	St. Wandelnet - Landelijk wandelroutenetwerk	Voor de coördinatie en monitoring van het landelijk wandelroutenetwerk en de belangenbehartiging voor wandelen en lopen.	€ 354.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	St. Coalitie Anders Reizen - Verduurzaming zakelijke mobiliteit werkgevers	Voor ondersteunende activiteiten ten behoeve van het verduurzamen van zakelijke mobiliteit van werkgevers.	€ 250.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	Platform Hernieuwbare Brandstoffen	Het Platform is een onafhankelijk kennis- en innovatieplatform dat een belangrijke functie vervult in de inzet van hernieuwbare brandstoffen in de mobiliteitssector.	€ 100.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur	NKL is het onafhankelijke kennisinstituut van de laadinfrastructuur sector. Ze ontwikkelt en distribueert kennis die niet vanuit de markt ontstaat voor gemeenten, netbeheerders en marktpartijen.	€ 1.400.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	Vereniging Elektrische Rijders	De VER ontwikkelt nieuwe kennis door het uitvoeren van onderzoeken binnen haar ledennetwerk. Hierdoor is de VER de onafhankelijke informatiebron over elektrisch rijden voor de burger.	€ 400.000
Artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid	14.03 Slimme en Duurzame Mobiliteit	ElaadNL	ElaadNL is een initiatief van de gezamenlijke Nederlandse netbeheerders en voert onderzoeken uit die Nederland ondersteunen in het behouden van de voortrekkersrol in elektrische mobiliteit en laadinfrastructuur.	€ 770.000
Totaal Artikel 14 subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2027:				€ 14.881.000
Artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor	16.02 OV en Spoor	Stichting CROW, kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte	Voor de uitvoering van de OV Klantenbarometer 2026. De OV-Klantenbarometer is het nationale klanttevredenheidsonderzoek voor het openbaar vervoer in Nederland. Het omvat het regionale stads- en streekvervoer en sinds 2018 ook het personenvervoer op het hoofdrailnet en de Friese Waddenveren.	€ 250.000
Totaal Artikel 16 subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2027:				€ 250.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	Maatschappelijke raad Schiphol	IenW draagt financieel bij aan de activiteiten van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Dit onafhankelijke overleg- en adviesorgaan verenigt bewoners, maatschappelijke- en brancheorganisaties, en experts met als doel om de dialoog te faciliteren over het Schipholbeleid, het ministerie en Schiphol gevraagd en ongevraagd te adviseren en belangen en perspectieven van de omgeving te kanaliseren.	€ 1.068.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Lelystad	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraagt €63.000	€ 63.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Eelde	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraagt €66.000	€ 66.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Maastricht	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraagt €66.000	€ 66.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	De Commissies regionaal overleg bij de luchthaven van Rotterdam	Voor de versterking, professionalisering en opleiding van deelnemers van de overlegorganen bij de regionale burgerluchthavens van nationale betekenis. Het maximale bedrag per commissie bedraagt €66.000	€ 66.000

Artikel	Artikel onderdeel	Ontvanger	Toelichting	Maximum bedrag
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	Stichting AviAssist	Voor het verbeteren van de luchtvaartveiligheid in de regio Zuidoost Afrika. lenW heeft het initiatief genomen om te zorgen dat in die regio kennis over luchtvaartveiligheid wordt gedeeld, maar vooral goed gebruikt. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstellingen ten aanzien van luchtvaartveiligheid zoals neergelegd in het State Safety Programme.	€ 50.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	Stichting Advisering Bewonersvertegenwoordigers Regionale Luchthavens (ABReL)	Voor de inhuur van externe ondersteuning door bewonersvertegenwoordigers. lenW vindt het van belang dat bewonersorganisaties die zitting hebben in de Commissies regionaal overleg (CRO's) en het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) een bijdrage kunnen leveren aan de uitwerking van (beleids-)vraagstukken uit de Luchtvaartnota. De Stichting ABReL draagt bij aan de regionale verkenningen rond de regionale luchthavens, de bijdrage aan landelijke (beleids-)vraagstukken en deelname aan de nationale luchtvaarttafel (als uitwerking van de Luchtvaartnota).	€ 25.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	Stichting Leefbaarheid Luchthaven Eindhoven	Voor de instandhouding van het Luchthaven Eindhoven Overleg.	€ 59.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	St. Faunabeheereenheid Noord-Holland	Coördinatie ruivangsten	€ 80.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP)	Voor AIS -en ARO kosten voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba, om te voldoen aan ICAO annex 15	€ 200.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider -(DC-ANSP)	Ondersteuning luchtverkeersdienstverlening Bonaire	€ 155.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	St. Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)		€ 1.150.000
Artikel 17 Luchtvaart	17.01 Luchtvaart	TU Delft - NGF-project LiT Dutch Aviation Systems Analysis Lab (DASAL)		€ 850.000
Totaal Artikel 17 subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2027:				€ 3.898.000
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	18.01 Maritiem	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Voor het ontwerpen, operationaliseren en beheren van een digitaal platform ten behoeve van het Maritiem Masterplan. De activiteiten worden uitgevoerd van 2027 en 2028.	€ 4.976.000
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	18.01 Maritiem	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)	Voor de uitvoering van de programmaliijnen Human Capital (HC) waarbij een learning community wordt opgezet en een regeling wordt beoogd voor onderwijsinstellingen zijn voorbereidende werkzaamheden nodig gedurende de looptijd van het MMP. De werkzaamheden worden uitgevoerd van 2027 tot en met 2029.	€ 869.000
	18.01 Maritiem	Samenwerkingsverband Condor dan wel een penvoerder van het samenwerkingsverband dan wel een nog op door het samenwerkingsverband op te richten entiteit	Er is een samenwerkingsverband, genaamd CONDOR, tussen partijen die het varen op waterstof willen bevorderen. Hierin participeren scheepseigenaren, havens, decentrale overheden, leveranciers van waterstof en componenten en scheepswerven. Het samenwerkingsverband wil een entiteit oprichten, zodat zij activiteiten kunnen uitvoeren die de Vroege Fase Opschaling van waterstof in de binnenvaart bevorderen. Het betreft o.a. het standaardiseren van benodigde apparatuur, het voldoen aan technische eisen en veiligheidsvoorschriften, het borgen van voldoende beschikbaarheid van infrastructuur en hardware en de beschikbaarheid van (groene) waterstof. Voor het jaar 2027 wordt een begrotingsgrondslag gelegd.	€ 270.000
Artikel 18 Scheepvaart en Havens	18.01 Maritiem	Stichting Waterrecreatie Nederland (SWR NL)	Voor de continuering van de basisvisie recreatietoevervaartnet Nederland wordt een bijdrage verstrekt voor 2027 met als doel het financieren van een overlegorgaan tussen Rijk en de provincies, om het recreatietoevervaartnet te versterken en stremmingen/onderhoud met de verschillende beheerders af te stemmen.	€ 50.000
Artikel 18 Scheepvaart en Havens				
Totaal Artikel 18 subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2027:				€ 6.165.000

Tabel 158 Subsidiegrondslagen Mobiliteitsfonds (bedragen x € 1.000)				
Artikel	Artikel onderdeel	Ontvanger	Toelichting	Maximum bedrag
Artikel X		Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:		€ 0
Artikel X		Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2026:		€ 0

Tabel 159 Subsidiegrondslagen Deltafonds (bedragen x € 1.000)				
Artikel	Artikel onderdeel	Ontvanger	Toelichting	Maximum bedrag
Artikel 7 Investeren in Waterkwaliteit	DF 7.02 Ontwikkeling Waterkwaliteit	It Fryske Gea	Betreft een bijdrage voor het project Herinrichting Makumernoordwaard, dat doorschuift van 2026 naar 2027.	€325.000
Artikel 7 Investeren in Waterkwaliteit		Totaal subsidieverplichtingen met begrotingsgrondslag in regel <Verplichtingen> 2027:		€ 325.000

Bijlage 4: Uitwerking Strategische Evaluatieagenda

De Strategische Evaluatie Agenda (SEA) geeft inzicht in hoe lenW werkt aan de doeltreffendheid en doelmatigheid van ons beleid. Dit is nodig om beleid te kunnen opstellen en om goed geïnformeerde besluiten te kunnen nemen. Ook draagt het bij aan het (bij)sturen of doorontwikkelen van beleid op basis van lessen uit de praktijk. Door het benutten van deze inzichten wordt een hogere maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid beoogd. Naar aanleiding van de herziening Regeling Periodieke Evaluatieonderzoek (RPE) vervangt de SEA de eerdere werkwijze waarbij gebruik werd gemaakt van het overzicht van beleidsdoorlichtingen en een bijlage met geplande onderzoeken en evaluaties (Kamerstukken II 2021-2022, [31 865, nr. 203](#)).

Nauwe samenwerking vindt plaats met andere ministeries en met kennisinstellingen van lenW, zoals het KiM en het PBL om de kwaliteit en impact van beleidsonderzoek te versterken.

De SEA is opgebouwd uit hoofdthema's, thema's en subthema's. lenW kent de volgende hoofdthema's: Water en Bodem, Mobiliteit (Wegen en Verkeersveiligheid, Openbaar Vervoer en Spoor, Luchtvaart en Maritiem) en Milieu en Internationaal. Deze hoofdthema's zijn onderverdeeld in thema's die samenvallen met de opzet van de begrotingsartikelen. Daarbinnen worden subthema's (beleidsthema's) onderscheiden. De tabellen van deze «Bijlage Uitwerking Strategische Evaluatie Agenda» bevatten informatie over het thema, het subthema (beleidsthema), het type onderzoek, de beoogde afrondingsdatum, een korte toelichting van het onderzoek en het gerelateerde begrotingsartikel. In de tabellen zijn ook de relevante evaluaties van fiscale regelingen opgenomen. Onder de tabellen is een nadere toelichting te vinden.

Evaluaties en de fondsen

In de SEA is ook aandacht geschonken aan het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Waar evaluaties uitgevoerd worden die betrekking hebben op deze fondsen is dit aangegeven in de tabel.

De Rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) gefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds. Voor investeringen uit het MIRT gelden enkele spelregels die waarborgen dat er de doelmatigheid en doeltreffendheid van deze projecten wordt onderzocht. In de verkenningfase van het MIRT worden maatschappelijke kosten-baten analyses en

milieueffecten rapportages opgesteld. Hier worden de verwachte effecten en alternatieven van de investering onderzocht. In de Plan-MER procedure is geregeld dat aanzienlijk milieueffecten verplicht gemonitord worden.

De MIRT-spelregels schrijven voor dat aan het einde van de aanlegfase een opleveringsrapportage wordt opgesteld. Deze opleveringsrapportage verschaft de opdrachtgever de informatie om een opleveringsbeslissing te nemen en inzicht te krijgen in de geleerde lessen. De opleveringsrapportage biedt onder meer inzicht in de doelmatigheid van het project, wat daadwerkelijk gerealiseerd is, en de aanbevelingen die kunnen bijdragen aan een verdere verbetering van toekomstige infrastructuurprojecten.

De projecten ERTMS, PHS en Zuidasdok hebben de status van een groot project. Daardoor is de Regeling Grote Projecten hierop van toepassing. Deze regeling schrijft voor dat de minister tenminste halfjaarlijks de Tweede Kamer informeert over de voortgang en verantwoording aflegt via een Voortgangsrapportage, waarin ook kwaliteitseisen zijn opgenomen. Indien de commissie van mening is dat het groot project als afgerond kan worden beschouwd of de grootprojectstatus om een andere reden eerder kan worden beëindigd, verzoekt zij de minister de eindevaluatie op te stellen.

Voor de instandhoudingsopgave van de vier verschillende netwerken, gelden de volgende evaluatiemomenten. Elk jaar wordt via de Staat van de infrastructuur van Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail de actuele technische staat van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet, hoofdwatersystemen en de spoorinfrastructuur gemonitord. De programmatische benadering van de instandhouding maakt het mogelijk om in te spelen op risico's en onzekerheden die blijken uit deze rapportage. Hiernaast zal het instandhoudingsgedeelte van het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet binnenkort worden geëvalueerd, met een beoordeling van de doelmatigheid en doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten.

Dit jaar wordt een wetgevingsevaluatie van het Mobiliteitsfonds uitgevoerd. Het doel van de evaluatie is om vast te stellen in hoeverre de verbreding van het Mobiliteitsfonds heeft geleid tot doelmatige en integrale beleidskeuzes en aangepaste prioriteringsmechanismen. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre de wet bijdraagt aan de beoogde doelen van het Mobiliteitsfonds. De uitkomsten van de evaluatie bieden input voor mogelijke aanpassingen van wetgeving, uitvoeringspraktijk en sturingsinstrumenten.

Water en Bodem

Het hoofdthema Water en Bodem is in de IenW-begroting ondergebracht in de beleidsartikelen 11 Integraal Waterbeleid en artikel 13 Bodem en Ondergrond. De artikelindeling is vooralsnog het vertrekpunt voor de Periodieke Rapportage. Voor Integraal Waterbeleid geldt bovendien dat hiervoor middelen uit het Deltafonds worden ingezet.

Tabel 160 Water en Bodem

Uitwerking Strate-
gische Evalu-
atieagenda
Integraal waterbeleid

Algemeen waterbeleid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Periodieke rapportage Integraal Waterbeleid	Ex post synthese	2028	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 11 is Afgerond in 2021 en betrof de onderzoeksperiode 2013–2019. De komende beleidsdoorlichting zal betrekking hebben op de periode 2020–2026.	11	
Jaarlijkse voortgangsrapportage De Staat van Ons Water	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	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. SvOW over 2025 is Afgerond	11	De staat van ons water 2025
Evaluatie en monitoring voortgang Kennis en Innovatie Agende Landbouw, Water, Voedsel (waterdeel)	Ex durante	2026	Te starten	Ter voorbereiding van de nieuwe kennis en innovatieagenda water, klimaatadaptatie en marietiem voor de periode 2028-2031 monitoren en evalueren we de voortgang op het waterdeel van de missies van de Lopende kennis en innovatie agenda Landbouw, Water, Voedsel. Deze monitoring en evaluatie is toegezegd in het huidige KIC (Kennis en Innovatie Convenant) en vormt input voor de nieuwe kennis en innovatie agenda. De evaluatie moet eind 2026 afgerond zijn zodat gedurende 2027 aan de nieuwe agenda gewerkt kan worden. De evaluatie is kwalitatief van aard.	11	KIC
Evaluatie van Instrument Handreiking Gebiedspaspoort	Ex ante	2026	Te starten	In het Programma Noordzee (2022-2027), staat dat gebiedspaspoorten (GP's) na 5 jaar worden geëvalueerd. Het GP regelt voorkeursruimte voor medegebruiksvormen in windparken. Het GP voor windenergiegebied Borssele zal vanaf 2025 als eerste worden geëvalueerd. Het onderzoek is tweeledig: 1) Omdat dit het eerste GP is wat geëvalueerd gaat worden is doel van het onderzoek het ontwerpen van een generieke evaluatiemethodiek voor tot stand gekomen GP's. 2) Daarna wordt het GP Borssele (en in de toekomst ook andere windenergiegebieden) met de methodiek beoordeeld. De evaluatie bevat een externe stakeholderconsultatie die als onderzoeksopdracht wordt uitgezet.	11	
Nationaal Groeifonds project NL2120	Ex durante	2029	Te starten	In totaal is voor het project € 110 miljoen euro gereserveerd, waarvan € 70 miljoen voor de 1e fase. Op basis van de resultaten van deze eerste fase zal worden besloten over de inzet van de € 40 miljoen uit fase 2. De evaluatie zal inzicht bieden in opbrengst van fase 1 en inzichten leveren voor de inzet van middelen in fase 2.	11 (NGF)	

Waterkwaliteit

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Evaluatie Programma Noordzee	monitoring	2026	Te starten	Het Programma Noordzee 2022-2027 zal worden geëvalueerd in 2025 of 2026. Ten behoeve hiervan is in 2023 een beleidstheorie opgesteld.	11	
Eerste Beleidsevaluatie Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW)	Ex post + Ex ante	2026	Afgerond	De PAGW is een lerende organisatie en de beleidsevaluatie moet daar aan bijdragen. Deze evaluatie betreft nadrukkelijk een lerende evaluatie. In een lerende evaluatie gaat het zowel om het in beeld brengen van de bijdrage van de beleidsinspanningen aan de beoogde doelen als om het beleidsleren en de samenwerking tussen betrokkenen. De evaluatie is door PAGW	HXII (11) DF (7)	

				langs verschillende sporen ingericht, te weten; [1] Doelbereik op het gebied van ecologische waterkwaliteit en systeemkwaliteit van het water; richt zich op het in beeld brengen van de ecologische toestand en de ontwikkeling in het ecologisch doelbereik. [2] Samenwerken, Governance en Leren; richt zich op de ontwikkeling in de samenwerking tussen de partijen die aan de PAGW werken. [3] Financiën; richt zich op de vraag of de financiële uitgangspunten nog passend zijn en of het beschikbare budget conform planning wordt uitgegeven. [4] Planning; analyse over de voortgang van projecten op basis van de bedrijfsinformatie en mijlpalen uit het dashboard financiën. [5] Externe ontwikkelingen; richt zich op het in beeld brengen van milieu, sociaaleconomische en maatschappelijke ontwikkelingen die de PAGW-ambitie kunnen beïnvloeden.		
Nationaal Groeifonds project UPPWater	Ex post	2035	Te starten	Na de afronding van het project zal een evaluatie plaatsvinden naar de effecten en opbrengsten van diverse onderdelen van het project.	11 (NGF)	

Waterveiligheid						Vindplaats
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	
Beoordeling jaarlijkse kustlijn t.o.v. de Basiskustlijn	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	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	
Evaluatie Subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeergebied	Ex post	2025	Afgerond	De Tijdelijke Subsidieregeling Bevaarbaarheid IJsselmeergebied is medio 2025 geëvalueerd. Uit deze evaluatie bleek onder meer dat er geen verband kan worden gelegd tussen het nieuwe peilbesluit en het vastlopen van bootjes in de vaargeulen en jachthavens. Tevens is geconstateerd dat er nauwelijks gebruik is gemaakt van de regeling waardoor het niet efficiënt is de regeling te continueren. Op basis van deze bevindingen heeft de minister besloten de regeling per 31 oktober 2025 te beëindigen/niet te verlengen.	HXII (11) DF (2)	Verzamelbrief Water
instrumenten Maas	Ex durante	2026	Te starten	Eind 2026 zal een 1e oordeel (evaluatie) gegeven worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. Eind 2037 zal een 2e oordeel (evaluatie) worden gegeven over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. De beekdalen van de zijrivieren van de Maas in Limburg weerbaarder maken tegen extreme neerslag zodat schade en ontvruchting door overstroming van het regionale watersysteem wordt verminderd en/of voorkomen. Middels de beleidsinstrumenten van bestuurlijk overleg en subsidieregeling.	11	

**Uitwerking
Strategische
Evaluatieagenda
Bodem
en Ondergrond**

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Periodieke rapportage Bodem en Ondergrond	Ex post synthese	2027	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen alle begrotingsartikelen eens per 4 tot 7 jaar onderzocht worden. De vorige	13	

				beleidsdoorlichting van artikel 13 is Afgerond in 2020 en betrof de periode 2014-2019. De nieuwe onderzoeksperiode betreft 2020-2024 of 2020-2025.		
Doeltreffendheid specifieke uitkeringen meerjarenprogramma bodem	Ex post	2026	Lopend	Voor de financiering van de aanpak van bodemverontreiniging wordt sinds enkele jaren gewerkt met specifieke uitkeringen aan medeoverheden, waarvoorheen een brede doeluitkering werd ingezet in de bestuurlijke samenwerking tussen Rijk en medeoverheden. IenW wil de effectiviteit van deze werkwijze evalueren. Daarbij zal rekening gehouden worden met de uitwerking van de maatregel met betrekking tot SPUK's in het hoofdlijnenakkoord.	13	
Evaluatie tbv herijking bodemregelgeving	Ex post	2026	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.	13	
Klimaatadaptatie						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Wijziging van de Waterwet (5/2/2020), waarvan evaluatie Impulsregeling Klimaatadaptatie onderdeel uitmaakt.	Ex post	2025	Afgerond	Het onderzoek betreft twee evaluaties met een onderlinge samenhang. Het evaluatieonderzoek geeft antwoord op de vragen of de wetswijziging en de Impulsregeling Klimaatadaptatie het resultaat hebben opgeleverd dat de ondertekenaars van het Bestuursakkoord Klimaatadaptatie voor ogen hadden in 2020. In algemene zin worden de doeltreffendheid en effecten van de wetswijziging én van de Impulsregeling Klimaatadaptatie in de praktijk onderzocht. Het doel van de Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie was om de uitvoering van klimaatadaptatiemaatregelen door decentrale overheden te versnellen. IenW heeft voor deze regeling € 200 miljoen beschikbaar gesteld via het Deltafonds, waarbij sprake was van co-financiering (1/3 deel rijk, 2/3 deel decentrale overheden). Het beschikbare rijksbudget is bijna geheel benut. Voor 1 juli 2025 zullen de resultaten van het evaluatieonderzoek worden aangeboden aan de Kamer.	DF	Tijdelijke Impulsregeling Klimaatadaptatie en wijziging artikel Waterwet

Toelichting SEA Integraal Waterbeleid

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Binnen het thema algemeen waterbeleid wordt een generieke evaluatiemethodiek ontwikkeld om de tot stand gekomen Gebiedspaspoorten (GP's) te evalueren

De evaluaties die vallen onder het thema waterkwaliteit geven naar verwachting inzicht in of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig zijn. Tevens inzicht in een gedeeld beeld van Rijk en Regio in de analyse van de belangrijkste issues rond de waterkwaliteit. Inzicht in de doelmatigheid van de drinkwaterbedrijven via toezicht op de totstandkoming van de drinkwatertarieven en op de bedrijfsverslagen van de drinkwaterbedrijven.

Binnen het thema waterveiligheid bieden de rapporten inzicht in de effectiviteit en tijdigheid van de jaarlijkse kustmetingen, met name in hoeverre deze geschikt zijn voor het vroegtijdig signaleren van structurele kustachteruitgang.

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 Basiskustlijn (BKL) - de wettelijke referentielijn voor het Nederlandse kustbeheer. Met een dergelijke jaarlijkse berekening wil Rijkswaterstaat tijdig een structurele kustachteruitgang langs de Nederlandse kust signaleren en daar, als dat nodig is, naar handelen en maatregelen zoals zandsuppleties treffen. De resultaten van deze jaarlijkse toetsing worden gepubliceerd in het Kustlijnkaartenboek, te vinden op de site van [Rijkswaterstaat](#). Voor de bevaarbaarheid IJsselmeer gebied: inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen. Nauwe samenwerking vindt plaats met andere ministeries en met kennisinstellingen van lenW, zoals het RIVM, NIOZ en Deltares om beleidsonderzoek verder te brengen. Waar nodig wordt een bredere groep stakeholders daarbuiten geconsulteerd en bij evaluatieprocessen betrokken.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

De verkregen inzichten zullen gebruikt worden bij het optimaliseren van de praktische uitvoerbaarheid van beleid en de doelmatigheid van beleid.

Toelichting SEA Bodem en Ondergrond

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

De aanpak van bodemverontreiniging wordt, in lijn met de visie op bodemherstel, herijkt. Voorafgaand aan de implementatie wordt een ex-ante onderzoek uitgevoerd over de opzet van effectief beleid en monitoring. lenW wil de effectiviteit evalueren van de huidige financieringswijze voor de aanpak van bodemverontreiniging, waarbij specifieke uitkeringen aan medeoverheden worden ingezet in plaats van de eerdere brede doeluitkering binnen de bestuurlijke samenwerking tussen Rijk en medeoverheden

De evaluatie van de herijking biedt inzicht in de mate waarin de beoogde ontwikkeling naar een solide en toekomstbestendig bodemstelsel wordt gerealiseerd, met adequate bescherming van bodem en grondwater en een goede balans tussen beschermen en benutten. Kennissamenwerking is intensief met onder meer het RIVM en Deltares.

Het evaluatieonderzoek binnen het subthema klimaatadaptatie is gericht op het inzichtelijk maken van de doeltreffendheid en effecten van zowel de wetswijziging als de Impulsregeling Klimaatadaptatie

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

De verkregen inzichten dragen bij aan het optimaliseren van zowel de praktische uitvoerbaarheid als de doelmatigheid van het beleid.

Mobiliteit

Het hoofdthema Mobiliteit is in de lenW-begroting verdeeld over de volgende beleidsartikelen: artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid, artikel 15 Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing, artikel 16 Openbaar Vervoer en Spoor, artikel 17 Luchtvaart en artikel 18 Scheepvaart en Havens.

De artikelindeling vormt in grote lijnen het vertrekpunt voor de periodieke rapportages, met uitzondering van de vrachtwagenheffing, de tijdelijke tolheffing en het thema Mobiliteit en Gebieden. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang expliciet aandacht krijgen. Binnen het hoofdthema Mobiliteit draagt de Mobiliteitsvisie 2050 bij aan een verdere versterking van de samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen.

Naast onderstaand onderzoek doet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onderzoek op basis waarvan lenW beleid kan ontwikkelen. Elk jaar publiceert het KiM in januari een programma met een overzicht van de projecten op haar website.

Tabel 161 Mobiliteit

Uitwerking
Strategische
Evaluatie-
agenda
Wegen en
Verkeersvei-
ligheid

**Algemeen
wegen**

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
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 over de periode 2016 – 2022 is in 2024 afgerond.	XII (14) MF (12)	
Evaluatie Hinderaanpak	Ex post	2026	Afgerond	Dit is een evaluatie van het beleid dat per september 2023 is ingevoerd om de hinder bij werkzaamheden te beperken.	XII (14) MF (12)	
Evaluatie aanleg wegenprojecten 2023-2026	Ex post	2027	Te starten	In lijn met de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting art 14 over 2016 – 2023 wordt er een Ex post evaluatie uitgevoerd van aanlegprojecten.	XII (14) MF (12)	
Evaluatie instandhouding HWN 2023 – 2027	Ex post	2028	Te starten	In lijn met de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting art 14 over 2016 – 2023 wordt er een Ex post evaluatie uitgevoerd van instandhoudingsprojecten.	XII (14) MF (12)	
Evaluatie Zuidasdok	Ex post	NTB	Te starten	Vanwege de complexe en ingrijpende aard van het project Zuidasdok wordt de Kamer separaat over dit project geïnformeerd. In lijn hiermee zal er ook een separate evaluatie worden uitgevoerd. In verband met het besluitvormingsproces kan nog niet worden aangegeven wanneer deze evaluatie zal plaats vinden.	XII (14) MF (17)	
Evaluatie pauzeren en opstarten wegenprojecten	Ex post	NTB	Te starten	De afgelopen jaren zijn in verband met budget-, stikstof- en capaciteitsproblematiek diverse wegenprojecten gepauzeerd. Het proces en de resultaten zullen worden geëvalueerd. Er wordt nog onderzocht wat een goede evaluatieperiode is.	XII (14) MF (12)	
Integrale mobiliteitsanalyse (IMA)	Ex ante	2027	Lopend	Dit is een 4-jaarlijkse analyse van de verwachte autonome ontwikkeling van de mobiliteit en de effecten daarvan op een aantal verschillende thema's, waaronder verkeersveiligheid en bereikbaarheid.	XII (14) MF (12)	
Rapportage Rijkswegennet	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	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.	XII (14) MF (12)	
Staat van de infrastructuur Rijkswaterstaat	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Deze jaarlijkse rapportage gaat over de actuele technische toestand van het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet, en het hoofdwatersysteem.	XII (14) MF (12)	
MIRT overzicht	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Een overzicht van alle rijksprojecten uit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het MIRT staat voor meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport.	XII (14) MF (12)	

Verkeersveiligheid

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Wegen en Verkeersveiligheid						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Evaluatie verzorgingsplaatsen van de toekomst	Ex ante	2026	Te starten	Er wordt een Ex ante evaluatie uitgevoerd naar de inrichting van de verzorgingsplaats van de toekomst.	14	
Evaluatie tachograafvrijstelling	Ex post	2026	Lopend	Vanaf 1 juli 2025 is het toegestaan om voertuigen met een elektrische aandrijving met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg met een rijbewijs B en zonder tachograafplicht te besturen. Het besluit zal in zijn geheel na 5 jaar worden geëvalueerd. De vrijstelling van de tachograafplicht zal na 1 jaar worden geëvalueerd en binnen 18 maanden na inwerkingtreding van het besluit naar de Staten-Generaal worden gestuurd.	14	
Evaluatie Verordening (EU) 2018/85	Ex post	2026	Lopend	Het betreft de (periodieke) evaluatie van typegoedkeurings- en markttoezichtactiviteiten inzake motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.	14	
Evaluatie Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (SPV) 3de tranche	Ex durante	2027	Te starten	Onderzoek naar het aantal vermeden verkeersslachtoffers en de kosteneffectiviteit van de toegekende maatregelen uit de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.	14	
Staat van de Verkeersveiligheid	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	In de jaarlijkse Staat van de Verkeersveiligheid analyseert SWOV de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid. Belangrijke veiligheidsindicatoren hierbij zijn: het aantal verkeersdoden, het aantal verkeersgewonden en de risico's.	14	
Slimme en duurzame mobiliteit						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Monitor Smart Mobility	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Deze monitor geeft inzicht in het aanbod, gebruik, en, waar mogelijk, de effecten van smart mobility toepassingen op het wegverkeer.	14	
Voortgangsrapportage Nationale agenda laadinfrastructuur	Voortgangsrapportage	Jaarlijks	Lopend	De nationale agenda laadinfrastructuur maakt jaarlijks (publicatie begin juni) een voortgangsrapportage. Daarin wordt middels indicatoren de voortgang van het plaatsen van laadinfrastructuur van alle modaliteiten weergegeven (van personenauto tot vrachtwagen en binnenvaartschip). Daarnaast wordt ook de voortgang van de acties van de NAL-regio's en van de verschillende werkgroepen gerapporteerd.	14	
Eindevaluatie vergroeningspakket	ex post	2030	Te starten	In de periode 2024-2030 worden verschillende maatregelen uitgevoerd die zijn belegd bij verschillende directies en nieuwe en lopende programma's binnen DGMO met als doel het verduurzamen van personenmobiliteit. Naast de jaarlijkse Monitoringsrapportages wordt in 2030 een integrale beleidsevaluatie uitgevoerd.	14	
Dashboard Klimaatbeleid	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Het Dashboard Klimaatbeleid biedt jaarlijks een objectief inzicht in de voortgang van het beleid in het Klimaatplan. Het is een integrale monitor en daarmee geeft het inzicht in de voortgang op diverse aspecten van het klimaatbeleid.	14	

Uitwerking
Strategische
Evaluatie-
agenda
Wegen en
Verkeersvei-
ligheid

**Fiscale
regelingen:
eindevaluatie
klimaatakkoord
mobiliteit**

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Lange termijn verkenning toekomst autobelastingen & duurzame mobiliteit	Ex ante	2026	Lopend	Samen met het Ministerie van Financiën wordt gewerkt aan een middellange- en lange-termijnonderzoek naar de toekomst van autobelastingen en duurzame mobiliteit. Doel van dit onderzoek is om gewenste paden en doelstellingen in kaart te brengen, ook voor ná 2030. Met dit onderzoek wordt invulling gegeven aan de toegezegde tussenevaluatie uit het klimaatakkoord die in 2024 gepland stond. In 2028 worden door het ministerie van Financiën diverse andere evaluaties uitgevoerd, o.a. onbelaste reiskostenvergoeding, fiscale regelingen autobelastingen en tussenevaluatie klimaatakkoord	IX, 14	

**Werkgerelateerd
personenvervoer**

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Fietsmonitor	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Jaarlijkse Monitoring fietsforenzen	14	
Evaluatie Investerings fietsenstallingen bij OV-stations	Ex post	2026	Lopend	Voor de modaliteit Werkgerelateerde Personenvervoer voorzien wij een evaluatie van de investering van € 75 miljoen euro in fietsenstallingen bij OV-stations. Deze evaluatie zal in 2026 worden afgerond.	14	

Vrachtwagenheffing

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Monitoring uitwijkend verkeer naar aanleiding van de vrachtwagenheffing	Ex durante	2029	Lopend	In juli 2025 is de nulmeting voor de Monitoring van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing gestart. Dit eventuele uitwijkend verkeer bestaat uit heffingsplichtige vrachtwagens die wegen vermijden waarop de heffing van kracht is, door routes te kiezen over wegen waar geen heffing geldt. 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maand(en) na invoering van de vrachtwagenheffing worden de Monitoringsgegevens geëvalueerd. Uit de evaluaties zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing. Op basis hiervan kan bekeken worden of maatregelen nodig zijn.	15	
Invoeringstoets vrachtwagenheffing	Ex durante	2027	Te starten	De invoeringstoets is een beknopte bestudering van de werking van nieuwe regelgeving in de praktijk, met bijzondere aandacht voor de gevolgen voor de doelgroep en de uitvoering. Voor de vrachtwagenheffing zal deze toets naar verwachting in 2027 worden uitgevoerd.	15	
Verslag aan Staten- Generaal	Ex durante	2030	Te starten	Eerste verslag na de invoering van de vrachtwagenheffing over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk. Op grond van de Wet vrachtwagenheffing wordt dit verslag opgesteld tegelijk met het in Richtlijn 1999/62/EG bedoelde verslag aan de Europese Commissie (eens per 5 jaar, de eerstvolgende in 2030).	15	

Uitwerking Strategische Evaluatie- agenda Wegen en Verkeersvei- ligheid						
Evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030	Ex durante	2029	Te starten	Conform art. 12, vijfde lid, wordt de werking van het meerjarenprogramma voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector voor afloop van het programma geëvalueerd met het oog op de doeltreffendheid en doelmatigheid.	15	
Tijdelijke tolheffing						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Invoeringstoets tijdelijke tolheffing	Ex durante	2026	Afgerond	De invoeringstoets is een beknopte bestudering van de werking van nieuwe regelgeving in de praktijk, met bijzondere aandacht voor de gevolgen voor de doelgroep en de uitvoering. Voor de tijdelijke tolheffing wordt deze toets naar verwachting begin 2026 afgerond.	MF(12)	Invoeringstoets Tijdelijke Tolheffing TTH Blankenburgverbinding
Verslag aan Staten- Generaal	Ex durante	2028	Te starten	Onze Minister zendt telkens na vier jaar aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid van deze wet in de praktijk. De tijdelijke tolheffing bij de A24/Blankenburgverbinding is gestart in 2024.	MF(12)	
Uitwerking Strategische evaluatieagenda Openbaar Vervoer en Spoor						
Algemeen Openbaar Vervoer en Spoor						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Periodieke rapportage Openbaar Vervoer en Spoor	Ex-post synthese	2032	Te starten	Conform de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE) dienen themagewijze beleidsdoorlichtingen eens per vier tot zeven jaar plaats te vinden. De vorige beleidsdoorlichting van artikel 16 is in 2026 afgerond. De komende heeft betrekking op de periode 2024 – 2030.	16	
Spoor						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Staat van de Infra ProRail	Monitoring	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.	XII (16) MF (13)	
Voortgangsrapportage ERTMS (2x)	Ex durante	Jaarlijks	Lopend	Het programma ERTMS is aangewezen als Groot Project. Dit betekent dat tweemaal per jaar een voortgangsrapportage aan de Kamer wordt gestuurd. Hierin wordt de voortgang gemeld op de uitvoering, de behaalde mijlpalen en de financiën. Zo nodig wordt op basis van de voortgangsrapportages bijgestuurd.	XII (16) MF (17)	
Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoor (2x)	Ex durante	Jaarlijks	Lopend	Het programma PHS is aangewezen als Groot Project. Dit betekent dat tweemaal per jaar een voortgangsrapportage aan de Kamer wordt gestuurd. Hierin wordt de voortgang gemeld op de uitvoering van de verschillende projecten, de behaalde mijlpalen en de financiën. Het programma PHS is grotendeels in realisatie. Zo nodig wordt op basis van de voortgangsrapportages bijgestuurd.	XII (16) MF (17)	

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Wegen en Verkeersveiligheid						
AC ICT-toets ERTMS	Ex durante	2027	Lopend	AC ICT doet onderzoek naar een doeltreffende en doelmatige inrichting van ERTMS	XII (16) MF (17)	
MKBA Nedersaksenlijn	Ex ante	NTB	Te starten	De MKBA biedt een overzicht van de te verwachten effecten van de Nedersaksenlijn	XII (16) MF (17)	
Evaluatie Landelijk verbeterprogramma overwegen	Ex post	2027	Lopend	Op grond van de Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2022–2028 wordt een evaluatie gedaan naar de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk	XII (16) MF (13)	
Openbaar vervoer						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Staat van het openbaar vervoer	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	In de Staat van het openbaar vervoer wordt jaarlijks inzicht geboden in kwaliteit en prestaties van het ov	16	
Evaluatie BVOV - TVOV	Ex post	2026	Lopend	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	
Onderzoek naar de betaalbaarheid van het ov	Ex durante	2026	Lopend	In het onderzoek wordt het functioneren van het huidige ov systeem beschouwd en worden knelpunten en oplossingsrichtingen in kaart gebracht ten aanzien van de betaalbaarheid voor de reiziger en de (versnippering in) bekostiging van het ov door de overheid. Het onderzoek biedt de aanzet voor een nadere analyse van wat er nodig is om het ov systeem toekomstvast te houden.	16 en 25	
Brede Doel Uitkering (BDU)	Ex post	2027	Te starten	Evaluatie zal o.a. moeten gaan over rechtmatigheid, 25 doelmatigheid en doeltreffendheid van de BDU. Omdat de BDU gedecentraliseerd is zal deze evaluatie samen met de beide vervoerregio's MRDH en VRA opgepakt moeten worden.	25	
Toegankelijkheid	Ex durante	2027	Te starten	Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid is in 2022 gesloten. Halverwege de looptijd wordt een evaluatie uitgevoerd, met als doel te monitoren en waar nodig bij te sturen.	16	
Fietsparkeren	Ex durante	2027	Lopend	Het programma Fietsparkeren bij stations loopt al enige tijd. De evaluatie heeft als doel om de effectiviteit van het huidige beleid te beoordelen en te leren van ervaringen, zodat beleid eventueel kan worden verbeterd en/of aangescherpt.	16	
MKBA OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	Ex ante	2026	Lopend	De MKBA biedt een overzicht van de te verwachten effecten van het project OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	XII (16) MF (13)	
MKBA OV-Knoop Brainport Eindhoven	Ex ante	NTB	Te starten	De MKBA biedt een overzicht van de te verwachten effecten van het project OV-Knoop Brainport Eindhoven	XII (16) MF (13)	
Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Mobiliteit en Gebieden						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Brede Welvaart	Ex post	Jaarlijks	lopend	De verkenning van de Ex post evaluatie op brede welvaart is dit jaar ook opgestart. DGMO zal de relevante data (vastgestelde indicatoren uit het plan van aanpak) monitoren die van toepassing	MF(14)	

zijn op de gekozen indicatoren en hierover jaarlijks rapporteren aan de TK. Het onderzoek is specifiek gericht op de output en outcome van het programma WoMo en wordt volledig gedekt uit het programmabudget.

Naar verwachting zal er meer inzicht worden verkregen welke effecten het programma WoMo heeft op zaken die niet direct onderdeel zijn van de doelstellingen binnen scope en binnen de huidige invloedsfeer van de gekozen governance.

Op basis van de inzichten zal gekeken worden in hoeverre er optimalisaties moeten worden aangebracht in het huidige programma en welke inzichten als lessen worden vastgelegd voor toekomstige programma's.

Toelichting SEA Wegen en verkeersveiligheid Beleidsthema Algemeen wegen

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

Een van de aanbevelingen uit de recente beleidsdoorlichting van artikel 14 is om de programmering van evaluatieonderzoeken in de komende jaren tegen het licht te houden en daarmee de SEA aan te vullen. In de SEA 2026 zijn hiervoor al de eerste stappen gezet en zijn ex-post evaluaties op de Hinderaanpak, aanleg wegenprojecten, pauzeren en opstarten wegenprojecten, en Zuidasdok geagendeerd om in de periode richting het volgende synthese-onderzoek op te pakken. We verwachten hiermee een deel van de in de beleidsdoorlichting geconstateerde «witte vlekken» te kunnen ondervangen. Deze evaluaties geven inzicht in de samenhang tussen beleid en uitkomsten en geven zo ook aanknopingspunten voor de verdere ontwikkeling van doelstellingen en indicatoren, een andere belangrijke aanbeveling uit de beleidsdoorlichting. Ook op het vlak van doelmatigheid worden stappen gezet. Kwantificering is vaak lastig, maar door de beleidstheorie als vast onderdeel in evaluaties op te nemen, ontstaat hier wel meer inzicht in. De beleidsdoorlichting is recent afgerond en naar verwachting zal de SEA de komende jaren verder worden aangevuld op basis van de aanbevelingen.

Ex ante evaluaties, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), blijven van belang. De IMA wordt elke vier jaar uitgevoerd en biedt inzicht in toekomstige knelpunten en opgaven. Daarnaast fungeert de analyse als leidraad bij het maken van afspraken in bestuurlijke overleggen.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?

De ex post evaluaties op de Hinderaanpak, aanleg wegenprojecten, pauzeren en opstarten wegenprojecten, en Zuidasdok bieden transparantie over hoe het beleid is uitgevoerd en welke resultaten zijn behaald. Dit kan bij zowel beleid als uitvoering tot verbeterpunten leiden. Denk bijvoorbeeld aan de uitvoerbaarheid van bepaalde maatregelen, afstemming met stakeholders en identificatie van valkuilen. Voor een aantal evaluaties geldt dat nog wordt nagedacht over de precieze invulling en/of moet er nog bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden. De oplevering van deze evaluatie

ligt verder in de toekomst of moet zelfs nog worden vastgesteld, toch zijn deze nu al geagendeerd omdat er een strategisch belang is voor het volgende synthese-onderzoek.

Beleidsthema Verkeersveiligheid

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

De ex post evaluatie van de tachograaf vrijstelling is van belang om al op korte termijn de effecten op de verkeersveiligheid te kunnen bepalen van het ontbreken van een tachograaf. Daarbij zal ook gekeken worden naar de effecten voor de arbeidsomstandigheden en veiligheid van de bestuurders.

Het ministerie werkt aan nieuw beleid voor verzorgingsplaatsen. Een belangrijk onderdeel is de verdeling van vergunningen voor tanken, laden en shops op de verzorgingsplaatsen. De ex-ante evaluatie geeft naar verwachting inzicht in de relatie tussen de belangrijkste doelen van een beleid op de verzorgingsplaatsen en de instrumenten die zijn gekozen om deze doelen te behalen.

Ook voor het beleidsthema Verkeersveiligheid geldt dat er naar aanleiding van de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting wordt gewerkt aan aanvullingen op de SEA. De komende jaren zullen hier verdere stappen worden gezet met het oog op het volgende synthese-onderzoek.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?

Op basis van de evaluatie van de tachograaf vrijstelling kan bepaald worden of de gevolgen zodanig zijn dat er andere maatregelen genomen dienen te worden. De ex ante evaluatie zal verder gebruikt worden om in kaart te brengen hoe de uitwerking van het beleid het beste gemonitord kan worden. Zo kan de impact van het beleid op een later moment beter geëvalueerd worden.

Beleidsthema slimme en duurzame mobiliteit

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

De onderzoeken op de SEA geven inzichten in verschillende onderdelen van de transitie naar duurzame mobiliteit. Op het Dashboard Klimaatbeleid komt hiervan veel samen, voortgang op resultaten, maar ook op randvoorwaarden en inzicht in het beleid zelf.

Dat wordt doorgetrokken op de SEA voor subthema slimme en duurzame mobiliteit. In eerste instantie geeft het inzichten in hoe de maatregelen bijdragen aan ons hoofddoel van emissiereductie, en onderliggende programmadoelen. Hierbij wordt ook doelmatigheid en doeltreffendheid meegenomen. Daarnaast geven ze inzichten in hoeverre de randvoorwaarden op orde zijn, bijvoorbeeld rondom laadinfrastructuur.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

De kennis uit de evaluaties wordt vooral gebruikt om inzicht te hebben hoe we ervoor staan ten opzichte van onze doelen, en waar we moeten bijsturen. Ook geeft het bouwstenen voor nieuw beleid, maar er kan door de evaluaties ook gekozen worden om beleid niet of in andere vorm door te zetten. Het helpt ook voor doorontwikkeling van andere beleidsinstrumenten.

Toelichting SEA Vrachtwagenheffing en Tijdelijke Tolheffing
Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Er wordt een vervolgonderzoek gedaan naar Electric Road Systems (ERS). TNO en TU-Delft hebben hiervoor een maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) opgesteld voor twee trajecten, namelijk tussen de haven van Rotterdam en de haven van Antwerpen én van de Rotterdamse haven naar het Duitse achterland. De conclusie is dat het basisscenario een licht positieve uitkomst kent, maar ook gevoelig is voor een aantal onzekere aannames.

De monitoring van uitwijkend vrachtverkeer wordt vanaf 2026 uitgevoerd. In juli 2025 start een nulmeting. De nulmeting loopt tot de start van de heffing. Het onderzoek zal inzicht bieden in het (eventuele) uitwijkende verkeer van heffingsplichtige voertuigen. Uit de evaluaties van de monitoringsgegevens (van 1, 3, 6, 12, 24 en 36 maand(en) na invoering) zal blijken of en in welke mate er uitwijk optreedt ten gevolge van de vrachtwagenheffing.

Zowel de vrachtwagenheffing als de tijdelijke tolheffing betreffen nieuwe regelgeving. De doeltreffendheid en effecten van deze nieuwe regelgeving worden onderzocht. Dit gebeurt voor beide onderwerpen via een invoeringstoets (ongeveer één jaar na de start van de betreffende heffing) en een uitgebreidere evaluatie enkele jaren later.

Voor de tijdelijke tolheffing wordt telkens na vier jaar een verslag over de doeltreffendheid van de wet aan de Staten-Generaal aangeboden. Het eerste verslag zal in 2028 worden opgesteld, 4 jaar na de start van de tolheffing op de A24/Blankenburgverbinding. Voor de vrachtwagenheffing wordt dit verslag eens per 5 jaar opgesteld, te beginnen in 2030 (In de Wet vrachtwagenheffing is opgenomen dat het verslag tegelijk met het in Richtlijn 1999/62/EG bedoelde verslag aan de Europese Commissie wordt opgesteld).

De evaluatie meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zal inzicht bieden in de daadwerkelijke bijdragen in de jaren 2026-2030 van het meerjarenprogramma verduurzaming en innovatie aan de groei van het aantal emissievrije voertuigen in Nederland, aan de vermindering van luchtvervuiling en aan het efficiënter gebruik van de weg.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid?

De uitkomsten van het vervolgonderzoek van TNO en TU Delft worden meegenomen in de besluitvorming over het vervolg met betrekking tot ERS.

Op basis van het monitoring- en evaluatieonderzoek uitwijkverkeer kunnen maatregelen overwogen worden om ongewenst uitwijkverkeer door heffingsplichtige voertuigen in de toekomst te beperken. Een van de mogelijke maatregelen is het toevoegen van bepaalde wegvakken aan het heffingsnetwerk.

De inzichten uit de invoeringstoetsen en de verslagen aan de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en effecten van de vrachtwagenheffing en de tijdelijke tolheffing kunnen leiden tot bijstellingen op het gebied van betrouwbaarheid, kostenefficiëntie, beheersbaarheid, flexibiliteit en gebruiksvriendelijkheid.

De inzichten uit de evaluatie van het meerjarenprogramma terugsluis 2026-2030 zullen ingezet worden om de maatregelen in het volgende meerjarenprogramma terugsluis zo doelmatig mogelijk vorm te geven.

Toelichting SEA Openbaar Vervoer en Spoor

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

De Periodieke Rapportage van artikel 16 OV en Spoor geeft een oordeel over de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid. Daarnaast zal dit inzicht geven in de mogelijkheden om begrotingsartikel 16 verder te verbeteren met betrekking tot de informatievoorziening richting de Kamer. Daarnaast is er een aantal (periodieke) evaluaties voorzien, die toezien op de voortgang van verschillende beleidstrajecten.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/evaluatie toe te passen in beleid

We verwachten dat de inzichten uit de periodieke rapportage meer duidelijkheid geven over de «witte vlekken» binnen het beleidsonderzoek en op die manier zal bijdragen aan de programmering van de volgende SEA's. De uitkomsten van het onderzoek naar doeltreffendheid en doelmatigheid helpen daarnaast onze doelen en indicatoren beter te formuleren en vergroten daarmee de transparantie van het beleid naar buiten toe. Ten slotte kunnen de verbeter- en besparingsopties in de beleidsdoorlichting bijdragen aan de keuzes die worden gemaakt over de inzet van beschikbare financiële middelen voor begrotingsartikel 16 en de daaraan gerelateerde artikelen van het Mobiliteitsfonds. De uitkomsten van evaluaties en rapportages die al voorzien zijn kunnen een bijdrage leveren aan het aanscherpen- of bijsturen van beleid.

Toelichting SEA Mobiliteit en gebieden

De toelichting voor de SEA Mobiliteit en Gebieden is volledig verwerkt in de specifieke toelichtingen op de evaluatie «Brede Welvaart» in de bovenstaande tabel.

Luchtvaart en Maritiem

Het hoofdthema Luchtvaart en Maritiem is in de lenW begroting verspreid over de beleidsartikelen 17 Luchtvaart en artikel 18 Scheepvaart en Havens. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportage/ beleidsdoorlichtingen voorslagnog het vertrekpunt.

Tabel 162 Luchtvaart en Maritiem

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Luchtvaart

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Gezamenlijke publieke belangen Directie Luchtvaart breed						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
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	

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Luchtvaart

Draagvlakonderzoek Luchtvaart	monitoring	Jaarlijks	Lopend	Het onderzoek geeft onder andere inzicht in (trends in) het draagvlak voor luchtvaart in Nederland en voor mogelijke beleidsmaatregelen. Daarnaast wordt onderzocht wat het huidige vlieggedrag van Nederlanders is en hun houding ten aanzien van toekomstig vlieggedrag. Het Draagvlakonderzoek Luchtvaart 2025 is in december 2025 gepubliceerd.	17	Luchtvaart in Nederland - Draagvlakonderzoek onder het Nederlands publiek, meting 2025 Rijksoverheid.nl
-------------------------------	------------	-----------	--------	---	----	---

Veilige Luchtvaart

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Staat van de Luchtvaart	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De Staat van de Luchtvaart wordt periodiek uitgebracht en geeft aan welke aandachtspunten de ILT-luchtvaartautoriteit (LVA) ziet in de Nederlandse luchtvaart op en rond Schiphol en andere luchthavens. De ILT-LVA treedt hier actief mee naar buiten en komt hiermee tegemoet aan de maatschappelijke wens om een zichtbare onafhankelijke toezichthouder op de luchtvaart. De meest recente Staat van de Luchtvaart 2026 is op 27 mei 2026 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2025-2026 31 936, nr. 1293).	24	Kamerstukken II, 2025-2026 31 936, nr. 1293
Evaluatie NLVP	Ex durante	2026	Lopend	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) wordt periodiek (vier tot vijf jaarlijks) geëvalueerd en de meest recente evaluatie zal in 2026 plaatsvinden. De evaluatie richt zich op het volgen van de uitvoering en het behalen van de veiligheidsdoelen zoals vastgesteld in ICAO annex 19 en nationale kaders. De aanpak sluit aan bij de voor het Rijk opgestelde richtlijnen (KCBR) voor evaluatie en monitoring voor regelgeving en beleid.	17	
Derde externe/ onafhankelijke onderzoek opvolging OVV aanbevelingen veiligheid Schiphol	Ex post	2026	Lopend	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 in 2026 een derde onafhankelijke evaluatie uitgevoerd naar de opvolging van de drie resterende deelaanbevelingen.	17	

Nederland goed verbonden

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen	monitoring	Jaarlijks	Lopend	Zoals elk jaar geeft de benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen inzichten in de hubpositie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens. Het is belangrijk dat Schiphol een concurrerend kostenniveau behoudt. Om dit te kunnen vaststellen, vindt jaarlijks een vergelijking plaats van de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen op Schiphol en tien concurrerende luchthavens. In deze benchmark wordt berekend wat op de verschillende luchthavens voor een vergelijkbaar pakket vluchten betaald zou moeten worden. In april 2025 is de Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225).	17	Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1225
Netwerkkwaliteit en staatsgaranties	monitoring	Jaarlijks	Lopend	De jaarlijkse Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties van SEO Economisch Onderzoek geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkkwaliteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende luchthavens. Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die	17	Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238

				in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. De monitor richt zich op de kwaliteit van de directe verbindingen vanaf luchthavens («directe connectiviteit»), de verbindingen vanaf luchthavens met een overstap onderweg («indirecte connectiviteit») en de huboperatie op luchthavens («hubconnectiviteit»). In juni 2025 is de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024-2025, 31 936, nr. 1238).		
Actualiseren onderzoek naar de effecten van de naar afstand gedifferentieerde vliegbelasting	ex ante	2026	Lopend	Naar aanleiding van een motie met de volgende strekking: verzoekt de regering het onderzoek naar de effecten van de vliegbelasting te actualiseren op basis van de nieuwe situatie in meerdere Europese landen, inclusief de geconstateerde weg- en concurrentie-effecten, en dit voor het Belastingplan 2027 met de Kamer te delen.	17	
Evaluatie tariefregulering Schiphol	ex-post	2025	afgerond	In 2025 zijn twee onderzoeken gedaan naar de werking van de tariefregulering van Schiphol (Kamerstukken II, 2024-2025, 29 665 nr. 530 . en Kamerstukken II, 2025-2026, 31 936 nr. 1258), met als doel om knelpunten en potentiële aanpassingen in het Besluit exploitatie luchthaven Schiphol te identificeren. Het is mogelijk dat rondom de tariefregulering nader onderzoek uitgezet wordt.	17	Kamerstukken II, 2024-2025, 29 665 nr. 530 Kamerstukken II, 2025-2026, 31 936 nr. 1258
Uitwijkgedrag reizigers	ex-post	2028	te starten	Naar aanleiding van een toezegging tijdens een commissiedebat zal het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) worden verzocht om een update van het onderzoek waarin uitwijkgedrag van reizigers tot 18 jaar en leisureverkeer zullen worden onderzocht, alsmede de effecten van de afstand gerelateerde vliegbelasting. Over de uitkomsten zal de Kamer worden geïnformeerd.	17	

Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
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 lenW een controle/validatie uit op deze onderzoeken. Daarnaast moet het gebruik dat wordt vastgelegd in de luchthavenbesluiten kunnen worden gemotiveerd en onderbouwd. Om te beoordelen of een economische onderbouwing de juiste informatie bevat zal lenW deze laten toetsen door een onafhankelijk onderzoeksbureau. In de Luchthavenbesluiten zullen de voorwaarden worden geformuleerd voor het gebruik van de luchthavens en in hoeverre er dan ruimte kan zijn voor ontwikkeling van de luchthavens. In dat kader wordt er een verkenning uitgevoerd.	17	
Monitoring van maatregelenpakket balanced approach-procedure	Monitoring	2026 en 2027	Te starten	Op 1 november 2026 is bekend hoeveel reductie van ernstig gehinderden is bereikt als gevolg van het maatregelenpakket van de Balanced Approach, dat op 1 november 2025 is ingegaan. De verwachting is dat met dit pakket 15 procent reductie van het aantal ernstig gehinderde wordt bereikt, van het totale geluidsdoel van – 20%. In 2027 wordt besloten hoe het resterende percentage zal worden behaald. Hiervoor zal ook in 2027 monitoring plaats vinden om de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsdoel te bepalen.	17	

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Luchtvaart

Energietransitie in de luchtvaart

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Monitor Innovatiestrategie	ex durante	2026	Lopend	In 2023 is de Innovatiestrategie luchtvaart gepubliceerd, hierin wordt het belang van het monitoren van de opbrengsten van de initiatieven en van de innovatiestrategie als geheel benadrukt, zodat het programma waar nodig kan worden bijgestuurd. In 2026 is de Monitor innovatiekracht luchtvaart opgeleverd met twee doelen namelijk (1) het ontwikkelen van de monitor en het adviseren over de vormgeving van toekomstige monitoring. En (2) het weergeven van de stand van zaken van de sector en mogelijke aanknopingspunten voor beleid.	17	
Evaluatie subsidieregeling proeftuin zero emissie vliegen (nieuwe aandrijftechnologieën).	Ex post	2030	Te starten	Na afronding van de subsidie wordt een eindevaluatie uitgevoerd.	17	
Evaluatie Luchtvaart in Transitie (LiT)	Ex post	2031	Te starten	Luchtvaart in Transitie is een Nationaal Groeifondsprogramma. Na afronding van het programma wordt een eindevaluatie uitgevoerd.	17 (NGF)	
Evaluatie subsidieregeling Stimulering Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (SDL)	Ex post	2031/2032	Te starten	De subsidieregeling voor Stimulering Duurzame Luchtvaartbrandstoffen (SDL) wordt in 2026 gepubliceerd. Na vijf jaar volgt een evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk.	17	

Fiscale regelingen

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Evaluatie vliegbelasting	Ex post	2027	Te starten	In deze evaluatie zal de doelmatigheid en doeltreffendheid van de vliegbelasting worden onderzocht.	IX	

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Scheepvaart en Havens

Algemeen

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
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	
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 veiligheid

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
-----------------	----------------	-----------	--------	-----------------------	---------	------------

Infrastructuur

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
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	HXII (18) MF (15)	Kamerbrief bij rapportages Staat van de Infrastructuur

				of verbeterd is. Dit wordt gebruikt in het proces rondom de besluitvorming over investeringen in de infrastructuur.	Rijkswaterstaat en ProRail Kamerstuk Rijksoverheid.nl
Integrale mobiliteitsanalyse (IMA)	Ex ante	2027	Te starten	Dit is een 4-jaarlijkse analyse van de verwachte autonome ontwikkeling van de mobiliteit en de effecten daarvan op een aantal verschillende thema's, waaronder verkeersveiligheid en bereikbaarheid.	HXII (18) MF (15)
MIRT overzicht	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	Een overzicht van alle rijksprojecten uit de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het MIRT staat voor meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport.	HXII (18) MF (15)
Evaluatie instandhouding HVWN 2023 – 2027	Ex post	2028	Te starten	In lijn met de aanbevelingen van de beleidsdoorlichting art 18 over 2014 – 2020 wordt er een Ex post evaluatie uitgevoerd van instandhoudingsprojecten.	HXII (18) MF (15)

Klimaatmitigatie

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Tijdelijke subsidieregeling elektrificatie binnenvaartschepen 2023–2027 en de subsidie aan Zero Emission Services	Ex post	2028	Te starten	Om de uitstoot van CO ₂ , stikstof en fijnstof door de binnenvaart terug te dringen, is een subsidieregeling gepubliceerd waarbij subsidie verstrekt kan worden voor activiteiten die tot doel hebben een binnenvaartschip volledig elektrisch te kunnen laten varen binnen de toepassing van het Nationaal Groeifondsproject (het Project – Zero emissie binnenvaart batterij-elektrisch zoals toegekend uit het Nationaal Groeifonds). Daarnaast is vanuit dit project een subsidie verstrekt aan Zero Emission Services voor de aanleg van laadstations en aanschaf van energiecontainers. De evaluatie betreft een onderzoek naar de doeltreffendheid en de effecten van beide subsidies in de praktijk.	18	
Evaluatie NGF-project Zero Emission Services (ZES)	Ex post	2029	Te starten	De einddatum van het project is eind 2026. In de evaluatie wordt inzicht gegeven in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het ondersteunen van het ZES-project. Het gaat daarbij zowel om de uitrol van docking stations en batterij-containers als om het aantal schepen dat vaart met ZES-batterijcontainers. Uit de ervaringen tot nog toe wordt duidelijk dat het doelbereik van de inzet op elektrisch varen niet alleen afhankelijk is van de inzet van de NGF-middelen, maar dat ook externe factoren zoals de relatieve prijsontwikkeling van fossiele brandstoffen, netcongestie en internationale normering en beprijzing van belang zijn.	18 (NGF)	
Eindevaluatie subsidieregelingen Maritiem Masterplan	Ex post	2033	Te starten	De einddatum van het project Maritiem Masterplan is eind 2033. De evaluatie betreft een eindevaluatie over doeltreffendheid en de effecten van de subsidieregelingen in de praktijk.	18 (NGF)	
Tussenevaluatie Maritiem Masterplan	Ex post	2027	Te starten	De einddatum van het project Maritiem Masterplan is eind 2033. Deze tussen evaluatie betreft een beperkt onderzoek naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de uitvoering van het NGF-project.	18 (NGF)	
Eindevaluatie Maritiem Masterplan	Ex post	2034	Te starten	De einddatum van het project Maritiem Masterplan is eind 2033. De evaluatie betreft onderzoek naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de uitvoering van het NGF-project conform 1.6 van de project overstijgende afspraken o.a. bijdrage aan economische groei, mate van succes behaalde doelstellingen en KPI's, definitieve budgetrealisatie.	18 (NGF)	

Multimodaal goederenvervoer en buisleidingen

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Luchtvaart

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Evaluatie Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)	Ex post	2028	Te starten	De einddatum van het project is eind 2027. DIL moet de digitalisering van logistieke ketens verhogen, met de volgende activiteiten: - het realiseren van een afsprakenstelsel, de Basis Data Infrastructuur (BDI), voor het delen van data binnen en tussen logistieke ketens over zee, weg, spoor en lucht, - het ontwikkelen van toepassingen die digitaal datadelen in logistieke ketens intensiveren, op basis van de BDI, - de sector (met name het mkb) bekendmaken met de BDI en de voordelen van digitaal datadelen, en het vergroten van digitale vaardigheden. Dit geheel wordt geëvalueerd	18 (NGF)	

Fiscale regelingen

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Evaluatie fiscale regelingen zeeschepen	Ex post	2028	Te starten	De evaluatie fiscale regeling zeeschepen heeft betrekking op de volgende regelingen: afdrachtvermindering zeevaart, tonnageregeling winst uit zeescheepvaart en willekeurige afschrijving op zeeschepen. De evaluatie wordt periodiek uitgevoerd en ziet toe op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid.	IX	

Toelichting SEA Luchtvaart

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

De uitkomsten van de periodieke rapportage van artikel 17 Luchtvaart zijn op 21 oktober 2024 aangeboden aan de Kamer (Kamerstukken II, 2024/25, [32861](#), nr. 86). De onderzoekers concluderen dat lenW de kaders-tellende en faciliterende rol op een doeltreffende manier heeft ingevuld. De aanbevelingen uit de periodieke rapportage zijn geen aanleiding voor een fundamentele koerswijziging in het luchtvaartbeleid. Het zijn met name procesmatige wijzigingen die zijn doorgevoerd of worden doorgevoerd. Eén aanbeveling uit de periodieke rapportage is om doelmatigheid versterkt mee te nemen in de evaluaties. Sindsdien zijn verdere stappen gezet om deze aanbeveling te implementeren, hetgeen zijn weerslag heeft gekregen in deze strategische evaluatieagenda. Doelmatigheid, de mate waarin met de inzet van een bepaalde hoeveelheid (financiële) middelen de maximale prestaties en effecten van beleid worden gerealiseerd tegen zo min mogelijk ongewenste neveneffecten, is onder andere versterkt meegenomen in de selectie van de maatregelen in de balanced approach-procedure, de evaluatie van Luchtvaart in Transitie en de evaluatie van de subsidieregelingen voor de Proeftuin Zero emissie vliegen en Stimulering duurzame luchtvaartbrandstoffen.

In het kader van het streven naar een dekkende evaluatieprogrammering voor artikel 17 Luchtvaart is aandacht besteed aan het uitvoeren van evaluatieonderzoek per (sub)thema. Een aantal thema's, zoals veilige luchtvaart en Nederland goed verbonden, worden met jaarlijkse Monitoring en evaluaties gedekt. Voor andere thema's zijn specifieke evaluatieonderzoeken opgenomen om het thema's af te dekken.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

Een prioritair onderzoek uit de strategische evaluatieagenda is de Monitoring van het maatregelenpakket balanced approach-procedure. Om te komen tot het terugdringen van de geluidbelasting rondom luchthaven Schiphol, is een geluidsdoel opgesteld en de Europese balanced

approach-procedure gevolgd. Op 2 april 2025 heeft het kabinet de balanced approach-procedure voor Schiphol afgerond en de maatregelen per 1 november 2025 geïmplementeerd. Met het maatregelenpakket is een reductie van – 15% van het aantal ernstig gehinderden en woningen binnen specifieke geluidscontouren rondom de luchthaven beoogd. Met het monitoren van het maatregelenpakket wil het kabinet vaststellen of een reductie van 15 procent - ten opzichte van de referentiesituatie en bovenop de autonome ontwikkelingen - is gerealiseerd. Het effect van het maatregelenpakket als geheel wordt in kaart gebracht, alsmede het effect van de individuele maatregelen.

Hoewel de maatregelen per november 2025 ingevoerd zijn, betekent de methodiek van het berekenen op basis van jaargemiddelden dat na 1 november 2026 definitief kan worden bepaald wat het daadwerkelijke effect van de maatregelen is geweest op basis van een heel gebruiksjaar en hoeveel geluidsreductie is bereikt als gevolg van het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure. Op dit moment is de verwachting dat met het maatregelenpakket dat nu is doorgevoerd 15% reductie van het aantal ernstig gehinderde wordt bereikt, van het totale geluidsdoel van – 20%. In 2027 wordt besloten hoe het resterende percentage zal worden behaald. Hiervoor zal ook in 2027 monitoring plaats vinden om de daadwerkelijk gerealiseerde geluidsdoel te bepalen.

Toelichting SEA Scheepvaart en Havens

In het kader van het streven naar een dekkende evaluatieprogrammering voor artikel 18 (Scheepvaart en Havens) wordt aandacht besteed aan het uitvoeren van evaluatieonderzoek per (sub)thema. In de meest recente beleidsdoorlichting is aanbevolen om voor het multimodale goederenvervoer een beleidsevaluatie uit te voeren.

Daarom is als eerste voor dit thema een evaluatie uitgevoerd en in 2026 aan de Kamer aangeboden. Voor het thema klimaatmitigatie geldt dat het beleid vooral met het financieel instrument subsidie wordt vormgegeven. De verschillende subsidieregelingen worden geëvalueerd op doeltreffendheid en doelmatigheid. Voor de NGF-projecten die binnen dit thema worden uitgevoerd zullen aparte evaluaties per NGF-project uitgevoerd worden. Voor het thema Maritieme Veiligheid geldt dat in december 2025 de EC een inspectie heeft uitgevoerd over de wijze waarop Europese regelgeving in NL is geïmplementeerd. De scope betreft: Verordening (EG) Nr. 725/2004 en de Richtlijn 2005/65/EG. Deze verordening en richtlijn hebben respectievelijk als doel om de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten te verbeteren en de veiligheid van de havens te verhogen. De rapportage van de inspectie is vertrouwelijk en kan niet worden gedeeld.

Beleidsthema infrastructuur

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

De rapportage beschrijft de technische staat van de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken op de peildatum 1 januari T-1 aan de hand van vijf criteria: Veiligheid, Levensduur, Betrouwbaarheid, Beschikbaarheid en Technische conditie.

Daarnaast bevat de rapportage kaarten die inzicht geven in de gevolgen van de huidige toestand van de drie netwerken voor gebruikers

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

Met deze rapportage kan de technische staat van de drie door Rijkswaterstaat beheerde netwerken aan de hand van de genoemde criteria worden gemonitord

Beleidsthema klimaatmitigatie

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Bij de evaluatie NGF-project Zero emission Services (ZES) worden kennisinzichten over de doeltreffendheid en doelmatigheid en de externe factoren opgedaan.

Bij de eindevaluatie van het maritiem masterplan worden de volgende kennisinzichten opgedaan: de toename van investeringen in nieuwe energielijnen in de praktijk, de bijdrage aan economische groei en marktaandeel, kostenreductie van duurzame alternatieven, de bijdragen aan reductie doelstellingen. Kennis over digitaal samenwerking in de sector, alsook verhoging arbeidsproductiviteit binnen de NL maritieme sector.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

De inzichten uit de evaluatie NGF-project Zero emission Services (ZES) en de eindevaluatie Maritiem Masterplan zijn input voor verdere aanscherping van beleid.

Beleidsthema Multimodaal goederenvervoer en buisleidingen

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Bij de evaluatie Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) worden de volgende vragen beantwoord. Op welke manier kan de Basis Data Infrastructuur (BDI) verder gestimuleerd worden, waar liggen kansen en belemmeringen? Wat is de rol van overheid voor B-to-B gegevensuitwisseling?

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

De inzichten uit de evaluatie Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) zijn input voor verdere aanscherping van beleid.

Milieu en Internationaal

Het hoofdthema Milieu en Internationaal in de IenW begroting verspreid over de volgende beleidsartikelen: artikel 19 Internationaal Beleid, artikel 20 Lucht en Geluid en artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's. De artikelindeling blijft voor de uitvoering van de periodieke rapportages vooralsnog het vertrekpunt. Dat neemt niet weg dat verbanden en samenhang de aandacht krijgen.

Tabel 163 Milieu en Internationaal

Uitwerking Strategische Evaluatie-agenda Lucht en Geluidsanering

Geluid						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Periodieke Rapportage Geluid	Ex post synthese	2029	Te starten	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 is de Omgevingswet in werking getreden en de wet- en regelgeving inhoudelijk veranderd. De beleidsevaluatie in 2022 kon geen doorwerking meer hebben in de regels zoals die van kracht zijn geworden. Gegeven de inwerkingtreding van nieuwe regels voor de geluidsanering kan 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 2029 plaatsvinden, in lijn met de eerder geplande bredere evaluatie van de Omgevingswet.	20	
Lokaal geluidbeleid	Ex post	2027/2028	Te starten	In het kader van de voorgaande beleidsdoorlichting van artikel 20 (geluid) is geconstateerd dat er geen samenvattend beeld is van de inzet van gemeenten op het punt van lokaal geluidbeleid, de kosten die daarmee samenhangen en de geboekte resultaten. Deze studie beoogt in deze lacune te voorzien.	20	
Effectonderzoek: interventies hinder	Ex durante	2027	Lopend	Effect van interventies op ervaren hinder. Het gaat hier om vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen. Hiertoe vinden metingen plaats van zowel geluidniveaus als beleving hiervan door bewoners voorafgaand en na afloop van een interventie op een saneringslocatie. Dit brengt de baten van specifieke geluidmaatregelen in de praktijk in kaart, die weer kunnen worden gebruikt in kosten-baten afwegingen en de evaluatie van het saneringsbeleid.	20	
Bijdrageregeling sanering verkeerslawaaï	Ex post	2027	Te starten	Het betreft een evaluatie van de werking van de nieuwe saneringsregeling onder de Omgevingswet	20	
Hinder en slaapverstoring	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	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.	20	
Geluidregels	Ex post	2029	Te starten	Evaluatie van de werking van de geluidregels in de Omgevingswet. Hierin wordt betrokken omgaan met afwegingsruimte. Dit naar aanleiding van de analyse door het RIVM (2019, Kamerstuk 35054 , nr. 14) over de gelijkwaardigheid van het beschermingsniveau van de geluidregels onder de Omgevingswet. Het RIVM constateerde dat het bevoegd gezag onder de Omgevingswet meer mogelijkheden heeft gekregen tot het maken van afwegingen. Op lokaal niveau kan daarmee veelal een gelijk beschermingsniveau worden geboden	20	

				als voor de Omgevingswet, maar dat is afhankelijk van de afwegingen die op decentraal niveau worden gemaakt. Deze informatie vormt input voor de bredere evaluatie van de Omgevingswet.		
Evaluatie DMC	Ex post	2026	Lopend	Het betreft een evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC). Het ministerie van lenW wil weten of het DMC in de praktijk werkt zoals is beoogd toen dit wettelijk werd vastgelegd, en of er mogelijkheden zijn voor verbetering. Het DMC is bedoeld om de kosten van geluidmaatregelen in een redelijke verhouding te laten staan ten opzichte van de baten in de vorm van de hoeveelheid geluidreductie op geluidgevoelige gebouwen. Daarbij staat de redelijke verhouding in de vorm van reductiepunten en maatregelpunten vast, maar kunnen de kosten in de praktijk wel hoger zijn dan beoogd doordat a) de maatregelpunten de werkelijke kosten niet (meer) goed representeren (mede gelet op de levensduur van maatregelen) of b) de regels van het DMC niet leiden tot de beoogde doelmatigheid. Op basis van de uitkomsten zal lenW bezien of en hoe het DMC wordt aangepast om de doelmatigheid te verbeteren.	20	
Lucht						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel	Vindplaats
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 het onderdeel Luchtkwaliteit van artikel 20 geëvalueerd als onderdeel van de periodieke evaluatie. Afhankelijk van de uitkomsten van de rapportage wordt gekeken of het beleid moet worden aangepast.	20	
Schone Lucht Akkoord	Monitoring	2026	Lopend	Het Schone Lucht Akkoord is een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de decentrale partners (provincies en gemeenten), en is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden van 2005 in 2030. Voor luchtkwaliteit is in 2019 de beleidsdoorlichting Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) uitgebracht. De kaders van het NSL zijn komen te vervallen met ingang van de Omgevingswet. Het Schone Lucht Akkoord is op 13 januari 2020 van start gegaan en loopt tot 2030. Het streven is om de volgende voortgangsrapportage in Q1 2026 af te ronden. Met de uitkomsten van het monitoringsonderzoek wordt bekeken of er extra maatregelen nodig zijn of dat het Schone Lucht Akkoord op weg is zijn doelen te halen.	20	Kamerbrief over voortgang Schone Lucht Akkoord Kamerstuk Rijksoverheid.nl
Grootschalige Concentratiekaarten Nederland	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De achtergrondconcentraties van luchtverontreinigende stoffen worden jaarlijks bepaald voor het voorgaande jaar. Deze dienen als basis voor de monitoring luchtkwaliteit welke op groter detailniveau naar de luchtkwaliteit kijkt. De kaarten worden jaarlijks uiterlijk 31 maart 2026 gepubliceerd en geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in 2025 en vooruitzichten naar 2030, 2035 en een indicatief beeld van 2040. De rapportage over de kaarten volgt voor het zomerreces. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20	Grootschalige concentratiekaarten Nederland. Rapportage 2024 RIVM

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Lucht en Geluidsanering						
Europese Rapportage Luchtkwaliteit	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De richtlijn luchtkwaliteit verplicht de lidstaten om gegevens te leveren over de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar en erover te rapporteren. Het RIVM levert namens Nederland deze gegevens aan het Europees Milieuagentschap. De gegevens betreffen meetdata van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en beoordeling. Nederland levert daarbij een rapportage als toelichting bij de data. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20	Luchtmeetnet.nl - nieuws RIVM
Monitoring van de Nationale Emissieplafonds	Monitoring	Jaarlijks	Lopend	De richtlijn Nationale Emissieplafonds verplicht lidstaten om hun emissies van luchtverontreinigende stoffen te verminderen ten opzichte van een referentiejaar. Hierover wordt aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Ook wordt een zogenaamd Informative Inventory Report jaarlijks aan het Europees Milieuagentschap verstrekt. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20	Kamerbrief over uitvoering NEC-richtlijn grensoverschrijdende luchtverontreiniging 2025 Kamerstuk Rijksoverheid.nl https://cdr.eionet.europa.eu/nl/eu/nec_revised/iir/
Monitoring Luchtkwaliteit	Monitoring	jaarlijks	Lopend	In de jaarlijks monitoring luchtkwaliteit wordt getoetst of Nederland overal aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit voldoet. Hierbij werken gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat en waterschappen samen om de benodigde detailgegevens van verkeer en veehouderijen te leveren om een dergelijk toetsing te kunnen doen. Er wordt in 2026 gekeken naar het voorgaande jaar (2025), 2030 en 2035. De rapportage moet uiterlijk 31 december 2026 beschikbaar zijn gesteld. Dit betreft een wettelijke taak. Met de rapportage wordt bekeken of de wettelijke doelen worden gehaald of dat er bijgestuurd moet worden.	20	Monitoringrapportage Luchtkwaliteit 2024 Rapport Rijksoverheid.nl

Uitwerking Strategische Evaluatieagenda Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Algemeen						
Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting	Artikel	Vindplaats
Periodieke rapportage Artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's	Ex post synthese	2026 en 2032	Te starten	De periodieke rapportage is recent gepubliceerd. De onderzoekers concluderen dat de beleidsinzet in het algemeen doeltreffend is, maar ziet mogelijkheden voor verdere verbetering. Hiervoor doen de onderzoekers vijf aanbevelingen, waaraan opvolging is of wordt gegeven. De onderzoekers bevelen aan om: 1. De indeling van de begroting beter te laten aansluiten op de inhoudelijke organisatie. Dit moet ertoe leiden dat de doelen, instrumenten en middelen uit de begroting beter te koppelen zijn aan de financiële inzet op de begroting. 2. Per taakveld en voor de gehele beleidsdirectie, duidelijke, meer meetbare indicatoren te ontwikkelen. De meetbare gegevens en indicatoren van de beleidsdirectie worden vooral geleverd door uitvoeringsdiensten. 3. Inzicht te krijgen in de mate waarin het hoofddoel van de beleidsdirectie daadwerkelijk wordt bereikt, door beschikbare gegevens als inspecties en incidenten meer in perspectief te plaatsen. 4. Publiekelijk inzichtelijk te maken welke inzet en resultaten agentschappen leveren voor de ontvangen middelen. 5. De evaluatiemethodiek te versterken door te streven naar meer kwantitatieve evaluaties en	22	Kamerbrief over periodieke rapportage Omgevingsveiligheid en Milieurisico's 2018-2024

				door evaluaties explicieter te richten op het meten van doeltreffendheid en doelmatigheid van beleidsinstrumenten. In de Kamerbrief aanbieding Periodieke Rapportage aan de Tweede Kamer wordt beschreven hoe de directie OenM de aanbevelingen uit dit onderzoek op gaat volgen.	
Evaluatie VTH (Vergunningen, Toezicht, Handhaving) Staat van VTH	Monitoring	2027	Afgerond/ Tweejaarlijks	De Staat van VTH is een onderzoek naar het functioneren van het VTH-stelsel milieu en geeft invulling aan de wettelijke taak van de staatssecretaris van het ministerie van IenW om tweejaarlijks onderzoek te doen naar de doeltreffendheid van de VTH-taakuitvoering. Dit onderzoek vindt plaats via een nieuwe methodiek, ontwikkeld in het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) De eerste editie is eind 2025 opgeleverd, over twee jaar zal de volgende editie opgeleverd worden.	22
Beleidsevaluatie Veiligheid Biotechnologie	Ex post	2028/2029	Te starten	In 2023 is het beleid op het gebied van de milieuveiligheid van biotechnologie geëvalueerd en daarover is begin 2024 aan de Tweede Kamer gerapporteerd. Ook is in 2023 de Trendanalyse Biotechnologie -tijd voor een integrale visie- door de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) en Gezondheidsraad opgesteld. Beide rapporten hebben geleid tot nieuwe stappen in de beleidsvorming waaraan de kabinetsvisie op biotechnologie (april 2025) ten grondslag ligt en wordt verkend in hoeverre het huidige milieuveiligheidsstelsel aanpassing nodig heeft om 'toekomstproof' te zijn voor alle nieuwe biotechnologische ontwikkelingen die plaatsvinden. Ook in Europa worden diverse initiatieven genomen om de Europese regelgeving aan te passen en te actualiseren. Dit alles zal doorwerken in het Nederlandse beleid en regelgeving. Afhankelijk van de exacte timing de komende jaren van mogelijke (rigoreuzere) wijzigingen in Besluit en/of Regeling ggo ligt het voor de hand om over enkele jaren het beleid en/of de regelgeving rondom de milieuveiligheid biotechnologie opnieuw te laten evalueren.	22
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 en wordt hier vervolg aangeven 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
evaluatie ICS	Ex post	2027	Te starten	Het ICS loopt tot van 2022 tot en met 2026. In 2026 bereiden we een Ex post evaluatie voor die in 2027 kan gaan lopen.	22
Warme BLEVE convenant	Ex post	2027	Te starten	Het betreft een vrijwillige overeenkomst tussen IenW en bedrijven betrokken bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor voor het	22

Kamerbrief bij
beleidsevaluatie
Veiligheid
Biotechnologie en
verkenning
Aanvaardbaar
Risico

				scheiden van reservoirwagens en tankcontainers met brandbare gassen en brandbare vloeistoffen. Bij regelgeving voor gevaarlijke stoffen wordt vaak gebruikt gemaakt van segregatie eisen tussen gevaarlijke stoffen die met elkaar kunnen reageren of elkaar beïnvloeden bij vrijkomen of incidenten. Hier gaat het specifiek over het dusdanig samenstellen en rijden van treinen waarbij er afstand wordt gecreëerd tussen de brandbare gassen en brandbare vloeistoffen. Op het moment dat een tank met brandbare vloeistoffen lekt raakt en er brand ontstaat wordt door de aftand voorkomen dat een tank met brandbaar gas zodanig wordt opgewarmd dat deze kan falen en een explosie veroorzaken.		
Ex Durante onderzoek Fosfine	Ex durante	2027	Lopend	Dit betreft een evaluatie naar de Nederlandse inzet in het internationale fosfinedossier onder het ADN Safety Committee. Het doel is om te bepalen of de veiligheid met het huidige aangenomen maatregelenpakket voldoende is verbeterd.	22	
Ex-post: Evaluatie Cogem	Ex durante	2026	Afgerond/ Lopend	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. Deze is in Q1 2026 aan de staatssecretaris van lenW aangeboden en wordt in Q2 met beleidsreactie aan de TK aangeboden.	22	
Monitoring: evaluatieonderzoek facultatief toetsingsadvies project-mer	Monitoring	2026	Lopend	Onder de Omgevingswet (sinds 1 januari 2024) is het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. bij project-mer-plichtige projecten niet langer verplicht, maar facultatief gemaakt. De EK is toegezegd om deze wijziging na 2 jaar te evalueren.	22	Toezegging Terugkerende evaluatie van onafhankelijke toetsing en over twee jaar een evaluatie van de effecten daarvan (34.287)
Ex-post: 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 zal worden bekeken of de subsidie bekend was bij de bedrijven, of zij er gebruik van hebben gemaakt en in hoeverre het de kosten heeft gedekt. De informatie is nuttig voor het geval het instrument voor vergelijkbare situaties weer wordt overwogen. De evaluatie is in 2025 gestart en wordt in 2026 opgeleverd	22	
Evaluatie SVO regeling Safety Deals voor versterking omgevingsveiligheid	Ex post	2026	Te starten	In 2025 is gestart met de evaluatie van de regeling over de periode 2021 – 2025/2026 door een onafhankelijk adviesbureau . Start met opdracht verlening in 2025 en rapport oplevering halverwege 2026. Begin Mei 2026 volgt een advies evaluatie waarna publicatie van onderzoeksrapport wordt voorzien.	22	
ex- durante onderzoek: maatregelen aandachtsgebieden	Ex durante	2027	Te starten/ Lopend	Er is behoefte aan een evaluatie van de handreikingen, onderzoeken en praktijkvoorbeelden op de Maatregelenwiki die van toepassing zijn op het basisnet. Met name of hiermee een voldoende complete basis is voor de afweging bij ontwikkelingen langs het basisnet. Het gaat hier om de praktijkvoorbeelden die op dit moment in beeld zijn op de Maatregelenwiki en/of publiekelijk beschikbaar	22	

				zijn. Enerzijds zodat deze praktijkvoorbeelden als vaste basis kunnen bieden voor gemeenten en infrabeheerders die maatregelen overwegen en hierdoor niet meer continue op zoek hoeven naar verdere mogelijke maatregelen. Anderzijds om te evalueren hoe toepasbaar de beschikbare informatie over bijvoorbeeld maatregelen is of zou kunnen zijn. Deze evaluatie richt zich op praktijkvoorbeelden over het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen en de bescherming tegen effecten van een brand, explosie en/of gifwolk. Hierbij valt te denken aan afwegingskaders, informatie over bronmaatregelen, omgevingsmaatregelen, bouwmaatregelen en organisatorische maatregelen.	
Evaluatie Pyropass	Ex post	2027	Te starten	Vanaf 1 oktober 2024 geldt er regelgeving over de pyro-pass. Met de pyro-pass tonen kopers van professioneel vuurwerk, pyrotechnische artikelen voor theatergebruik of P2-artikelen binnen Nederland, België en Luxemburg aan dat ze de juiste vergunningen hebben.	22
Ex-durante: Financiële Zekerheidsstelling Ontmanteling	Ex durante	2026	Lopend	Doel van de financiële zekerheidsstelling is het - zoveel als redelijkerwijs mogelijk - voorkomen dat de Staat moet bijdragen aan de kosten van het buitengebruikstellen en ontmantelen van kernreactoren. Met deze evaluatie worden de huidige eisen aan de financiële zekerheidsstelling en het proces van de beoordeling ervan geëvalueerd om te zien of dit op onderdelen (verder) kan worden verbeterd.	22

Toelichting SEA Lucht en geluid

Welke kennisinzichten worden naar verwachting opgedaan?

Lucht: De voortgang van maatregelen uit het Schone Luchtakkoord wordt systematisch gemonitord en geëvalueerd. De deelnemers rapporteren over de voortgang van de uitvoeringsplannen. Tenminste eens per drie jaar vindt een voortgangsmeting plaats van het SLA door het RIVM. Dit jaar vindt er weer een voortgangsmeting plaats. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op het realiseren van gezondheidswinst voor alle burgers door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit verdergaand dan de EU-normen voor luchtkwaliteit. Inzet is om 50% gezondheidswinst in 2031 te realiseren voor luchtvervuiling uit binnenlandse bronnen, hierbij wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit. In 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden uitgebracht. Deze zijn door de Europese Unie meegenomen in de herziening van de richtlijn luchtkwaliteit. Door de jaarlijkse monitoringscyclus bestaande uit de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland en de Monitoring Luchtkwaliteit weten wij of wij op koersliggen om overal aan de strengere normen te kunnen voldoen of dat er extra maatregelen noodzakelijk zijn. Deze worden eveneens aan het Europees Milieuagentschap gerapporteerd.

Geluid: Het effect van interventies op ervaren hinder op basis van het effecten onderzoek zorgt voor een vergroting van inzicht in de effectiviteit van saneringsmaatregelen.

Het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW) geeft in een jaarlijkse rapportage inzicht in de ervaren hinder en slaapverstoring door verschillende bronnen van geluid, trillingen en geur.

Met de evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC) zullen inzichten worden verkregen over of het DMC in de praktijk werkt zoals is beoogd toen dit wettelijk werd vastgelegd.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

Lucht: Slimme keuzes voor een gezonde leefomgeving zijn urgenter dan ooit. De periodieke evaluatie van het luchtkwaliteitsbeleid, die eind 2027 verschijnt, biedt inzicht in de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid. De uitkomsten versterken transparantie en verantwoording en kunnen aanleiding geven tot bijsturing of vernieuwing van het beleid.

Geluid: De onderzoeken die zijn opgenomen in het overzicht zijn er allen op gericht om inzichten op te leveren die van belang zijn bij de volgende doorlichting van artikel 20. De inzichten uit het effecten onderzoek brengt de baten van specifieke geluidmaatregelen in de praktijk in kaart die kunnen worden gebruikt in kosten-baten afwegingen en de evaluatie van het saneringsbeleid. Het Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW) maakt het mogelijk om relatieve effecten van specifieke bronnen, waaronder opkomende bronnen, op beleving te monitoren en eventueel hierop bij te sturen via beleid.

De inzichten uit de evaluatie van het Doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen zullen als input dienen als het gaat om mogelijkheden tot verbeteringen.

Toelichting SEA Omgevingsveiligheid en Milieurisico's

Welke kennisinzichten worden er naar verwachting opgedaan?

Om de gezonde, schone en veilige leefomgeving te behouden en te verbeteren is inzicht in effectief en efficiënt beleid cruciaal. Per hoofdonderdeel zijn doelstellingen uitgeschreven. Om aan deze doelstellingen te voldoen is data nodig die onze beleidstheorieën ondersteunen dan wel ontkrachten. Per hoofdonderdeel is aandacht besteed aan evaluaties die ons deze data kunnen opleveren. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is de omgevingsveiligheid gemoderniseerd (MOV). 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. Door middel van een ex-durante onderzoek zal in 2027 een evaluatie van de handreikingen, onderzoeken en praktijkvoorbeelden op de Maatregelenwiki die van toepassing zijn op het basisnet worden uitgevoerd.

Op het gebied van kernenergie is in 2025 de ZBO-evaluatie van de ANVS uitgevoerd. Daarin staat centraal dat de ANVS in de onderzochte periode doeltreffend en doelmatig heeft gefunctioneerd. Daarnaast worden vier hoofdaanbevelingen gedaan aan het ministerie van IenW en de ANVS ter verbetering van de doeltreffendheid en doelmatigheid.

Naar aanleiding van de aanbevelingen zal het ministerie een onderzoek doen naar de manier waarop de middelen vanuit het Rijk passen bij de lange termijn context van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming en de omvang van de taken. De tijdelijke subsidieregeling vuurwerkverbod COVID-19 (TSVC-19) wordt in 2026 geëvalueerd en opgeleverd. In de evaluatie zal worden bekeken of de subsidie bekend was bij de bedrijven, of

zij er gebruik van hebben gemaakt en in hoeverre het de kosten heeft gedekt. Bovendien wordt in 2027 geëvalueerd of de pyro-pass doelmatig en effectief is gebleken.

Het evaluatieonderzoek naar de implementatie van het Verdrag van Aarhus is in 2024 opgeleverd. Het onderzoek bevat aanbevelingen om de implementatie van het verdrag in de Nederlandse wetgeving en uitvoeringspraktijk robuust en toekomstbestendig te maken. Sinds 2024 wordt gewerkt aan de opvolging van deze aanbevelingen. De Staat van VTH is een onderzoek naar het functioneren van het stelsel voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) op milieugebied. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wettelijke taak van de staatssecretaris van het ministerie van IenW om eens per twee jaar onderzoek te doen naar de doeltreffendheid van de uitvoering van de VTH-taken.

Dit onderzoek vindt plaats via een nieuwe methodiek, ontwikkeld in het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). De eerste editie is in 2025 opgeleverd, over twee jaar zal de volgende editie opgeleverd worden. Deze evaluaties dragen bij aan data die nodig is om ons beleid voor een veilige, schone en gezonde leefomgeving te realiseren. Naleving van het Verdrag van Aarhus moet ervoor zorgen dat burgers voldoende mogelijkheden hebben informatie te vergaren, te participeren in beleidsvorming en inspraak te hebben bij beleidsinitiatieven. Dit zorgt ervoor dat burgers hun leefomgeving ook als veilig, schoon en gezond ervaren.

Hoe verwachten we de kennis uit dit onderzoek/deze evaluatie toe te passen in beleid?

De evaluaties die terugblikken zijn primair bedoeld om vast te stellen of de Rijksoverheid doeltreffend heeft gehandeld en of in een vergelijkbare toekomstige situatie een vergelijkbare aanpak passend is. De uitkomsten dienen om lessen vast te leggen en beschikbaar te maken voor toekomstig beleid en uitvoering. Daarnaast vormen zij een belangrijke basis voor de verantwoording achteraf.

De evaluaties die vooruitkijken zijn gericht op het doen van aanbevelingen en het signaleren van aandachtspunten, zodat de ingezette beleidsrichting zo doeltreffend en doelmatig mogelijk kan worden voortgezet of, waar nodig, tijdig kan worden bijgestuurd.

Opvolging van aanbevelingen uit evaluaties vindt plaats op basis van een afweging van prioriteiten. Daarbij wordt de inzet van capaciteit bepaald door de geldende beleidsprioriteiten en politieke keuzes.

In 2025 is de periodieke evaluatie van begrotingsartikel 22 uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is in april 2026 aan de Tweede Kamer aangeboden. De evaluatie concludeert dat de beleidsinzet overwegend doeltreffend is en bevat vijf aanbevelingen om het beleid verder te versterken. Vanaf 2026 ligt de focus op de opvolging van deze aanbevelingen. Daarbij wordt ingezet op een betere aansluiting van de begrotingsstructuur op de beleidsorganisatie, de ontwikkeling van beter meetbare indicatoren, meer inzicht in het doelbereik, grotere transparantie over de rol van agentschappen en een bredere toepassing van kwantitatieve onderzoeksmethoden in toekomstige beleidsevaluatie.

Overig Onderzoek

lenW voert ook evaluatieonderzoeken uit die niet eenduidig onder één thema vallen of die beleidsrelevant zijn voor meerdere thema's. Om inzicht te bieden in de planning en opzet van deze onderzoeken, zijn zij opgenomen in de tabel «Overig onderzoek». De specifieke informatiebehoefte waarop elk onderzoek inspeelt, wordt toegelicht bij de desbetreffende evaluatie.

Tabel 164 Overig onderzoek

Overig
onderzoek

Mobiliteit

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Evaluatie MF	Ex post	2026	te starten	Het doel van de evaluatie is om vast te stellen in hoeverre de verbreding van het Mobiliteitsfonds heeft geleid tot doelmatige en integrale beleidskeuzes en andere prioriteringsmechanismen. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre de wet heeft bijgedragen aan de beoogde doelen van de wet MF. De uitkomsten van de evaluatie bieden input voor mogelijke aanpassingen van wetgeving, uitvoeringspraktijk en sturingsinstrumenten.	MF	

**Inspectie
leefomgeving
en transport**

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
Basiskwaliteitn	Ex durante	2026	te starten	Voorjaar 2026 is de ILT voornemens om een (incidenteel) extern onderzoek te starten naar de basiskwaliteit van het toezicht dat de ILT uitoefent. Hier zal gekeken worden of de capaciteit bij de ILT toereikend is om de basiskwaliteit te borgen	24	
IBRA	Ex ante	2027	te starten	De IBRA (Inspectie Brede Risico Analyse) is een instrument waarin inzichtelijk wordt gemaakt wat de fysieke schade kan zijn bij incidenten op alle terreinen waar de ILT werkzaam is. Deze inventarisatie is mede bepalend voor de inzet van de ILT op een aantal onderwerpen. Deze inventarisatie vindt eens in de drie jaar plaats.	24	
(publieks) Jaarverslag	Ex durante	Jaarlijks	Te starten	In het ILT Jaarverslag wordt beschreven wat de ILT heeft bereikt voor de doelstellingen, zoals deze in het ILT Jaarplan zijn beschreven. Het is een verslag van het inhoudelijke werk; de financiële gegevens worden op hoofdlijnen genoemd.	24	

**Meteorologie,
Seismologie
en
aardobservatie**

Titel onderzoek	Type onderzoek	Afronding	Status	Toelichting onderzoek	Artikel	Vindplaats
--------------------	-------------------	-----------	--------	-----------------------	---------	------------

Evaluatie WTMS	Ex post	2027	te starten	Wettelijke is bepaald dat telkens na vijf jaar, aan de Staten-Generaal een verslag wordt gestuurd over de doeltreffendheid en de effecten van de wet taken meteorologie en seismologie in de praktijk. Hiertoe behoort in ieder geval de mate van toegankelijkheid van de algemene weerberichten en de waarschuwingen aan het algemeen publiek in geval van gevaarlijk of maatschappij-ontwrichtend weer. In december 2021 is een evaluatie aan de Staten-Generaal gezonden. De beleidsvoornemens zijn in mei 2026 deels geïmplementeerd met de wijziging van de Regeling taken meteorologie en seismologie en deels zal dit met wijziging van de Wtms gebeuren.	23
Agentschap de Eilanden	Ex-ante	2029	te starten	Wettelijk is bepaald dat tenminste eens in de vijf jaar de (voorwaarden voor) doeltreffendheid en de doelmatigheid van het functioneren van het agentschap worden geëvalueerd. Het wordt aangemoedigd om bij het evalueren rekening te houden met publieke waarde(n) in den brede. Het agentschap KNMI is 2023 geëvalueerd.	23

Bijlage 5: Afkortingenlijst

Tabel 165 Afkortingenlijst

A.

ACM	Autoriteit Consument & Markt
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation
AIS/ARO	Aeronautical Information Services/Air Traffic Services Reporting Office
AMvB	Algemene Maatregel van Bestuur
ANVS	Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming
AO	Algemeen Overleg
APK	Algemene Periodieke Keuring
AR	Algemene Rekenkamer
ASA	Algemeen Strategisch Advies
AVVN	Algemene Vergadering van de VN
AWACS	Airborne Warning And Control Station
AWB	Algemene Wet Bestuursrecht
AZ	Ministerie van Algemene Zaken

B.

BAW	Bestuursakkoord Water
BBP	Bruto Binnenlands Product
BDU	Brede Doeluitkering
BES	Bonaire, Sint Eustatius en Saba
Bevb	Besluit externe veiligheid buisleidingen
Bevt	Besluit externe veiligheid transportroutes
BHOS	Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
BIRK	Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit
BIT(-toets)	Bureau ICT-Toetsing

BNP	Bruto Nationaal Product
BO	Bestuurlijk Overleg
BOA	Beleidsondersteuning en Advies
Brzo	Besluit risico's zware ongevallen
BSV	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
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
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CDM	Clean Development Mechanism
CE	Circulaire Economie
CE(-label)	Conformité Européenne
CLH	Classification and Labelling Harmonisation
CLP	Classification, Labeling and Packaging
CLRTAP	Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten
CLU	Complete Lijn Uitschakeling
CN	Caribisch Nederland
CO ₂	Koolstofdioxide
COGEM	Commissie Genetische Modificatie
COP	Conference of the Parties
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
CPB	Centraal Planbureau
CROS	Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
Ctgb	College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden

D.

DAW	Deltaplan Agrarisch Waterbeheer
dB(A)	Decibel (audio)
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance
DC-ANSP	Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider
DCC	Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing
DEF	Ministerie van Defensie
DEI+CE	Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie + Circulaire Economie
DF	Deltafonds
DGLM	Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritiem
DGMo	Directoraat-Generaal Mobiliteit
DIL	Digitale Infrastructuur Logistiek
DKTI	Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties
DMS	Documentmanagementsysteem
DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
DRPA	Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie
DTS	Digitale Transport Strategie
DuMo	Duurzame Mobiliteit
DuTo	Duurzame toegankelijkheid

E.

EASA	European Aviation Safety Agency
EC	Europese Commissie
ECAC	European Civil Aviation Conference
ECHA	European Chemicals Agency

ECMWF	European Centre for Medium-Range Weather Forecasts/Europees Centrum voor Weersverwachting en op Middellang Termijn
ECN	Energieonderzoek Centrum Nederland
EEA	European Environment Agency
EETS	European Electronic Toll Service/ Europese elektronische tolheffingsdienst
EEZ	Exclusief Economische Zone
EICB	Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart
EK	Eerste Kamer der Staten-Generaal
EMSA	European Maritime Safety Agency / Europese Maritieme Veiligheidsagentschap
EMV	(Meerjarige onderzoeksprogramma) elektromagnetische velden
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ESA	European Space Agency
ESO	Ernstige Scheepsongevallen
EU	Europese Unie
EU ETS / ETS2	EU Emissions Trading System / Europees CO ₂ emissiehandelssysteem
EZK	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
EY	Ernst & Young
F.	
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central
FQD	Fuel Quality Directive
Fin	Ministerie van Financiën
FLO	Functioneel leeftijdsontslag
fte	Fulltime Equivalent
G.	
GA	General Aviation
GEMS	Global Environment Monitoring System
GGO	Genetisch Gemodificeerd Organisme
GIS	Geluidsisolatie Schiphol
GNSBI	Greater North Sea Basin Initiative
GPWT	Groeiplan Water Technologie
GT	Gross tonnage / bruto tonnage
GVKA	Geïntegreerde Verplichtingen-Kasadministratie
GWW	Grond, weg en water
H.	
HCS	Hoge Colleges van Staat
HDA	Hoofd Dienst Aanbieder
HGIS	Homogene Groep Internationale Samenwerking
HLPW	High Level Panel on Water
HRN	Hoofdrailnetwerk
HSL	Hogesnelheidslijn
HVP	Herstel- en Veerkrachtplan
HVWN	Hoofdvaarwegennet
HWBP	Hoogwaterbeschermingsprogramma
HWN	Hoofdwegennet
HWS	Hoofdwatersystemen
I.	
IBP	Interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie- en communicatie Technologie
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IF	Infrastructuurfonds, nu het Mobiliteitsfonds (MF)

IGRAC	International Groundwater Resources Assessment Centre
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IMF	Internationaal Monetair Fonds
IMO	International Maritime Organisation
Inspire	Europese Richtlijn voor harmonisatie van geo-informatie
Interreg	Programma voor transnationale samenwerking op het gebied van innovatieve en ruimtelijke gebiedsontwikkeling
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IPDC	International Panel for Deltas and Coasts/Internationaal Panel voor Delta's en Kustgebieden
IPO	Interprovinciaal Overleg
IRM	Integraal Riviermanagement
ITS	Intelligente Transportsystemen
IWA	Internationale Wateraanpak
J.	
JenV	Ministerie van Justitie en Veiligheid
K.	
KBF	Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen
KDC	Knowledge & Development Center
KEV	Klimaat- en Energieverkenning
KF	Klimaatfonds. Zie ook KTF
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
KNMI	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KRMS	Kaderrichtlijn mariene strategie
KRW	(Europese) Kaderrichtlijn Water
KTF	Klimaat- en Transitiefonds. Zie ook KF
Kton	Kiloton (miljoen kilo)
KWIV	kwaliteitsraamwerk voor functies in de informatievoorziening
L.	
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
LAVS	Landelijk Asbestvolgsysteem
Lden	Level day-evening-night
LIB	Luchthavenindelingbesluit
Lnight	Night Level
LRH	Luchtruimherziening
LVVN	Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
LSNed	Leidingenstraat Nederland
LTSA	Lange Termijn Spooragenda
LVB	Luchthavenverkeerbesluit Schiphol
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
LVO	Landelijk Verbeterprogramma Overwegen
M.	
MER	Milieueffectrapportage
MF	Mobiliteitsfonds, voorheen het Infrastructuurfonds (IF)
MIA	Milieu investeringsaftrek
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MIVSP-II	Maritiem Informatievoorzieningen Service Punt
MJPG	Meerjarenprogramma Geluidsanering
MKB	Midden- en Kleinbedrijf
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse

MMP	Maritiem Masterplan
MOU	Memorandum of Understanding
MRS	Maatschappelijke Raad Schiphol
MSP	Maritieme Ruimtelijke Planning
MS1	Mariene Strategie 1
Mton	Megaton (1 miljard kilo)
MVI	Maatschappelijk Verantwoord Inkopen
N.	
NABO	Niet Actief Beveiligde Overweg
NAL	Nationale Agenda Laadinfra
NALV	Nederlands Actieplan voor Luchtvaartveiligheid
NAS	Nationale Adoptie Strategie/Klimaatadaptatiestrategie
NCAP	New Car Assessment Programme
NDOV	Nationale Data Openbaar Vervoer
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NEa	Nederlandse Emissieautoriteit
NEC	National Emission Ceiling
NFI	Niet-Financiële Instrumenten
NGF	Nationaal Groeifonds
NGO	Non-gouvernementele organisatie
NH ₃	Ammoniak
NIB	Netwerk en Informatie Beveiligingsrichtlijn
NIWA	Nederlandse Internationale Waterambitie
NIWO	Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie
NKWK	Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat
NLC	Nederlandse Loodsencorporatie
NLVP	Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma
NMBP	Nationale Natuur en Milieu Beleidsplan
NMCA	Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse
NMK	Nationaal Milieubeleidskader
NMP	Nationaal Milieuprogramma
NMVOS	Niet-methaan vluchtige organische stoffen
NO ₂	Stikstofdioxide
NOx	Stikstofoxiden
NOVB	Nationaal Openbaar Vervoer Beraad
NOVEX	Nationale Omgevingsvisie Extra
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NPCE	Nationaal Programma Circulaire Economie
NPLG	Nationaal Programma Landelijk Gebied
NPRA	Nationaal Programma Radioactief Afval
NRK	Nederlandse Rubber- en Kunststofindustrie
NRV	National Reference Value
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NWO	Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek
O.	
OBW	Omgevingsberaad Waddengebied
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
OD	Omgevingsdiensten
ODA	Official Development Assistance
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OLO	Omgevingsloket Online

ORS	Omgevingsraad Schiphol
OSPAR	Oslo-Parijs (verdrag)
OTIF	Organisation pour les Transports Internationaux Ferroviaires
OV	Openbaar Vervoer
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid

P.

PACE	Platform for Accelerating the Circular Economy
PAGW	Programmatische Aanpak Grote Wateren
PAS	Programma Aanpak Stikstof
PBL	Planbureau voor de Leefomgeving
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
PGS (15)	Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen
PHS	Partiële Herziening
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PM2,5	Particular Matter met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 µm
PNZ	Programma Noordzee
POW	Programma onder de omgevingswet
PRTR	(Kiev Protocol on) Pollutant Release and Transfer Registers
PSR	Projectstimuleringsregeling
PvW	Partners voor Water

R.

RAC	Risk Assessment Committee
RBV	Rijksbegrotingsvoorschriften
RCW	Regiecollege Waddengebied
RDW	Rijksdienst voor het Wegverkeer
REACH	Registratie, Evaluatie en Autorisatie Chemische Stoffen
RED	Renewable Energy Directive
RHB	Rijkshoofdboekhouding
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMO	Risk Management Options
RMRG	Regeling Maatregelen Rijvaardigheid en Geschiktheid
ROR	Richtlijn overstromingsrisico's
RPE	Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek
RVO	Rijksdienst voor ondernemend Nederland
RvS	Raad van State
RWS	Rijkswaterstaat
RWT	Rechtspersoon met een wettelijke taak
RWZI	Rioolwaterzuiveringsinstallaties

S.

SAB	Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart
SACN	Stichting Airport Coordination Netherlands
SADC	Schiphol Area Development Company
SAF	Sustainable aviation fuel
SCR	Selective Catalytic Reduction
SDG	Sustainable Development Goal
SEA	Strategische Evaluatieagenda
SEB	Schoon en Emissieloos Bouwen
SEBA	Stimuleringsregeling elektrische bedrijfsauto's
SEPP	Stimuleringsregeling elektrische personenauto's particulieren
SES	Single European Sky
SG	Staten-Generaal
SGBP's	Stroomgebiedbeheerplannen

SIWI	Stockholm International Water Institute
SLA	Schone Lucht Akkoord
SO ₂	Zwavedioxide
SPI	Safety Performance Indicators
SPRILA	Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur
SPUK	Speciale Uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SSEB	Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel
SSO	Shared Services Organisatie
SSP	State Safety Programme
StAB	State Safety Programme
SURF	Smart Urban Regions in the Future
SVHC	Substance of Very High Concern
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
SW	Stoffen en Waterketen
SWiM	Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAM	Toekomst-perspectief Automobilititeit
TEN-T	Trans-European Transport Network
TK	Tweede Kamer der Staten-Generaal
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TVG	Totaal Volume Geluid
TVOV	Transitievangnet OV
U.	
UBR	Uitvoeringsorganisatie Bedrijfsvoering Rijk
UNISDR	United Nations International Strategy for Disaster Reduction
UNEP	United Nations Environment Programme
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
UPV	Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid
UvW	Unie van Waterschappen
V.	
VAMEX	Vaarbewijzen- en Marifoon Examens
Vamil	Willekeurige afschrijving milieu-investeringen
VANG	Van Afval Naar Grondstof
VGS	Vervoer Gevaarlijke Stoffen
VN	Verenigde Naties
VNAC	Verkenning Nationaal Actieprogramma 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
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VTH	Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VWH	Vrachtwagenheffing
VWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
W.	

Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WaU	Werken aan Uitvoering
Wbb	Wet bodembescherming
WCEF	World Circular Economy Forum
WGO	Wetgevingsoverleg
WKK	Water Kwaliteit en Kwantiteit
WHO	World Health Organisation
WMO	Wereld Meteorologische Organisatie
Woo	Wet open overheid
WUR	Wageningen University & Research

Z.

ZBO	Zelfstandig Bestuursorgaan
ZESO's	Zeer Ernstige Scheepvaartongevallen
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen
