



Overdrachtsdossier

Kabinetswisseling 2017

(Peildatum 29 september 2017)

Inhoudsopgave

1. Waarom dit overdrachtdossier?	5
2. Wie en wat is IenM?	6
2.1 Waar staat IenM voor	6
2.2 Hoe ziet de IenM- organisatie er globaal uit?	7
2.3 Waar komt u IenM tegen	8
2.4 Hoe houdt IenM toezicht	9
2.5 Kennis is belangrijk voor IenM	11
2.6 IenM, Europa en de Brexit	11
2.7 Mensen bij IenM	12
2.8 Hoe ontwikkelt IenM zich	12
2.9 De financiën	14
3. Hoe staat het met de belangrijkste dossiers?	17
A. KLIMAAT- EN ENERGIETRANSITIE	18
1. Follow-up Parijs akkoord	18
2. SER Energieakkoord	19
3. Uitwerking Energieagenda	20
5. Bij- en meestook van biomassa in kolencentrales	21
6. EU-klimaatbeleid voor sectoren die niet onder emissiehandel vallen	22
7. EU-Emissiehandelsysteem voor CO ₂	23
8. Wind op land	24
9. Ruimtelijke impact van de energietransitie, inclusief Windenergie op Zee	25
10. Gaswinning/Groningen	27
B. EEN KLIMAATBESTENDIGE INRICHTING VAN ONS LAND	28
1. Waterbeleid algemeen: Deltaprogramma, Deltabeslissingen en interne organisatie	28
2. Waterveiligheid	29
3. Waterkwaliteit en Zoetwater	32
4. Drinkwater/waterketen	33
5. Klimaatadaptatie	35
6. Kustpact	37
7. Internationale Riviercommissies	37
8. Bestuurlijke organisatie waterbeleid, inclusief Stuurgroep Water	39
9. Water Internationaal	41
10. Grote wateren	42
11. IJsselmeergebied	43
12. Waddengebied/Eems Dollard	43
13. Zuidwestelijke Delta	44
14. Noordzee en Oceanen	46
C. EEN INTELLIGENT, SCHOON EN TOEGANKELIJK VERVOERSSYSTEEM VOOR IEDEREEN	48

Luchtvaart	48
1. Schiphol.....	48
2. Stelsel van samenwerkende luchthavens met Schiphol en regionale luchthavens.....	49
3. Air France KLM.....	51
4. Internationale concurrentie luchtvaart	51
5. Luchtruim.....	52
6. Luchtvaartveiligheid	53
7. Faro-dossier	55
8. Drones.....	55
9. Duurzame luchtvaart	57
10. Inzet duurzame biokerosine.....	58
11. NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (AWACS)	58
Openbaar vervoer	59
1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	59
2. Beheer, onderhoud en vervanging spoor	60
3. HSL-ZUID.....	61
4. Herpositionering ProRail	63
5. European Rail Traffic Management System (ERTMS)	64
6. Toekomstbeeld OV	65
Scheepvaart.....	66
1. Maritieme Infrastructuur (MIRT-programma vaarwegen).....	66
2. Maritieme Veiligheid	68
3. De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 - 2025.....	69
4. Vergroening scheepvaart (zee- en binnenvaart)	70
5. Programma Goederenvervoercorridors	72
Wegen.....	73
1. Aanleg en verbreding Hoofdwegennet	73
2. Smart Mobility	75
3. Instandhouding Hoofdwegennet	76
4. EU mobiliteitspakket.....	77
5. Onderwerp: Tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15	79
6. Verkeersveiligheid	80
7. Snelhedenbeleid/130 km/u.....	81
8. Leefomgeving in relatie tot hoofdwegennet.....	81
9. Innovatief gebruik satellietdata	83
Fiets.....	84
1. Agenda Fiets en aanleg fietsroutes	84
2. Samenwerkingsverbanden Fietsbeleid	85
Multimodaal	86
1. Beter Benutten	86
2. Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA).....	87
3. Topsector Logistiek.....	87
4. Duurzame mobiliteit en Duurzaamheid in MIRT	89

D. LEEFBARE EN BEREIKBARE STEDEN.....	90
1. Smart Cities	90
2. Verstedelijkingsopgave	90
3. Leegstand vastgoed	91
4. Regio's met bevolkingsdaling/ krimp.....	92
5. Ruimtelijke Economische Beleidsontwikkeling in Netwerksamenleving (REOS)	93
E. CIRCULAIRE ECONOMIE.....	94
1. Rijksbrede programma Circulaire economie	94
2. Verpakkingen (inclusief statiegeld)	95
3. 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling (Sustainable Development Goals, Verenigde Naties)	97
4. Duurzaam inkoopbeleid voor hout	98
F. GEZONDE EN VEILIGE OMGEVING.....	100
1. Nucleaire veiligheid	100
2. Modernisering Omgevingsveiligheid	103
3. Veiligheid BRZO-bedrijven.....	104
4. Vervoer Gevaarlijke Stoffen/Basisnet.....	105
5. Chemische stoffen en biociden	107
6. Bewust Omgaan met Veiligheid.....	109
7. Veiligheid Biotechnologie.....	110
8. Asbestdakenverbod 2024	111
9. Nieuw Luchtkwaliteitsplan	112
G. RUIMTELIJKE ORDENING OP MAAT	113
1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	113
2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	113
3. MIRT / Gebiedsagenda's.....	114
4. Stelselherziening omgevingsrecht (Omgevingswet): het wetstraject	116
5. Implementatie Omgevingswet.....	117
6. Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet en Stimuleringsprogramma Stedelijke kavelruil	119
7. Bodem en ondergrond	119
8. Ruimtelijk Ontwerp.....	120
9. Basisregistraties.....	121
H. IenM in het Caribisch deel van het Koninkrijk	123

1. WAAROM DIT OVERDRACHTSDOSSIER?

Dit is het overdrachtdossier van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

Doel van dit document is om u als nieuw bewindspersoon een indruk te geven van de stand van zaken van de belangrijkste IenM-dossiers. Daarbij is vanuit praktisch oogpunt 29 september 2017 als peildatum gehanteerd. Bij een beperkt aantal onderwerpen is de stand van zaken echter tot en met eerste helft oktober bijgewerkt. Het overdrachtdossier is niet geactualiseerd op basis van de ambities en doelstellingen van het regeerakkoord; het geeft dus de 'oude' situatie weer.

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

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

2. WIE EN WAT IS IENM?

2.1 Waar staat IenM voor

Nederland is een gunstig land om in te wonen en te werken. Dankzij onze geografische ligging heeft Nederland een goede uitgangspositie als toegangspoort tot Europa. Ruimte voor economische ontwikkeling gaat hand in hand met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving. IenM heeft de ambitie om daar ook in de toekomst voor te blijven zorgen. We houden ons bezig met onderwerpen die zichtbaar en tastbaar zijn in het dagelijks leven: de weg, het spoor, de vaarwegen, onze mainports, de woonomgeving, het water, het groen, het energiesysteem. En daarmee met vraagstukken waar burgers dagelijks de lusten én lasten van ondervinden. Onze infrastructuur is van wereldklasse, op het gebied van watermanagement zijn we gidsland en op ICT-vlak lopen we in de voorhoede. Maar er zijn ook files, volle treinen, periodes van wateroverlast en discussies over de locatie van windmolenparken. En om de afspraken voor het halen van de klimaatdoelen te realiseren, moet nog veel gebeuren. Dit zijn opgaven waarmee we aan de slag moeten.

Zo investeert IenM in een betere en veilige bereikbaarheid als voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. In 2016 heeft het kabinet de Actieagenda Schiphol gepresenteerd, waarmee sturing wordt gegeven aan het behouden en versterken van de concurrentiepositie van de mainport Schiphol. Daarnaast worden belangrijke file- en verkeersveiligheidsknelpunten op de weg aangepakt en wordt meer geïnvesteerd in vervanging en renovatie en aan de verbetering van de vaarwegen. Denk hierbij aan de bouw van de zeesluis Terneuzen, sluis Eefde en de verruiming van de Twentekanal. En het fijnmazige en kwalitatief hoogwaardige Nederlandse spoornetwerk wordt de komende jaren gereed gemaakt voor hoogfrequent rijden ('spoorboekloos rijden'), een grotere veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit. Voor de verdere verbetering is met de Lange Termijn Spooragenda een duidelijke koers neergezet en zijn afspraken gemaakt met de OV-partijen.

Een van de doelstellingen is om de deur-tot-deurreis te verbeteren. Naast investeringen in de infrastructuur is er daarom ook aandacht voor een betere benutting van de netwerkcapaciteit. Via het programma Beter Benutten is ingezet op de reductie van files op specifieke trajecten waar de spitsproblemen zich het meeste voordoen en waarover binnen het programma afspraken zijn gemaakt met regionale overheden en het bedrijfsleven. Daarnaast is ingezet op innovaties in de mobiliteit. De komende jaren gaat er veel veranderen. Vooral de ontwikkelingen op het gebied van zelfsturende auto's en technologie voor lage emissie van auto's volgen elkaar snel op. Hier liggen grote kansen om onze mobiliteit veiliger, schoner en effectiever te maken.

IenM investeert ook in het veilig leven met water. Bescherming tegen en voldoende beschikbaarheid van water geven de zekerheid dat Nederland ook de komende eeuw aantrekkelijk blijft als vestigingsplaats, om te wonen en te werken. Het Deltaprogramma is het nationaal programma dat hieraan invulling geeft. Het programma strekt zich uit van waterveiligheid, via waterkwaliteit tot de zoetwatervoorziening. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken hierin samen met inbreng van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Het doel is om Nederland ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoog water en te zorgen voor voldoende zoetwater. In het Deltaprogramma wordt naast de lange termijn voorkeursstrategieën ook een overzicht gegeven van de financiële middelen voor het Deltaprogramma, waarvoor het Deltafonds een belangrijk financiële bron is. De Deltacommissaris vervult een coördinerende rol bij de totstandkoming van het Deltaprogramma.

Tenslotte treedt IenM normstellend en handhavend op voor genetisch gemodificeerde organismen, chemische stoffen, locatiegebonden veiligheidsrisico's van bedrijven en gezondheidsrisico's als elektromagnetische velden en asbest.

Intussen is de wereld in beweging en is ook Nederland in beweging. IenM zit in tijden van grote veranderingen: verandering in het klimaat en de gevolgen die dat heeft voor onze fysieke leefomgeving en de veiligheid en bereikbaarheid ervan. Daarbij komen veranderingen in de internationale economische verhoudingen en de bijbehorende groeiende vervoersstromen, druk op het milieu en schaarser wordende grondstoffen. IenM ziet het als zijn taak om bij te dragen aan een economisch gezonde en leefbare aarde. De noodzaak om nu te handelen is groot.

Nederland is een concurrerende economie en wil (en kan) dat blijven, ook op de langere termijn. Daarvoor zijn gerichte investeringen nodig. Die investeringen moeten duurzaam zijn; dat is onze opdracht na het Klimaatakkoord van Parijs. En dat kan ook. De klimaatrobuuste investeringen die wij voorstaan doen recht aan de grote omslagen die zich aandienen in de fysieke leefomgeving.

Door te investeren in duurzame groei houdt IenM Nederland ook op lange termijn leefbaar, veilig en bereikbaar en blijft ons land een aantrekkelijke economische partner.

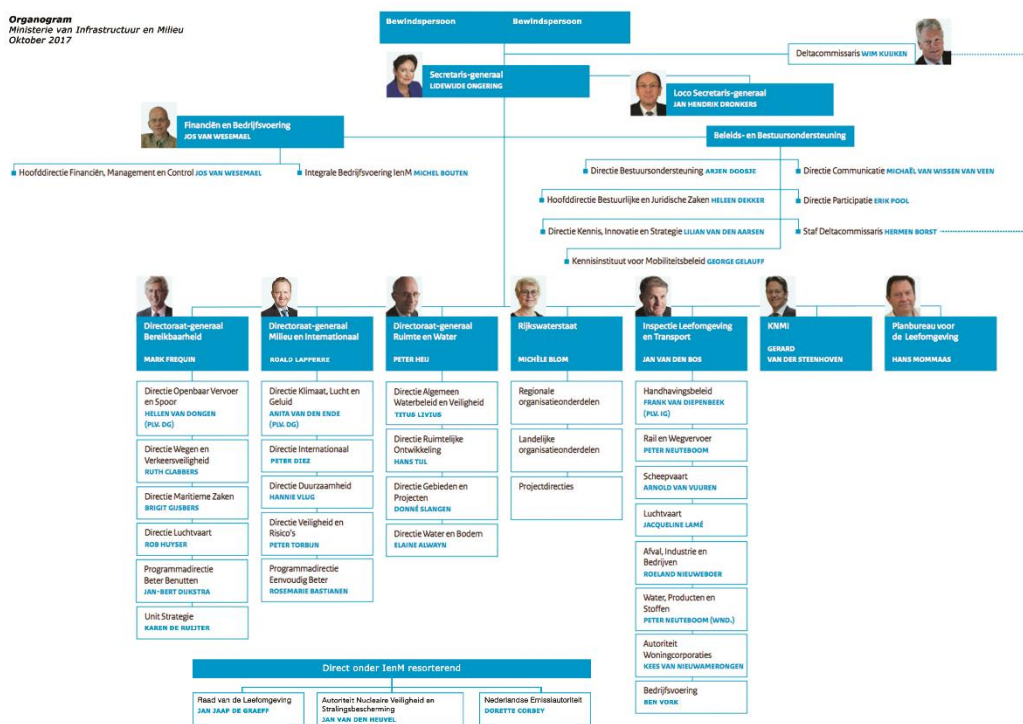
Dit alles vraagt wat van IenM. Een lange termijnvisie die richting geeft aan overheden, bedrijven en burgers. Er moeten forse stappen worden gezet: de majeure transities waar Nederland ruimte voor moet en wil vinden vereisen een integrale aanpak. Ruim baan voor pilots en experimenteren, maar ook aandacht voor de opschaling ervan. En wel zo adaptief dat de koers steeds kan worden aangepast aan nieuwe technologieën en ontwikkelingen.

Voor IenM is de rode draad dat de stappen die we zetten op weg naar duurzame groei, het verdienvermogen van Nederland op zo'n manier versterken, dat ook de doelen op het gebied van klimaat en circulaire economie worden gerealiseerd. Dan gaat het zowel om het tegengaan van de opwarming van de aarde als het opvangen van de gevolgen ervan. We zetten in op vijf transities:

1. **Klimaat en energietransitie.** Het zo snel mogelijk terugdringen van de CO₂-uitstoot tot netto nul in 2050 om daarmee bij te dragen aan het tegengaan van de opwarming van de aarde. IenM draagt daaraan bij met een klimaatbeleid dat stuurt op CO₂-reductie met heldere doelen en transitiepaden voor verschillende sectoren, met aandacht voor economische, infrastructurele en ruimtelijke aspecten.
2. **Een klimaatbestendige inrichting van ons land.** Waarbij de (gevolgen van) overstromingen en wateroverlast tot een minimum beperkt zijn en de waterkwaliteit en de zoetwatervoorziening op orde is. IenM heeft in het Deltaprogramma de hoofdlijnen van het adaptatiebeleid vastgelegd.
3. **Een intelligent, schoon en toegankelijk vervoerssysteem voor iedereen.** IenM staat voor een infrastructuur van hoge kwaliteit en een goede bereikbaarheid, met daarvoor benodigde investeringen in beheer en onderhoud, in vervanging en renovatie en in aanleg en verbetering. Met de regio's samen ondersteunt IenM de ontwikkeling naar *smart mobility*.
4. **Circulaire economie.** Nederland is binnen de EU koploper in het verantwoord omgaan met grondstoffen. IenM is het departement van duurzaamheid en streeft ernaar dat in 2050 alle grondstoffen optimaal worden ingezet en hergebruikt, producten en materialen al vanaf het ontwerp herbruikbaar zijn en nieuwe grondstoffen op duurzame wijze worden geproduceerd.
5. **Leefbare en bereikbare steden.** De noodzakelijke transities vragen slimme oplossingen op de afzonderlijke domeinen zoals mobiliteit en het energiesysteem en ze vragen ook om scherpe afwegingen. Dat leidt soms tot dilemma's. IenM moet Nederland bereikbaar houden én dit CO₂-neutraal doen. Omdat domeinen als bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimte onder één dak zitten, is IenM in staat om de spanning tussen verschillende belangen hanteerbaar te maken.

2.2 Hoe ziet de IenM- organisatie er globaal uit?

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



2.3 Waar komt u IenM tegen

IenM heeft een aantal uitvoering-, handhaving- en kennisorganisaties die midden in de maatschappij staan, zichtbaar zijn en vaak een belangrijke schakel vormen in het verkeer tussen burgers, bedrijven en de overheid. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de grootste uitvoeringsorganisatie van IenM. De 8600 medewerkers van RWS werken dagelijks aan een veilig, leefbaar en bereikbaar land. Zo'n 260 wegininspecteurs van RWS patrouilleren dagelijks op de snelwegen om weggebruikers vlot en veilig van A naar B te helpen, incidenten snel af te wikkelen en de weg weer vrij en veilig te krijgen. Daarnaast lost Rijkswaterstaat verkeersknelpunten op. In de afgelopen vier jaar is meer dan 700 kilometer asfalt aangelegd. Langs drukke wegen zijn extra rijstroken aangelegd en worden ontbrekende schakels in het hoofdwegennet met elkaar verbonden.

RWS werkt ook aan slimme oplossingen om het verkeer in beweging te houden door het verkeer te 'managen' vanuit vijf verkeerscentrales en één landelijk verkeersmanagementcentrum. Maar ook door zijn areaal beschikbaar te stellen voor experimenten met slimme mobiliteit en zelfrijdende auto's. Dat biedt nieuwe kansen om onze wegen nog beter te benutten, de dienstverlening aan de weggebruiker te verbeteren en de CO₂-uitstoot van het verkeer terug te dringen.

Het beter benutten van de vaarwegen voor goederenvervoer is een milieuvriendelijke manier om het wegverkeer te ontlasten. Daarom is RWS druk bezig om de hoofdvaarwegen op te knappen, te verbreden en te verdiepen. Ook wordt geïnvesteerd in het beter managen van scheepvaartverkeer op de vaarroutes naar het Europese achterland.

Meer dan ooit staat RWS voor de uitdaging om zijn infrastructuur zorgvuldig in te passen in de regionale leefomgeving. Met de projecten uit het programma Ruimte voor de Rivier, bijvoorbeeld, waarvan 2016 het tweede oogstjaar was. Werkend aan waterveiligheid zijn in de afgelopen jaren in het rivierengebied vele nieuwe natuur- en recreatiemogelijkheden ontstaan. In Maastricht is eind 2016 de eerste dubbellaags tunnel van Nederland opengesteld die ervoor zorgt dat de snelweg de stad niet langer in tweeën deelt en dat het verkeer de lucht in de stad niet langer vervuult.

Langs de kust, de meren en langs de grote rivieren werken RWS en de waterschappen samen aan innovatieve manieren om Nederland waterrobuust en klimaatbestendig in te richten.

Tot en met 2050 werkt RWS aan dijken en duinen die voldoen aan de nieuwe veiligheidsnormen. Tot 2028 worden meer dan 1.100 kilometer aan dijken en 256 sluizen en gemalen aangepakt, verspreid over bijna driehonderd projecten in het hele land.

RWS heeft een omvangrijk beheersgebied van vooral veel natte natuur, en is daarmee ook de grootste natuurbeheerder van het land. Niet alleen werkt RWS aan het reguleren van de waterstanden, ook wordt gewerkt aan schoner water. Samen met alle waterbeheerders wordt gewerkt aan een aanpak vanaf de bron. Zodat het oppervlaktewater van ons land niet alleen schoon genoeg is om er drinkwater van te maken en erin te kunnen zwemmen, maar ook gezond genoeg is om planten en dieren een goed leefgebied te geven.

Rijkswaterstaat zet in op energiebesparing en het terugdringen van de CO₂-uitstoot. We halen steeds meer energie uit wind, water, zon en zelfs biomassa. Het uiteindelijke doel daarvan is te komen tot een energieneutrale infrastructuur in 2030.

KNMI

Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) is een agentschap van IenM en zet zich in op het tijdig en adequaat informeren van burgers, bedrijven en overheidsorganisaties over de toestand van weer, klimaat en aardbevingen zodat bijvoorbeeld mogelijke economische schade aan tal van sectoren aanzienlijk kan worden beperkt.

Overige uitvoeringsorganisaties

IenM kent nog een groot aantal andere uitvoeringsinstanties, vaak in de vorm van zelfstandige bestuursorganen (ZBO's). De ZBO's van IenM zijn: ANVS, de Dienst Wegverkeer (RDW), Luchtverkeersleiding NL, de Nederlandse Emissie-autoriteit (NEa, zie verderop), het Kadaster en het Centraal Bureau Rijvaardigheid.

Daarnaast is IenM aandeelhouder van ProRail B.V., de organisatie die verantwoordelijk is voor een veilige en betrouwbare infrastructuur. ProRail BV is de spoorinfrastructuurbeheerder van Nederland. ProRail is daarbij verantwoordelijk voor het gehele spoorwegnet: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. In de afgelopen periode is veel ingezet op het verbeteren van de sturing op de ZBO's en op ProRail. Zo is het model van eigenaar-opdrachtgever richting ZBO's verder uitgewerkt en is er een apart team dat de departementsleiding ondersteunt in het eigenaarschap. De opdrachtgevende rol is belegd bij de beleidsdirecties die veelal direct afhankelijk zijn van ZBO's voor het uitvoeren van beleidswensen. Na een turbulente periode in 2015 zijn voor ProRail stappen gezet om de organisatie anders te positioneren: van een besloten vennootschap naar een ZBO. Hierdoor nemen de sturingsmogelijkheden van de Minister toe maar blijft het bedrijf zelfstandig genoeg om haar taken uit te voeren.

Er is door ZBO's veel energie gestoken in het verder verbeteren van de dienstverlening naar burgers en bedrijven. Belangrijke mijlpaal is eveneens het bereiken van een arbeidsvoorwaardenakkoord voor luchtverkeersleiders.

2.4 Hoe houdt IenM toezicht

Inspectie Leefomgeving en Transport

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de grootste toezichthouder van het ministerie. Naast het toezicht heeft de ILT tevens vergunningverlenende taken. Ruim 1100 medewerkers zetten zich dagelijks in voor veiligheid, zekerheid en vertrouwen in transport, infrastructuur, milieu en wonen. De Autoriteit woningcorporaties maakt deel uit van de ILT; dit deel valt onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister van BZK.¹ Verder houdt de ILT vanaf 1 juli 2016 ook toezicht op de leveringszekerheid de veiligheid en de kwaliteit van de elektriciteitsvoorziening in Caribisch Nederland voor de Minister van Economische Zaken. De ILT staat voor rechtvaardig toezicht, goede dienstverlening en adequate opsporing. Beleidsmakers bepalen de regels, burgers en bedrijven zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de inspectie ziet toe op de naleving. De ILT ziet toe op de naleving van een breed scala van wetten en regels door zeer uiteenlopende doelgroepen. Van vervoer over het land, door het water en door de lucht tot woningcorporaties en milieu. Daarmee dient de ILT het publieke belang en de economische positie van Nederland.

¹ Naast het toezicht op deze corporaties houdt ILT voor BZK ook toezicht op CE markering van bouwproducten en op energielabels. Voor VenJ wordt daarnaast nog toezicht gehouden op de Wet precursoren voor explosieven (NCTV).

De ILT staat midden in de samenleving. Ook kan iedereen bij het Meld- en Informatiecentrum van de ILT vragen stellen over regels of misstanden die de leefomgeving en het transport betreffen. Afgezet tegen het aantal onderwerpen waarop de ILT toezicht houdt- circa 160 – is het steeds zaak een goede afweging te maken tussen de beschikbare capaciteit en de gevraagde inzet 'op straat'.

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

De kritiek van buiten (o.a. ILT is weinig zichtbaar, is te technocratisch en heeft een slechte relatie met de buitenwereld) neemt de ILT ter harte. Zij moet en wil een organisatie zijn die haar maatschappelijke relevantie verankert en daarbij in staat is mee te veranderen met de politieke, maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Ook moeten vergunningverleners en handhavers ruimte behouden voor inhoudelijke verbinding en informatiedeling zodat zij signalen kunnen uitwisselen en benutten. Daarnaast is meer samenspel tussen beleid en toezicht nodig om elkaar over en weer in een vroeg stadium te informeren.

De ILT functioneert als de ogen en de oren van de minister en de staatssecretaris. De inspecteurs zien dikwijls als eerste in het veld of het beleid werkt. Maar ook nieuwe ontwikkelingen en risico's zien zij vaak als eerste. Elke twee maanden informeert de ILT in de vorm van toezichtsignalen de bewindspersonen hierover. Het gaat dan om situaties uit de dagelijkse praktijk waarin de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de wet- en regelgeving verbeterd kunnen worden. Ook kan bij de beleidsdirecties specifieke kennis of expertise van de ILT nodig zijn. Op verzoek wordt deze kennis en expertise geleverd aan de beleidsdirecties. Deze functie staat naast de handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoets (de 'HUF-toets') die de ILT uitvoert op nieuwe wet- en regelgeving.

Daarnaast heeft de ILT de ambitie om een andere aanpak van vergunningverlening en certificering te hanteren. Een papieren toets volstaat niet in alle gevallen. Een les van de Fyra-enquête is dat in voorkomende gevallen een meer kritische opstelling nodig is wanneer het toelatingsproces door derden (certificerende instellingen) wordt uitgevoerd. De ILT koerst op zakelijke vergunningverlening en optimale dienstverlening waarbij de kosten in verhouding staan tot de geleverde kwaliteit. Burgers en organisatie die met de ILT te maken hebben, staan centraal.

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

Zoals geschetst is de ILT actief in de volle breedte van het werkveld van IenM. Dit overdrachtdossier schetst niet op alle beleidsterreinen de toezichthoudende rol van de ILT, maar illustreert met een aantal concrete voorbeelden hoe veelzijdig en actueel de rol van de ILT is.

Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming

De Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) ziet er op toe dat de nucleaire veiligheid en stralingsbescherming in Nederland voldoen aan de hoogste eisen.

De ANVS bundelt deskundigheid op de terreinen nucleaire veiligheid, stralingsbescherming, beveiliging en safeguards. Voor deze onderwerpen richt de autoriteit zich op het ontwikkelen van beleid en wet- en regelgeving, vergunningverlening, toezicht en handhaving en (publieks)voorlichting. De ANVS draagt tevens bij aan veiligheidsonderzoeken en zorgt dat Nederland goed is voorbereid op eventuele stralingsincidenten.

Nederlandse Emissieautoriteit

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) ondersteunt de uitvoering van emissiehandel en de inzet van hernieuwbare energie (veelal biobrandstoffen) in het vervoer en transport en toetst als onafhankelijk toezichthouder de naleving van de regels op deze terreinen.

2.5 Kennis is belangrijk voor IenM

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

Kennis voor beleid staat hoog op de agenda, mede vanwege de bezuinigingen afgelopen jaren. In tijden van een krimpende organisatie is naast de kennis van IenM medewerkers ook de externe kennisbasis van steeds groter belang om toegerust te zijn op de vragen van de toekomst. IenM werkt dan ook samen met verschillende kennispartners. In huis vormt Rijkswaterstaat een kennisbasis van formaat en bouwt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid mee aan het kennisfundament van het mobiliteitsbeleid. Vanuit de nabije omgeving benut IenM de kennis van KNMI, RIVM, Deltares, TNO en de planbureaus (PBL, SCP, CPB). Daaromheen ligt een aantal kennisrelaties met universiteiten en private onderzoeksbureaus.

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

2.6 IenM, Europa en de Brexit

IenM is op vele dossiers en terreinen internationaal actief, o.a. in VN-verband en zeker ook in het verband van de Europese Unie.

Zo is IenM verantwoordelijk voor twee Raden: de Transportraad en de Milieuraad.

Voor zowel Milieu als Transport vinden er in principe 4 formele en 2 informele Raden per jaar plaats.

De agenda's van de Raden worden bepaald door de wetgevingsagenda van de EU en voor een deel door de thema's die het EU Voorzitterschap agendeert. Bij de Milieuraaden zijn klimaat (ETS en non-ETS/Effort Sharing Regulation), circulaire economie en stoffenbeleid (o.a. hormoonverstorende stoffen) terugkerende thema's.

Bij de Transportraden worden de diverse sectoren geagendeerd (maritiem, binnenvaart, luchtvaart, spoor en wegvervoer). Zomer 2017 is het Mobiliteitspakket uitgebracht, waarin de sociale dimensie en Eurovignet een rol spelen. In het licht van de klimaatagenda en CO2-reductie worden thema's als duurzame mobiliteit zowel aan de orde gesteld in de Milieuraad als in de Transportraad. Ook bereiden de Raden onderhandelingsmandaten van de EU voor. Te denken valt aan mandaten voor bijvoorbeeld mondiale gremia zoals ICAO (luchtvaart) en IMO (maritiem) of voor landingsrechten van luchtvervoer met derde landen. Naast deze thema's is er een aantal onderwerpen waar andere departementen het voortouw hebben die van invloed zijn op beleidsdomein van IenM. Deze kunnen aan de orde komen tijdens de Raden zelf en de voorbereidende AO's, zoals: Agenda 2030, Energie Unie, Meerjarig Financieel Kader, grensbewaking en natuurbeleid. In overleg met de bewindspersonen wordt de inzet voor de Raden vastgesteld en besproken met de Tweede Kamer. Voor iedere Milieuraad vindt een AO of SO plaats o.b.v. de geannoteerde agenda, die aan de Eerste en Tweede Kamer wordt gezonden. Na afloop van de Raad volgt een verslag aan de Eerste en Tweede Kamer

IenM is ook aangehaakt bij de ontwikkelingen rond de Brexit. De Europese Commissie onderhandelt namens de EU-27 op basis van een mandaat met het VK over een ordentelijke vertrek uit de EU. De Commissie doet dit uiteraard in nauw overleg met de lidstaten; voor Nederland is er in deze fase in beginsel geen ruimte om bilateraal te onderhandelen. Bij BZ is een tijdelijke unit ingericht om de Nederlandse inbreng in de onderhandelingen en de lobby te coördineren. Vanuit IenM is een medewerker in deze unit gedetacheerd. Er is ook regulier interdepartementaal overleg (Taskforce Brexit) voor de noodzakelijke afstemming en de voorbereiding van besluiten in de Ministeriele Commissie EU (MCEU) en de Ministerraad. Ook hierin participeert IenM actief. Voor IenM gaat het wat de inhoud van de onderhandelingen betreft met name om luchtvervoer (o.a. landingsrechten) en goederenvervoer.

2.7 Mensen bij IenM

De taakstellingen van de kabinetten Rutte I en II op het apparaatbudget zijn bijna gerealiseerd. De daarvoor noodzakelijke personele krimp loopt nog door tot 2018. De formatieve omvang van IenM was op 31-12-2016 ruim 12.000 fte. Dat aantal is globaal als volgt verdeeld:

- RWS: 8.600 fte;
- Beleid: 900 fte;
- ILT: 1.100 fte;
- KNMI, NEa, PBL en ANVS: 750 fte;
- Bedrijfsvoering en Ondersteuning: 800 fte.

2.8 Hoe ontwikkelt IenM zich

Koers IenM

In de koers 2016-2020 is verwoord welke veranderingen nodig zijn binnen IenM om de ambities voor 2030 waar te kunnen maken. De samenleving verandert. IenM moet in haar manier van werken, intern en extern, meebewegen met deze veranderingen. Dat vraagt veel van de politiek en van onze ambtelijke professionaliteit. Daarnaast heeft het een effect op de manier waarop wij ons als overheid organiseren en sturen. Het bewust inzetten van verschillende sturingsstijlen is daarbij belangrijk. Voor de toepassing van die stijlen is geen blauwdruk, het is vooral een kwestie van 'Leren door doen'. De Koers zet in op een ministerie dat inspeelt op de energieke samenleving door meer eenheid in vier P's: **P**rofessionaliteit en vakmanschap, **P**rogramma-aanpak, **P**rioriteiten en flexibiliteit en **P**rocessen.

Bestuur

De ontwikkeling van IenM naar een organisatie met een meer bestuurlijk karakter, heeft een impuls gekregen door de veranderende interactie van het ministerie met de maatschappij. Beleid komt steeds meer in gelijkwaardigheid en 'met open deuren' tot stand, onze kring van maatschappelijke partners is in korte tijd veranderd qua samenstelling, onze regelgeving wordt in rap tempo gemoderniseerd en biedt steeds meer ruimte, verantwoordelijkheid en bevoegdheden aan anderen, met name de decentrale overheden. Deze ontwikkelingen worden ondersteund vanuit een aantal specialistische expertises die centraal zijn gepositioneerd, zoals communicatie en woordvoering, bestuurlijk-juridisch en wetgeving, participatie, politiek, onderzoek, kennis en innovatie. Deze expertises werken enerzijds vanuit een ondersteunende rol voor bewindslieden en de departementale top, maar zijn anderzijds als specialistische partner betrokken in vrijwel alle beleidsprojecten van IenM.

Er wordt ook gewerkt aan de realisatie van een integraal en meer zichtbaar overkoepelende IenM-beleid, o.a. door dwarsverbanden en ontwikkelingen binnen IenM te signaleren en te agenderen. Op deze wijze wordt geïnvesteerd in de eenheid van beleid binnen de bestuurskern maar ook in de versterking van de samenwerking tussen beleid, uitvoering en toezicht.

Concrete voorbeelden van thema's waaraan thans gezamenlijk vorm wordt gegeven, zijn de versterking van de transparantie en openbaarheid van bestuur (denk aan internetconsultatie, actief openbaar maken van overheidsinformatie en behandeling van Wob-verzoeken), het ontwikkelen en borgen van de kennisfunctie, de consequente kwaliteitsborging van de IenM-producten en het implementeren van de Koers IenM 2016-2020.

Een speciaal punt van aandacht vormt het onderwerp governance, met name de eigenaarsrol voor de agentschappen en de ZBO's. Hierbij speelt niet alleen de aansturing van de bestaande ZBO's. Het gaat ook om de omvorming en opheffing van bestaande ZBO's enerzijds en de vorming van nieuwe ZBO's anderzijds. Centraal staat steeds om de publieke verantwoording en de aansturing te verbeteren. Vanaf mei 2017 valt dit raagstuk binnen de portefeuille van een speciaal daarvoor benoemde loco-SG.

Een compacte en duurzame bedrijfsvoering

IenM maakt zich hard voor een efficiënte en duurzame bedrijfsvoering.

IenM heeft de afgelopen jaren veel efficiencywinst behaald door zogenaamde 'interne sharing' van verschillende bedrijfsprocessen. Zo zijn de ondersteunende voorzieningen op het terrein van financiën, HRM, huisvesting en Informatievoorziening-ICT voor de Bestuurskern gebundeld in de shared service organisatie Integrale Bedrijfsvoering IenM (IBI). Bij RWS zijn de bedrijfsvoeringsfuncties gecentraliseerd bij de Corporate Dienst. IenM heeft ook mede de basis gelegd voor de rijksbrede shared service centra en is ook als een van de eerste departementen daarop aangesloten.

In samenhang daarmee is de capaciteitsinzet voor eigen beleidsontwikkeling op het vlak van HRM, facilitair en generieke ICT sterk afgebouwd. IenM blijft wel capaciteit inzetten om eigen inbreng te leveren bij de rijksbrede beleidsontwikkelingen en zet in op eenduidige toepassing van generieke kaders binnen het ministerie. IenM heeft twee generiek werkende inkoopuitvoeringscentra die onderdeel uitmaken van het rijksbrede inkoopstelsel. Daarnaast kent IenM bij RWS twee specialistische inkoopcentra voor Grond- weg- en waterbouw (GWW) en voor Informatietechnologie. Bovendien werkt RWS als rijksbreed opererende consulentverlener in de regio. In het kader van de gezamenlijke huisvesting in de Rijnstraat met Buitenlandse Zaken en de vreemdelingenketen is er sprake van intensieve samenwerking.

Op het terrein van duurzaamheid zet IenM substantiële stappen. We zetten in op energiebesparing, duurzaam inkopen en een klimaatneutrale bedrijfsvoering met als einddoel dat de bedrijfsvoering klimaatneutraal werkt. Een maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering in brede zin is de norm, daarmee geeft het IenM het goede voorbeeld aan anderen. IenM brengt jaarlijks een duurzaamheidsverslag uit.

Informatievoorziening en digitalisering

Informatievoorziening is bij IenM steeds meer een kernelement in de processen van beleid, uitvoering en toezicht. Het organiseren, verzamelen, combineren en ontsluiten van informatie en kennis ten behoeve van maatschappelijke vraagstukken vormt meer en meer het hart van de publieke taken van IenM. Niet alleen de primaire processen en relaties met partners, bedrijven en burgers krijgen in toenemende mate een digitale vorm (bijvoorbeeld in het kader van de Omgevingswet), ook de ondersteunende (bedrijfsvoerings-) processen worden verder gedigitaliseerd. De groeiende hoeveelheid digitale gegevens biedt een basis voor innovatie en brengt nieuwe maatschappelijke kansen met zich mee.

IenM wordt binnen de rijksoverheid gezien als een van de koplopers op het gebied van open (geo- en mobiliteits-)data en heeft de ambitie om op het terrein van open en big data een pro-actieve speler te blijven. Dit betreft niet alleen het kerndepartement, maar ook uitvoeringsorganisaties als RWS, KNMI, Kadaster en de Dienst Wegverkeer.

De aanbevelingen van de tijdelijke Commissie ICT hebben geleid tot versterking en personele uitbreiding van de organisatie. De aansturing en beheersing van IV-projecten is inmiddels een integraal onderdeel van de sturingscyclus van het ministerie. Er is een CIO-stelsel ingericht, waarbij de CIO van IenM lid is van de Bestuursraad. De hoofddirecteur Financiën, Management en Control (FMC) vervult nu deze rol. Om te investeren in kennis en kunde wordt de 'i-awareness' vergroot door onder meer het organiseren van masterclasses. Aan het begin van het beleidsproces wordt systematisch gekeken hoe informatievoorziening kan worden ingezet. Daarnaast is IenM bezig met behulp van risicomanagement de robuustheid en beheersbaarheid van de IV-systemen te vergroten. Cybersecurity en privacy vormen hier een onderdeel van.

Open data

IenM en met name de IenM kennis- en uitvoeringsorganisaties beschikken over veel voor commercieel hergebruik interessante data over het milieu, weer en verkeer, openbaar vervoer, kadaster, kaarten etc. IenM heeft in een vroeg stadium haar digitale, gestructureerde data volgens het principe "open tenzij" als open data ter beschikking gesteld. IenM is daarmee, na het CBS, de grootste dataleverancier bij de rijksoverheid. Open geo-data worden veel gebruikt en leveren veel innovatieve toepassingen op die zonder open data moeilijk te realiseren zouden zijn geweest. De openstelling van data gebeurt binnen de wettelijke kaders: onder andere de Wet openbaarheid van bestuur (Wob), de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp), de Mededingingswet en de de Wet markt en overheid. In een enkel geval is nog geen definitieve beslissing ten aanzien van het vrijgeven voor hergebruik genomen. In dat licht loopt nu een discussie over de Kadasterdata Netpos als open data ter beschikking te stellen. De marktpartijen stellen zich op het standpunt dat openstellen tot marktverstoring leidt. Een voorstel zal in de loop van 2017 aan de minister worden voorgelegd.

De komende drie jaar worden in het kader van het actieplan Open Overheid stappen gezet om data effectief en innovatief in te zetten voor de beleidsdoelen en uitvoeringstaken van IenM. IenM is gestart met het inrichten van datalabs bij de uitvoeringsorganisaties zoals Rijkswaterstaat, KNMI en het Kadaster. In samenwerking met kennisinstellingen wordt een programma ontwikkeld om IenM-medewerkers op te leiden tot data scientist teneinde kennis en expertise binnen IenM op te bouwen en vast te houden. Door data nog gebruikersvriendelijker en laagdrempeliger aan te bieden, willen we burgers stimuleren open data als grondstof voor een energieke samenleving aan te wenden.

Het Ministerie van BZK rapporteert jaarlijks over de voortgang van open data bij de overheid. De Tweede Kamer hecht belang aan open data gelet op de diverse moties bijvoorbeeld rond OV-data in de afgelopen jaren.

2.9 De financiën

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

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

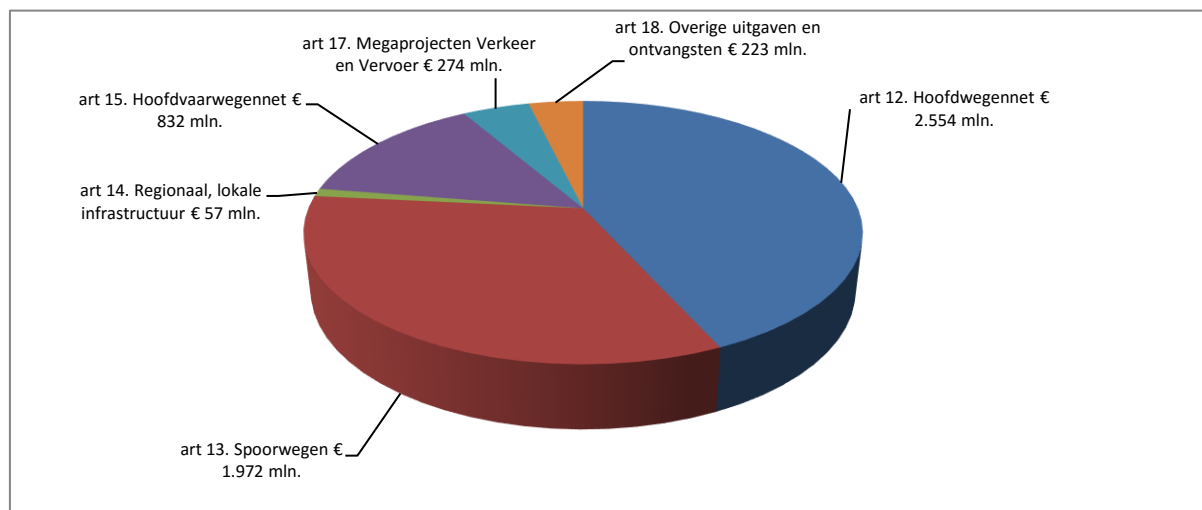
Uitgavenruimte Begroting Hoofdstuk XII

Bij de ontwerpbegroting 2018 was op de begroting Hoofdstuk XII tot en met 2022 gemiddeld € 1,8 miljard per jaar aan uitgavenruimte beschikbaar. Deze beschikbare ruimte is gereserveerd voor beleidsuitgaven, apparaatsuitgaven en voor de zogenaamde Brede Doeluitkering. Dit is een jaarlijkse uitkering aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor het doen van infrastructuur-gerelateerde uitgaven.

Uitgavenruimte Infrastructuurfonds

Bij de ontwerpbegroting 2018 was op het Infrastructuurfonds tot en met 2031 in totaal € 82,8 miljard aan uitgavenruimte beschikbaar. Dit komt neer op gemiddeld € 5,9 miljard per jaar. Deze middelen zijn bestemd voor aanleg, beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur. Een groot deel van deze middelen is inmiddels al bestemd op basis van bestuurlijke afspraken. Tot en met 2031 is in totaal € 4,5 miljard aan budgettaire ruimte beschikbaar waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, de zogenoemde investeringsruimte. In de onderstaande diagram zijn de gemiddelde geplande uitgaven per jaar weergegeven.

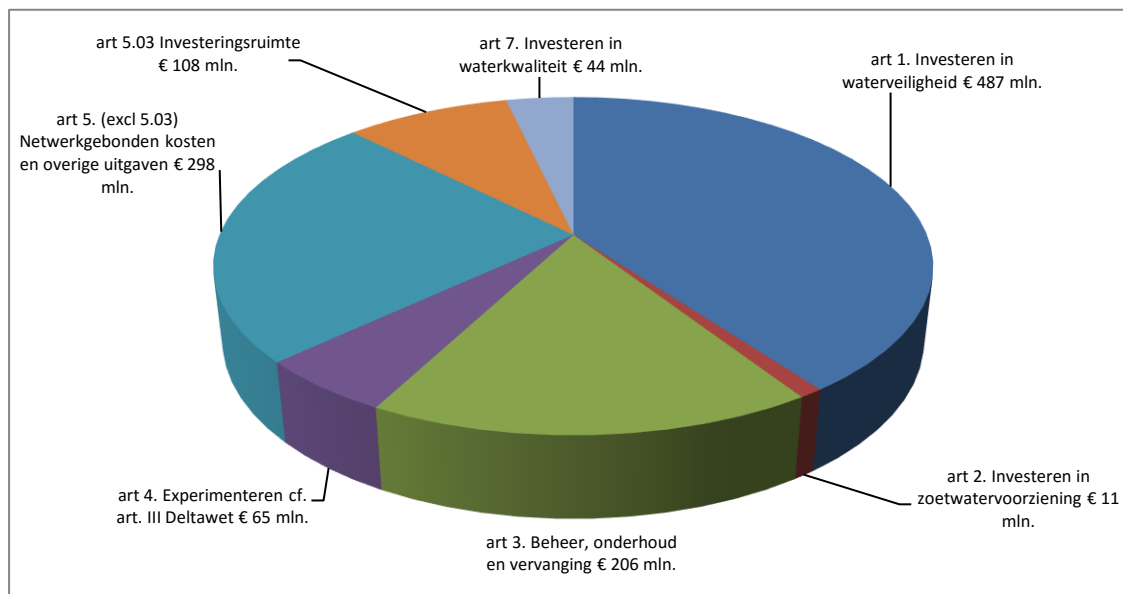
Gemiddelde geplande uitgaven van het Infrastructuurfonds 2018-2031 in € mln. (€ 5.912 miljoen)



Uitgavenruimte Deltafonds

Ook het Deltafonds heeft in de begroting van 2018 een financiële vulling tot en met 2031. In de periode 2018-2031 is circa € 17,1 miljard beschikbaar, waarmee het jaarlijkse budget gemiddeld op een kleine € 1,2 miljard uitkomt. Een groot deel van deze middelen is inmiddels al bestemd op basis van bestuurlijke afspraken. Tot en met 2031 is in totaal nog € 1,5 miljard aan budgettaire ruimte beschikbaar waarvoor nog geen bestuurlijke of juridische verplichtingen zijn aangegaan, de zogenoemde investeringsruimte. In de onderstaande diagram zijn de gemiddelde geplande uitgaven per jaar per artikel op Deltafonds weergegeven.

Gemiddelde geplande uitgaven van het Deltafonds 2018-2031 per jaar in € mln. (€ 1.219 miljoen)



Verlenging looptijd fondsen

Mede op verzoek van de Tweede Kamer heeft het kabinet Rutte II besloten om uitgavenramingen voor het Infrastructuurfonds en het Deltafonds bij de ontwerpbegroting 2017 met twee jaar te verlengen tot en met 2030. De middelen die vrijkomen door deze verlenging zijn bij voorrang ingezet voor het dekken van de doorlopende verplichtingen, zoals de uitgaven die zijn benodigd voor de instandhouding inclusief de vervangingsopgave van het huidige areaal. Ook is binnen deze ruimte budget apart gehouden voor het nieuwe kabinet (de zgn. beleidsruimte). Met deze verlenging komt de huidige doorlooptijd van de fondsen op dit moment op veertien jaar. Vanaf de ontwerpbegroting 2018 worden de fondsen jaarlijks met één jaar verlengd.

Overprogrammering

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

Kabinetsreactie Interdepartementaal beleidsonderzoek fondsen

In de kabinetsreactie op het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) "Flexibiliteit in infrastructurele planning" (Kamerstuk 34 550A, nr. 5) is aangegeven dat in de ontwerpbegroting 2018 een aantal wijzigingen zullen worden aangebracht waarmee wordt beoogd de Kamer meer inzicht te geven in de aanwezige flexibiliteit binnen de fondsen. In de ontwerpbegroting 2018 worden op het Infrastructuurfonds alle nieuwe verkenningen in een algemeen begrotingsartikel opgenomen, niet naar modaliteit toebedeeld. Ook wordt beoogd om bij deze begroting een zogenaamde 'flexnorm' toe te passen waarmee in oogopslag zichtbaar wordt welk aandeel van de totale budgetten op het Infrastructuurfonds betrokken kunnen worden bij het oplossen van nieuwe bereikbaarheidsknelpunten. Daarnaast is een verkenning uitgevoerd naar de voor- en nadelen van een eventueel Bereikbaarheidsfonds. Zo'n Bereikbaarheidsfonds zou een bredere reikwijdte kennen dan het Infrastructuurfonds om uitgaven te doen die op een doelmatige wijze bijdragen aan de oplossing van bereikbaarheidsopgaven. De verkenning is naar de Tweede Kamer gestuurd.

Verbeteringen informatievoorziening via de begrotingscyclus

In het afgelopen jaar is er door de voormalig rapporteurs voor de begrotingscyclus mw. Visser en dhr. Hoogland vanuit de Tweede Kamer samengewerkt met vertegenwoordigers vanuit IenM om tot verbetervoorstellen voor de informatievoorziening via de begrotingscyclus te komen. De aanbevelingen van deze rapporteurs hebben aanleiding gegeven om een aantal wijzigingen in de informatievoorziening door te voeren. Deze wijzigingen hebben vooral betrekking op een beter inzicht in de ontwikkeling van de planning en het budget van de MIRT projecten en op aanvullende informatie opgenomen over de financiën, voortgang, budgetflexibiliteit en scope van projecten en programma's.

Grote Projecten (ten behoeve van rapportage aan Tweede Kamer)

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

Op dit moment spelen bij IenM de volgende Grote Projecten:

1. HSL-Zuid*
2. Mainport Rotterdam
3. Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)-2
4. European Rail Traffic management System (ERTMS)

Van de volgende projecten zal binnen afzienbare termijn de grootprojectstatus worden beëindigd (eindevaluatie):

1. Ruimte voor de Rivier
2. Zandmaas/Grensmaas
3. Gebiedsontwikkeling Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

En voor de volgende twee projecten is een voorstel in voorbereiding tot toekenning van de grootprojectstatus:

4. Digitaal Stelsel Omgevingswet
5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

* Informatieverplichting naar 1 keer per jaar.

3. HOE STAAT HET MET DE BELANGRIJKSTE DOSSIERS?

De vijf transities uit hoofdstuk 1 vormen de basis voor de thema's waar de verschillende IenM-onderwerpen zijn terug te vinden in dit dossier. Daar zijn nog twee andere thema's aan toegevoegd, waarmee onderstaande inhoudsopgave ontstaat voor dit hoofdstuk.

De thema's zijn:

- A. KLIMAAT- EN ENERGIETRANSITIE
- B. EEN KLIMAATBESTENDIGE INRICHTING VAN ONS LAND
- C. EEN INTELLIGENT, SCHOON EN TOEGANKELIJK VERVOERSSYSTEEM VOOR IEDEREEN
- D. LEEFBARE EN BEREIKBARE STEDEN
- E. CIRCULAIRE ECONOMIE
- F. GEZONDE EN VEILIGE LEEFOMGEVING
- G. RUIMTELIJKE ORDENING OP MAAT
- H. IENM IN HET CARIBISCH DEEL VAN HET KONINKRIJK

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

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

A. KLIMAAT- EN ENERGIETRANSITIE

Het zo snel mogelijk terugdringen van de CO₂-uitstoot tot netto nul in 2050 om daarmee bij te dragen aan het tegengaan van de opwarming van de aarde. IenM draagt daaraan bij met een klimaatbeleid dat stuurt op CO₂-reductie met heldere doelen en transitiepaden voor verschillende sectoren, met aandacht voor economische, infrastructurele en ruimtelijke aspecten.

1. Follow-up Parijs akkoord

Huidige stand van zaken/problematiek

Inwerkingtreding/ratificatie

Op 12 december 2015 hebben alle 195 landen die partij zijn bij het VN-Klimaatverdrag in Parijs ingestemd met een juridisch bindend klimaatverdrag, de Overeenkomst van Parijs. Doelstelling is om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 2 graden Celsius met het streven om dit te beperken tot 1,5 graden Celsius. Inmiddels (per 20 september 2017) hebben 166 landen de overeenkomst geratificeerd en zijn daarmee formeel partij bij het verdrag geworden. De Tweede Kamer heeft eind maart 2017 met de goedkeuringswet ingestemd. De Eerste Kamer heeft dat eind juni gedaan en op 27 augustus 2017 is de overeenkomst voor Nederland in werking getreden.

Stand van zaken onderhandelingen

Er valt nog veel uit te werken rond de overeenkomst. Tijdens de eerste klimaatconferentie na Parijs (Conference of Parties/COP22, november 2016 in Marrakech) is besloten dat de gedetailleerde uitwerking in december 2018 afgerond moet worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Regels over 'transparantie' (het monitoren, rapporteren en verifiëren van emissies), regels voor het gebruik van marktmechanismen (bijv. emissiehandel), de opzet van het 'ambitiemechanisme' (het systeem waarmee landen om de 5 jaar hun ambitie verhogen, zie hieronder) en over de invulling van het zogenaamde nalevingscomité;
- Financiering door ontwikkelde landen van klimaatactie in ontwikkelingslanden. Duidelijk is dat ontwikkelingslanden de komende jaren inzetten op een verhoging van de financieringsverplichting na 2025.

Ambitiemechanisme

In Parijs is een 'ambitiemechanisme' afgesproken waarbij landen om de vijf jaar hun ambitie verhogen en een nieuwe Nationaal Bepaalde Bijdrage (NDC/*Nationally Determined Contribution*) vaststellen vanaf 2025. De verdragslanden hebben afgesproken dat landen met een doelstelling voor 2030 (zoals de EU) in 2020 opnieuw hun NDC indienen en eventueel *updaten*.

Om duidelijkheid te krijgen over de gevolgen van een mondiale opwarming van 1,5 graden Celsius en de bijbehorende emissiepaden, is *het Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC) uitgenodigd om in 2018 een rapport op te stellen. Dat rapport biedt input voor een zogenaamde *Facilitative Dialogue* in 2018 tussen partijen – waaronder de EU – over de balans tussen de collectieve inspanningen en de langetermijndoelstellingen.

In Nederland dragen het SER Energieakkoord en de Energieagenda bij aan de doelstellingen van de overeenkomst.

GroenLinks, PvdA, SP, D66 en ChristenUnie hebben in het licht van de Overeenkomst van Parijs een initiatiefvoorstel voor een klimaatwet ingediend. Het voorstel is in behandeling bij de Tweede Kamer.

Inzet Nederland

De Europese Unie voert de onderhandelingen over mondiale klimaatafspraken als één geheel. De Europese Commissie en de lidstaten leveren samen onderhandelaars en bepalen gezamenlijk de inzet. Bij die gezamenlijke inzet heeft Nederland een aantal speerpunten, zoals de mondiale uitrol van koolstofbeprijzing, het vergroten van de rol van zogenaamde niet-statelijke actoren (of *non-Party stakeholders*: bedrijven, steden, regionale overheden) aandacht voor adaptatie en het tot stand brengen/ uitbreiden van partnerschappen en coalities voor klimaatactie.

Urgenda

De Rechtbank Den Haag heeft in het proces van Urgenda tegen de Staat in zijn uitspraak van 24 juni 2015 bepaald dat de Staat de emissies van broeikasgassen in Nederland in 2020 moet beperken tot een niveau van 25% onder de uitstoot in 1990. De Staat voert het vonnis uit, maar heeft tegelijkertijd hoger beroep aangetekend omdat (i) het kabinet van mening is dat de rechter in de uitspraak een verkeerde interpretatie heeft gegeven aan een aantal internationale verdragen, en (ii) de uitspraak een aantal feitelijke onjuistheden bevat, die in het hoger beroep aan de orde worden gesteld. Uitspraak in hoger beroep wordt medio 2018 verwacht.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)
Oktober 2017 – Pre-Conference of Parties (COP, Fiji)
November 2017 – COP23 (Bonn)
Medio 2018 Uitspraak hoger beroep Urgenda
December 2018 - COP24 (Polen)
2020 – indiening/update EU NDC

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de inzet van de regering voor de jaarlijkse klimaatconferentie (COP) en over de uitkomsten daarvan.
- Met beide Kamers is het afgelopen driekwart jaar uitgebreid gedebatteerd in het kader van het goedkeuringsproces van de Overeenkomst van Parijs.
- Brief van 13 december 2016 inzake de uitkomsten van COP22/Marrakech (Kamerstuk 31 793, nr.163)

Eerste Kamer

- Brief van 24 maart 2016 over COP21/Parijs Akkoord- appreciatie en vervolgstappen (Kamerstuk 31 793, A)
- Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg, 16 juni 2016 (Kamerstuk 31 793, B)

2. SER Energieakkoord

Huidige stand van zaken/problematiek

Doelstellingen

Het SER energieakkoord is een afspraak tussen 47 partijen uit het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden, waaronder de ministeries van EZ, BZK, IenM en FIN, om een versnelling te realiseren op vijf doelen:

1. een besparing van het finale energieverbruik met gemiddeld 1,5% per jaar;
2. 100 PetaJoule (PJ) aan besparing in het finale energieverbruik in Nederland per 2020;
3. een toename van het aandeel van hernieuwbare energieopwekking naar 14% in 2020;
4. een verdere stijging van dit aandeel naar 16% in 2023, en
5. creatie van ten minste 15.000 voltijdsbanen.

Uit de Nationale Energieverkenning (NEV) 2016 bleek dat op basis van het beleid dat in mei 2016 concreet was uitgewerkt de doelen 1, 4 en 5 binnen bereik zijn. De doelen 2 en 3 werden volgens de NEV nog niet gehaald. Op basis van de voortgangsrapportage van de SER Energieakkoord borgingscommissie, die eind 2016 naar de Tweede Kamer is gestuurd, kan worden geconcludeerd dat met aanvullende maatregelen alle doelen alsnog binnen bereik zijn.

Betrokkenheid van IenM bij het SER Energieakkoord

Het ministerie van IenM is op drie manieren betrokken bij de uitvoering van het SER energieakkoord:

1. Via verbetering van de werking van de Wet milieubeheer (invoering van maatregelenlijsten die bedrijven verplicht om energiebesparingsmaatregelen te nemen die zich binnen 5 jaar terugverdienen). Dit gaat gepaard met intensivering van de handhaving en communicatie richting bedrijven en lokale overheden.
2. Via de ruimtelijke ordening, door het reserveren van gebieden op land en zee voor het behalen van de energiedoelen.
3. Als verantwoordelijke voor de doelstellingen van de sector mobiliteit en transport. In 2020 moet hier een reductie van 15 – 20 PJ zijn gerealiseerd t.o.v. de referentieramingen van ECN/PBL in 2012. De sector mag daarnaast in 2030 nog maar maximaal 25 Mton CO₂ uitstoten (17% minder dan in 1990). Dat betekent naast het verbeteren van de praktijk- en testverbruik bij auto's ook een verdere aanscherping van de CO₂-normen voor personen- en bestelauto's na 2021, respectievelijk 2020. Verder is in de Duurzame Brandstofvisie per modaliteit aangegeven hoe deze kan bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Nederland voldoet daarmee aan de verplichtingen van de EU-richtlijn alternatieve brandstoffen tankinfrastructuur. Voor de periode 2017 – 2018 is 30 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de uitvoering.

Daarnaast loopt Rijkswaterstaat binnen de overheid voorop als het gaat om energiebesparing en het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Het areaal haalt steeds meer energie uit wind, water, zon en zelfs biomassa. Het uiteindelijke doel daarvan is te komen tot een energieneutrale infrastructuur in 2030. Bovendien wil Rijkswaterstaat zijn infrastructuur zorgvuldig inpassen in de leefomgeving van mensen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Het Energieakkoord loopt tot 2023
- Jaarlijks volgt publicatie van de Nationale Energieverkenning (oktober) en publicatie van de Voortgangsrapportage SER Energieakkoord (najaar).
- Uitvoering duurzame brandstofvisie in transport door een demonstratie regeling klimaat en technologie innovatie in transport.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Brief aan de Tweede Kamer: Evaluatie Energieakkoord en Nationale Energieverkenning 2016

Brief aan de Tweede Kamer: Voortgangsrapportage Energieakkoord 2016 en uitvoering Urgenda-vonnis, 23 december 2016

3. Uitwerking Energieagenda

Huidige stand van zaken/problematiek

Begin december 2016 is de Energieagenda aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze bevat een visie op het energiebeleid voor de periode tot 2050. In 2050 moet sprake zijn van een CO₂-arme economie. Hiervoor is een klimaat- en energietransitie noodzakelijk, die resulteert in een CO₂-reductie van 80-95% in 2050 (t.o.v. 1990). Dit is nodig om de doelen uit het VN Klimaatakkoord van Parijs te kunnen realiseren. In de Energieagenda constateert het kabinet dat hiervoor aanvullend beleid nodig is, bovenop het Europese beleid. Voor de vormgeving van het klimaat en energiebeleid worden in de Energieagenda de vier maatschappelijke functies van energiegebruik onderscheiden, *de zogenoemde functionaliteiten*: (1) Kracht en licht (elektriciteit), (2) Hoge temperatuurwarmte (intensieve industrie), (3) Lage temperatuurwarmte (gebouwde omgeving) en (4) Mobiliteit. Behalve de voorgenoemde vier energiefunctionaliteiten is een vijfde transitiepad uitgewerkt voor niet-energie gerelateerde emissies uit voedselproductie en natuur.

Om de klimaat- en energietransitie te kunnen realiseren, is in 2017 voor elke functionaliteit het transitiepad uitgewerkt. Dit houdt in dat per functionaliteit is bekeken:

- (1) wat het meest kosteneffectieve pad is naar een reductie van 80-95% in 2050;
- (2) wat dit betekent voor het na te streven doel en de te nemen maatregelen richting 2030.

De uitgewerkte transitiepaden kunnen ook gebruikt worden bij het opstellen van het Integrale Energie- en Klimaatplan (INEK), dat elke EU-lidstaat moet aanleveren bij de Europese Commissie. Dit plan moet maatregelen bevatten die leiden tot de Europese energie- en klimaatdoelen die voor 2030 zijn afgesproken. Op dit moment is het voorstel dat op 1 april 2018 een concept en 1 april 2019 een definitief INEK moet worden aangeleverd, maar hier onderhandelen de EU instituties nog over.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- 1 april 2018: uitgewerkte transitiepaden ten behoeve van concept INEK
- 1 april 2019: definitief INEK

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Brief aan de Tweede Kamer: 'Energieagenda', d.d. 7 december 2016;

4. Verduurzaming biobrandstoffen

Huidige stand van zaken/problematiek

Klimaatdoelstellingen

Biobrandstoffen dragen bij aan de klimaatdoelstellingen voor transport en het Energieakkoord. Vloeibare en gasvormige biobrandstoffen zijn voor zwaar wegtransport, scheepvaart en luchtvaart voorlopig het enige alternatief voor fossiele biobrandstoffen. Voor personen- en licht goederenvervoer worden biobrandstoffen als een transitiebrandstof gezien zolang deze vervoersmodaliteiten nog niet allemaal op elektriciteit of waterstof rijden.

Implementatie ILUC-richtlijn

Begin september 2017 moest de ILUC-richtlijn in de nationale wetgeving geïmplementeerd zijn.

Doel van de richtlijn is indirecte CO₂-emissies die veroorzaakt kunnen worden ten gevolge van indirect veranderend landgebruik (ILUC) te verminderen.
De wijzigingsvoorstellen van de Wet Milieubeheer en het ontwerp-Besluit energie vervoer waarmee de ILUC-richtlijn wordt geïmplementeerd is naar de Tweede Kamer gestuurd.

EC voorstel wijziging Richtlijn hernieuwbare energie (2020 -2030)

Als onderdeel van het winterpakket heeft de EC voorstellen gedaan voor wijziging Richtlijn hernieuwbare energie voor periode 2020 - 2030. EZ is verantwoordelijk voor onderhandelingen van de gehele richtlijn. IenM is verantwoordelijk voor het transportdeel. Nederland zet bij de onderhandelingen in op Europese sturing op biobrandstoffen met een lage CO₂ emissie en een laag ILUC risico.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Implementatie ILUC-richtlijn

- 4 december 2017 Wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer, waarin de wijzigingsvoorstellen van de Wet milieubeheer en het ontwerp-Besluit energie vervoer worden besproken.
- Voor eind 2018 implementatie ILUC-richtlijn in nationale wet- en regelgeving

EC voorstel wijziging Richtlijn hernieuwbare energie (2020 -2030)

- Voorjaar 2017 Europese onderhandelingen over wijzigingsvoorstel Richtlijn hernieuwbare energie (post 2020), verwachte afronding eind 2018
- Vanaf 2019 start implementatie Richtlijn hernieuwbare energie (2020 - 2030). Inwerkingtreding 1 januari 2021

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Implementatie ILUC-richtlijn

De antwoorden op de vragen van de Tweede Kamer over de wijzigingsvoorstellen van de Wet milieubeheer en het ontwerp-Besluit energie vervoer zijn respectievelijk op 18 juli 2017 (KST 34717, nr. 7) en op 30 augustus 2017 (KST 34717, nr. 8) naar de Tweede Kamer gestuurd.

5. Bij- en meestook van biomassa in kolencentrales

Huidige stand van zaken/ problematiek

In 2013 is het Energieakkoord opgesteld tussen verschillende energiebedrijven, maatschappelijke organisaties de Rijksoverheid. In dit kader is afgesproken dat subsidie wordt verstrekt voor het bij- en meestoken van duurzame biomassa in kolencentrales en en industriële stoomketels. Deze bij- en meestook werd noodzakelijk geacht om de Europese verplichting van 14% hernieuwbare energie te realiseren in 2020. De bij- en meestook draagt hier 1,2% aan bij en is gemaximeerd op 25 Pétajoules (PJ). De bij te stoken houtige biomassa dient wel duurzaam te zijn. Overeenkomstig de wens van NGO's werkt IenM aan de vastlegging van de duurzaamheidseisen in milieuwetgeving.

Om de duurzaamheid van de vaste houtige biomassa te borgen wordt gebruik gemaakt van het private systeem van certificatie en verificatie. Gezien de omvang van het subsidiebedrag is een publiek systeem toegevoegd aan het private systeem. In het Besluit conformiteitsbeoordeling vaste biomassa voor energietoepassingen is het toezicht op de naleving en handhaving van dit systeem vastgelegd. In een ministeriële regeling onder dit besluit zijn duurzaamheidseisen, beheerseisen en eisen aan de handelsketen opgenomen waar certificatieschema's aan moeten voldoen.

Het is de verantwoordelijkheid van de minister van EZ om uitvoering te geven aan dit publieke systeem. Hieronder valt het goedkeuren van certificatieschema's, het erkennen van conformiteitsbeoordelingsinstanties en het zo nodig intrekken van conformiteitsbeoordelingsverklaringen. Een toezichthouder houdt toezicht op dit systeem. De belangrijkste sanctie indien onrechtmatigheden worden geconstateerd, is het intrekken van de subsidie.

Het Circulaire Economieprogramma beoogt een deel van de grondstoffen te vervangen door duurzame biotische grondstoffen.

De bij- en meestook draagt bij aan de certificering van houtige biomassa uit het buitenland. Alvorens deze te verbranden zou deze gecascadeerd ingezet kunnen worden voor andere doeleinden, bijvoorbeeld ten behoeve van de chemiesector. De meerderheid van de Tweede Kamer heeft in verschillende moties opgeroepen tot het stoppen van de bij- en meestook en het sluiten van de kolencentrales. De Minister van EZ heeft hiertoe onderzoeken laten uitvoeren. Zijn conclusie was dat we voldoende op koers liggen met de uitvoering van het Energieakkoord om de 25% CO₂-emissiereductie in 2020 te behalen. Indien blijkt dat deze doelstelling niet behaald wordt, zullen aanvullende maatregelen getroffen worden.

Korte termijn mijlpalen

- Verzending naar Raad van State en notificatie EC besluit en regeling mei 2017
- Inwerkingtreding besluit en regeling 1 januari 2018

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

-

6. EU-klimaatbeleid voor sectoren die niet onder emissiehandel vallen

Huidige stand van zaken/problematiek

Achtergrond

De EU stelt klimaatdoelen vast en leeft deze na in de context van het mondiale klimaatakkoord (voor 2020 20% broeikasgasreductie en voor 2030 tenminste 40% reductie t.o.v. 1990). Om deze doelen te halen geldt voor 11.000 EU bedrijven een verplicht emissiehandelsysteem. Voor de sectoren die niet aan emissiehandel mee doen (de niet-ETS sectoren) wordt per lidstaat een bindend nationaal doel vastgesteld.

Lopende EU-onderhandeling

Momenteel onderhandelt de Raad over de bindende nationale doelen voor de periode 2021-2030. De Commissie heeft in 2016 een voorstel uitgebracht waarmee elke EU lidstaat een doel krijgt dat ergens binnen de bandbreedte 0% - 40% ligt. De doelen voor rijkere landen zijn hoger dan die voor armere landen. Het voorstel bevat op meerdere punten flexibiliteit, die lidstaten kan helpen aan de verplichtingen te voldoen. Zo wordt in het voorstel bijvoorbeeld de mogelijkheid gecreëerd om:

- in plaats van maatregelen in de niet-ETS sectoren te nemen;
- emissierechten uit het EU emissiehandelsysteem op te kopen;
- te zorgen voor meer opname van broeikasgassen door ecosystemen (bv. CO₂-vastlegging door planten).

De Commissie stelt een doel voor Nederland voor van 36% reductie t.o.v. 2005. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en Energiecentrum Nederland (ECN) hebben een analyse van de gevolgen gemaakt en daaruit blijkt dat dit doel voor Nederland naar verwachting met een beperkte extra inspanning (t.o.v. bestaand en voorgenomen beleid) binnen bereik is.

In de behandeling van het voorstel door de Raad is de verdeling van de EU-brede opgave naar nationale doelen nauwelijks een issue. De discussie draait vooral om de regels waarmee deze doelen worden omgezet naar nationale emissiebudgetten voor de periode 2021-2030.

Dit is cruciaal voor de mate waarin lidstaten extra maatregelen moeten nemen, maar dus ook voor de daadwerkelijke emissiereductie die de EU tussen 2021 en 2030 bereikt en daarmee de werkelijke bijdrage van de EU aan de mondiale aanpak van klimaatverandering.

Uiterlijk in 2024 wordt de EU regelgeving herzien in het kader van het Klimaatakkoord Parijs.

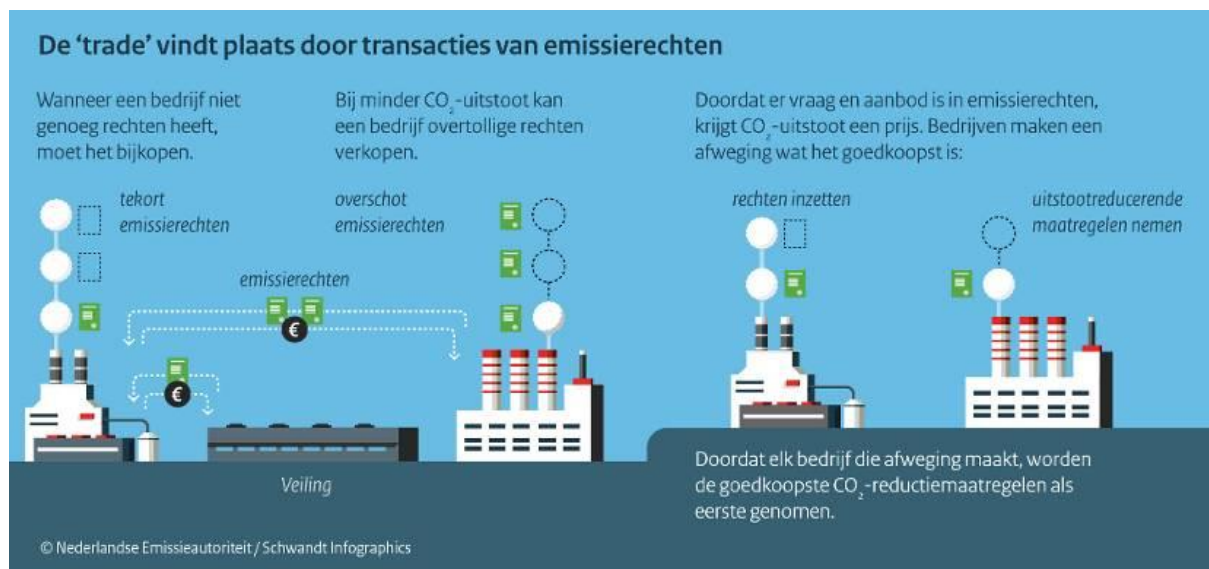
Korte en lange termijn mijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Het is voorstelbaar dat de EU onderhandelingen in 2017 worden afgerond.
- 1 januari 2018 concept integraal nationaal klimaat- en energieplan
- 1 januari 2019 moeten alle lidstaten een definitief integraal nationaal klimaat- en energieplan aanleveren bij de Commissie. Voor Nederland zal de inhoud van dit plan in eerste instantie volgen uit de transitiepaden die in het kader van de follow-up van de Energieagenda worden uitgewerkt.

7. EU-Emissiehandelsysteem voor CO₂

Huidige stand van zaken/problematiek

Achtergrond



De EU stelt klimaatdoelen vast en leeft deze na in de context van het mondiale klimaatakkoord (voor 2020 20% broeikasgasreductie en voor 2030 tenminste 40% reductie t.o.v. 1990). Om deze doelen te halen geldt voor 11.000 EU bedrijven een verplicht emissiehandelsysteem, EU-ETS. Voor de rest van de EU-emissies worden nationaal bindende doelen vastgesteld.

Onder het EU-ETS vallen de elektriciteitscentrales en de zware, energie-intensieve industrie. Jaarlijks is een dalend aantal emissierechten beschikbaar voor bedrijven om hun emissies mee af te dekken. De administratie hiervan wordt in Nederland verzorgd door de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Ongeveer de helft van de rechten wordt door de lidstaten geveild. De inkomsten gaan naar de staatskas van de veilende lidstaat. Daarnaast worden rechten gratis weggegeven aan bedrijven (internationaal opererende industrie) die anders mogelijk concurrentienadeel zouden ervaren, omdat ze kosten voor hun CO₂-uitstoot maken die hun concurrenten buiten de EU niet hebben. Momenteel schommelt de prijs van emissierechten rond € 5 per ton, waar de oorspronkelijk verwachting was dat dit in 2020 zou oplopen tot circa € 20 per ton. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat het aanbod aan rechten op de markt door meerdere redenen hoger is dan oorspronkelijk voorzien. Daarom is besloten dat vanaf 2019 een deel van de te veilen rechten te plaatsen in een reserve.

Lopende EU-onderhandeling

Voor de ETS-richtlijn voor de periode 2021-2030 lopen momenteel onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement (EP). Een belangrijk en niet-controversieel onderdeel hiervan is dat het aantal rechten dat jaarlijks wordt uitgebracht sneller zal worden teruggebracht (met 2,2% per jaar vanaf 2021 in plaats van 1,74% per jaar nu). Dit is in lijn met het EU klimaatdoel voor 2030. Verder bevat de herziening een aanscherping van de regels die bepalen hoeveel gratis emissierechten internationaal opererende bedrijven ontvangen.

Het EP wil het overschot aan rechten voor een deel vernietigen door een eenmalige annulering van 800 miljoen rechten. De Raad stelt voor dat vanaf 2024 een groot deel van de rechten het bovengenoemde reserve systematisch wordt geannuleerd. Het EP wil dat minder sectoren in aanmerking komen voor gratis rechten. Daarnaast wil het EP dat de scheepvaart onder het EU-ETS wordt gebracht in 2023 als de sector dan nog geen mondiale afspraken heeft gemaakt over klimaatmaatregelen via de International Maritime Organisation (IMO).

Toekomst

Uiterlijk in 2024 wordt de EU regelgeving herzien in het kader van het Klimaatakkoord Parijs.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Het is voorstelbaar dat de EU-onderhandelingen rond de zomer van 2017 worden afgerond.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Er is brede steun voor de Nederlandse inzet om het ETS te versterken, zodat er een hogere prijs van emissierechten ontstaat.

8. Wind op land

Huidige stand van zaken/problematiek

Het kabinet heeft als opgave geformuleerd dat in 2020 6.000 MW aan opgesteld vermogen gerealiseerd is. De Structuurvisie Windenergie op land is een uitwerking van deze opgave. In deze uitwerking presenteert het kabinet een ruimtelijk plan voor de doorgroei van windenergie op het grondgebied van Nederland (land en grote wateren, uitgezonderd de Noordzee). Het Rijk regelt de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen. De onderwerpen waar met name IenM voor aan de lat staat worden hieronder kort weergegeven.

Radar

Windturbines kunnen het radarbeeld voor het vliegverkeer verstoren; bijna alle nieuwe windplannen in Nederland moeten daarop worden getoetst. In de projectgroep radar (EZ, DEF, IenM) wordt gezocht naar oplossingen voor deze problematiek. De landelijke regie ligt bij het Ministerie van IenM.

Windpark i.r.t. luchthaven Lelystad

Rondom en in het aanliggebied van de luchthaven Lelystad wordt een windpark gerealiseerd, is een natuurgebied aanwezig en tevens is in dit gebied een voorbeeldwijk in het kader van de structuurvisie Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer gepland. De verschillende belangen zijn, of lijken, regelmatig strijdig. De regie ligt bij het Ministerie van IenM. Vorig jaar is een begeleidingsgroep ingesteld met I&M, EZ, Flevoland, LVNL en CLSK, Het overleg loopt. De Alderstafel Lelystad heeft bij dit proces een adviserende rol.

Waterkeringen

Bouwen op, in of bij waterkeringen vereist een nog grotere zorgvuldigheid dan het 'normaal' bouwen van windturbines. Tot voor kort was het Rijksbeleid op dit punt strikt afhoudend. De beleidslijn is inmiddels gewijzigd naar "nee, tenzij" (aangetoond wordt dat het veilig kan). Met het nieuwe beleid is nog relatief weinig ervaring op gedaan, maar bij de Krammersluizen is dit toegepast, bij het windmolenpark op de 2^{de} Maasvlakte wordt dit meegenomen in het rand voorwaardelijk kader voor aanbesteding en in Groningen is in overleg een goede oplossing gevonden. In Zuid-Holland zijn nog twee locaties in onderzoek. In het kader van de Green Deal met de UvW van maart 2016 is er een kennis- en onderzoekstraject gaande. IenM neemt deel aan de werkgroep.

Obstakelverlichting

De verplichte veiligheidsverlichting van turbines in verband met het vliegverkeer is een belangrijk knelpunt bij het bereiken van draagvlak onder de bevolking voor plaatsing van deze turbines. De regierol ligt bij IenM, deze rol is door IenM ook actief opgepakt. De richtlijnen zijn onlangs, na overleg met alle betrokken partijen aangepast. De nieuwe richtlijnen zijn een grote verbetering. Afgesproken is om in een vervolgtraject dit jaar tenminste te bezien of nog grote verdere verbeteringen mogelijk zijn.

Risicozonering

Risicozonering is een belangrijke afweging bij het al dan niet kunnen plaatsen van turbines. Om de ingewikkeldheden die hierbij komen kijken meer toegankelijk te maken heeft IenM het handboek risicozonering laten ontwikkelen. Dit handboek wordt periodiek geactualiseerd. In 2017 is een grotere update voorzien waarbij tevens naar de consequenties van de omgevingswet zal worden gekeken. In 2017 wordt tevens een uniforme rekentool voor risicozonering ontwikkeld.

Risicozonering speelt onder andere een belangrijke rol bij een voornemen tot plaatsing op een bedrijventerrein en bij buisleidingen, hoogspanningsverbindingen en infrastructuur.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

De komende twee jaar wordt nog volop gewerkt aan het bereiken van de voor 2020 gestelde doelen. In deze periode zal tevens besloten moeten worden op welke wijze en met welke opgave aan wind op land zal worden vormgegeven na deze periode. Dit zal onderdeel uitmaken van de bredere aanpak met betrekking tot energietransitie.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Ieder jaar wordt de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, RVO, de monitor wind op land uitgebracht waarin per provincie wordt aangegeven wat met betrekking tot de gestelde opgave bereikt is. De monitor wordt met een begeleidende kabinetsbrief aan de Kamer toegezonden.

9. Ruimtelijke impact van de energietransitie, inclusief Windenergie op Zee



Huidige stand van zaken/problematiek

In december 2016 is de Energieagenda gepubliceerd en vlak daarna het Startdocument van de Nationale Omgevingsvisie. De agenda geeft invulling aan de afspraken uit het klimaatakkoord van Parijs (80-95% CO₂ reductie in 2050) en schetst een langetermijnvisie (2023-2030) richting een CO₂-arme energievoorziening in 2050. Dit heeft ook impact op de ruimtelijke inrichtingen. Samen met EZ en BZK en met andere partners (vooral decentrale overheden) gaat IenM aan de slag om de energietransitie verder vorm te geven en ruimtelijk in te passen. We werken daarbij toe naar een Klimaat- en Energieplan dat 1 januari 2018 in Brussel moet liggen, en naar een Nationale Omgevingsvisie die in 2019 gereed moet zijn en waarin de energietransitie één van de belangrijkste opgaven is. Vast staat dat de klimaat- en energietransitie van grote invloed is op de inrichting van de ruimte in Nederland. Het gaat daarbij om het zoeken naar ruimte voor opwek, transport en opslag van (nieuwe vormen van) energie, dicht op de leefomgeving van mensen.

Meerdere aspecten komen samen bij deze opgave. IenM zet een interdisciplinair programma op samen met regionale partners, maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Belangrijkste elementen:

1. Energie-inclusieve ruimtelijke plannen

Beleid en maatregelen t.b.v. de energietransitie worden een integraal onderdeel van het beleid voor een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving.

2. Energieprojecten met omgevingskwaliteit

Omgevingskwaliteit, meervoudig ruimtegebruik en omgevingsaspecten als draagvlak en participatie worden een integraal onderdeel van de energietransitie op land en zee. Bijvoorbeeld het mitigeren van negatieve effecten en het benutten van kansen door te combineren met andere nationale opgaven.

3. Ondersteuning en bewustwording

Regionale partners worden ondersteund in de eigen transitie naar de klimaatinclusieve duurzame leefomgeving. Het vergroten van de bewustwording, samenhang tussen de nationale doelen en de regionale uitwerking ervan, regionale green deals, ontwerpend onderzoek.

4. Energieneutrale eigen netwerken en vastgoed

Het realiseren van in ieder geval energieneutrale (of zelfs energieleverende landelijke netwerken (water, wegen, spoor). Ook wordt het eigen vastgoed en het areaal (ook de Noordzee) optimaal ingezet voor de benodigde CO₂ reductie.

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

- 2017: eerste ruimtelijke uitwerking gemaakt van de diversie energiemixen denkbaar voor Nederland als geheel voor 2030 en 2050, ten behoeve van zowel de uitwerking van de Energieagenda (transitiepaden) als verdiepingsfase van de Nationale Omgevingsvisie.
- 2019: nationale ruimtelijke visie op (en ruimtelijke kansen en randvoorwaarden voor) de energietransitie en klimaat in Nationale Omgevingsvisie en vervolgens (o.a.) in MIRT gebiedsagenda's, Nationaal Waterplan etc.
- 2020: bestuursakkoord over landsdekkende regionale energiestrategieën (doelen, tijdpaden en maatregelen) voor de lange termijn.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Via Tweede Kamerbrieven Energieagenda, routekaart Noordzee en rond Nationale Omgevingsvisie en Bestuursakkoord water.

10. Gaswinning/Groningen

Huidige stand van zaken/problematiek

De aardbevingsproblematiek als gevolg van de gaswinning in Groningen heeft in de afgelopen periode veel maatschappelijk en politieke aandacht gehad. De politieke verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de gaswinning ligt bij de minister van Economische Zaken. Echter de gevolgen, zoals aardbevingen en bodemdaling, raken ook direct en indirect de belangen van het ministerie van IenM. Aardbevingen kunnen bijvoorbeeld tot extra kosten en onveilige situaties leiden voor (vaar- en spoor)wegen, kunstwerken en objecten in beheer van RWS of bijvoorbeeld Prorail. Daarnaast kan de aardbevingsproblematiek gevolgen hebben voor waterveiligheid (stabiliteit dijken) en de externe veiligheid (industrie) en raakt het de ruimtelijke ordening (onder andere de Structuurvisie Ondergrond).

Gemeenten, provincie en Rijk werken samen aan een aardbevingsbestendig Groningen. Voor deze samenwerking is de heer Hans Alders op 1 juli 2015 benoemd tot Nationaal Coördinator Groningen (NCG). De NCG ressorteert onder de minister van Economische Zaken. Jaarlijks wordt een 'Meerjarenprogramma Aardbevingsbestendig en Kansrijk Groningen' (MJP) opgesteld. Een belangrijk onderdeel van het MJP is het schadeherstel en de versterking van woningen en gebouwen, maar ook de versterkingsopgave voor de infrastructuur en de chemische industrie zijn onderdeel van het MJP. De verschillende infrastructuurbeheerders (onder andere RWS, Prorail, waterschappen, provincies en gemeenten) werken samen in het Platform Aardbevingsbestendige Infrastructuur. De NCG coördineert momenteel namens dit platform de inventarisatie van versterkingsopgave voor de infrastructuur. Daarbij is RWS, als beheerder van een deel van de infrastructuur in het gebied, nauw betrokken.

In beginsel zijn infrastructuurbeheerders zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en aardbevingsbestendigheid van hun areaal. De NAM is aansprakelijk voor de kosten van schadeherstel en de versterkingsopgave. Intern IenM is afgesproken dat onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds bestaande infrastructuur en in uitvoering zijnde projecten (MIRT-planstudie-/realisatiefase) en anderzijds toekomstige projecten (MIRT-onderzoeks/verkenningfase).

Voor de eerste categorie is de inzet dat schade en preventieve maatregelen betaald zouden moeten worden door de NAM. Voor de tweede categorie is de lijn dat de extra kosten op termijn een regulier onderdeel worden van het projectbudget.

Met de motie Van Veldhoven c.s. is de regering in september 2016 verzocht om te komen tot een onafhankelijke schadeafhandeling en daartoe de benodigde bevoegdheden aan de NCG te attribueren. De minister van EZ heeft in zijn reactie op deze motie aangegeven met voorstellen te komen om bij wetswijziging de positie van de NCG te versterken, waarbij ook de mogelijkheid van attributie wordt betrokken.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- In de eerste helft van 2017 wordt de kwalitatieve risicoanalyse van de versterkingsopgave voor de infrastructuur opgeleverd.
- In het MJP 2017-2022 van de NCG staat centraal dat in de komende jaren alle woningen (22.000) in de kern van het aardbevingsgebied worden geïnspecteerd en indien nodig versterkt.
- In de loop van 2017 en 2018 voorstellen om de positie van de NCG te versterken, waarbij ook de mogelijkheid van attributie wordt betrokken.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De correspondentie over dit onderwerp verloopt primair via EZ.

B. EEN KLIMAATBESTENDIGE INRICHTING VAN ONS LAND

Waarbij de (gevolgen van) overstromingen en wateroverlast tot een minimum beperkt zijn en de waterkwaliteit en de zoetwatervoorziening op orde is. IenM heeft in het Deltaprogramma de hoofdlijnen van het adaptatiebeleid vastgelegd.

1. Waterbeleid algemeen: Deltaprogramma, Deltabeslissingen en interne organisatie

Huidige stand van zaken/problematiek

Naar aanleiding van het veranderende klimaat, heeft het kabinet in 2007 een commissie ingesteld en deze gevraagd advies uit te brengen over de bescherming van Nederland tegen de gevolgen van klimaatverandering. In 2008 heeft de Deltacommissie (onder leiding van oud-minister Cees Veerman) aanbevelingen gedaan over de manier waarop wij in ons land de komende eeuw de waterveiligheid moet verbeteren en de zoetwatervoorziening op orde moet houden, rekening houdend met zowel de klimatologische - als de maatschappelijke ontwikkelingen. Deze aanbevelingen zijn door het kabinet overgenomen, resulterend in:

- de Deltawet
- het Deltaprogramma
- het Deltafonds
- de Deltacommissaris

Het Deltaprogramma is een nationaal programma met drie centrale opgaven: Nederland ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoogwater, te zorgen voor voldoende zoetwater en ons land zo in te richten dat het klimaatbestendig wordt, om zo grote schade te voorkomen. De rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken hierin samen met inbreng van maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. We zijn in Nederland veilig maar kwetsbaar als het gaat om water. Met het Deltaprogramma zorgen we ervoor dat we een waterramp in de toekomst voorkomen. De Rijksmiddelen voor het Deltaprogramma zitten in het Deltafonds (zie algemeen deel). De deltacommissaris is de regeringscommissaris voor het Deltaprogramma. Hij bevordert de totstandkoming en uitvoering van het Deltaprogramma in de driehoek politiek – bestuur – maatschappij. Daartoe doet hij jaarlijks een voorstel voor (een rapportage van) het Deltaprogramma en legt dit na de verantwoordelijke bewindspersoon van Infrastructuur en Milieu aan het kabinet voor. De Tweede Kamer ontvangt het voorstel van de Deltacommissaris en de reactie van het kabinet ten behoeve van de beraadslagingen in het jaarlijkse Deltaprogramma.

De Deltacommissaris zorgt voor verbinding tussen alle partijen, ziet toe op het vereiste tempo en borgt de continuïteit over kabinetsperiodes heen. De Deltacommissaris valt onder politieke verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu. De deltacommissaris is buiten de ambtelijke lijnorganisatie, centraal in het bestuurlijke veld gepositioneerd. Hij is daarmee de facto geen functionaris 'van het Rijk', maar 'van alle betrokken overheden'.

De basis voor het Deltaprogramma zijn de in 2014 voorgestelde, en door het kabinet overgenomen, samenhangende set aan Deltabeslissingen. Deltabeslissingen zijn hoofdkeuzen die richting geven aan de maatregelen die in Nederland worden genomen, op korte en op lange termijn.

De Deltabeslissingen in het kort:

1. *Waterveiligheid*: In de deltabeslissing Waterveiligheid staan nieuwe normen voor de waterveiligheid centraal. De oude dijknormen dateerden grotendeels uit de jaren zestig. Ze zijn opgesteld na de Watersnoodramp in 1953. Sindsdien is ons land fundamenteel veranderd. Zo is bijvoorbeeld het aantal mensen en de economische bedrijvigheid sterk toegenomen. Als er iets mis gaat, dan is de impact van een overstroming in bepaalde gebieden nu veel groter.
2. *Ruimtelijke adaptatie*: In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland, inclusief de vitale en kwetsbare functies, klimaatbestendig en waterrobuust te maken. De maatregelen staan vanaf dit jaar in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie.
3. *Zoetwaterstrategie*: De essentie van de Deltabeslissing Zoetwater is om met een nieuwe aanpak de beschikbaarheid van water te verbeteren en tekorten te beperken op plaatsen waar dat nodig is, zowel voor gewone als voor droge omstandigheden. De Nederlandse economie is voor een groot deel afhankelijk van de beschikbaarheid van zoetwater. In droge perioden ontstaan nu al knelpunten in de zoetwatervoorziening. De maatregelen staan in het jaarlijkse Deltaplan Zoetwater.

4. *Rijn-Maasdelta*: Het fundament van de waterveiligheid in de Rijn-Maasdelta bestaat uit het zandige kustfundament, dijken, stormvloedkeringen en voldoende ruimte voor de rivier. Dit fundament blijkt ook op lange termijn een goede basis te zijn. Met uitgekiend ruimtelijk maatwerk en adaptief deltamanagement zijn de opgaven adequaat en tijdig aan te pakken.
5. *Peilbeheer IJsselmeergebied*: De essentie van de deltabeslissing IJsselmeergebied is het zeker stellen van voldoende afvoercapaciteit naar de Waddenzee door een combinatie van spuien en pompen bij de Afsluitdijk en een flexibel peilbeheer gericht op waterveiligheid en zoetwaterbeschikbaarheid.

De deltabeslissingen zijn daarna verankerd in onder meer:

- het Nationaal Waterplan;
- de Waterwet;
- bestuurlijke afspraken met andere overheden.

In de met de Deltawet waterveiligheid en zoetwatervoorziening gewijzigde Waterwet zijn het Deltaprogramma, het Deltafonds en de deltacommissaris juridisch verankerd. Deze Deltawet is tot stand gekomen op advies van de Tweede Delacommissie in 2008. De Deltawet zorgt voor een koersvaste en integrale aanpak. Uit de evaluatie van de Deltawet in 2016 blijkt dat de wet zeer goed functioneert en dat aanpassen momenteel niet nodig is.

Het beleids-DG voor Ruimte en Water is bij het waterbeleid de opdrachtgever richting Rijkswaterstaat voor:

- vier grote uitvoeringsprogramma's op het gebied van waterveiligheid: Ruimte voor de Rivier, het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma, Maaswerken en het (nieuwe) Hoogwaterbeschermingsprogramma en voor het project Afsluitdijk;
- beheer en onderhoud aan het hoofdwatersysteem, via een Service Level Agreement (SLA);
- Vervanging en Renovatie opgaven in het Hoofdwatersysteem. De komende decennia moet een groot aantal natte kunstwerken worden vervangen of grootschalig worden gerenoveerd. De Afsluitdijk is hiervan een bekend voorbeeld.

De uitvoeringspartner Rijkswaterstaat (RWS) heeft een gelijkwaardige en op onderdelen eigenstandige rol.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Staten-Generaal krijgt jaarlijks bij de begroting ook het Deltaprogramma met de voortgang voor veiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie.
- Het kabinet heeft de deltabeslissingen in het najaar van 2014 met de Tweede Kamer besproken.

2. Waterveiligheid

Huidige stand van zaken/problematiek

Rijkswaterstaat beheert het hoofdwatersysteem van Nederland en een aantal belangrijke primaire en regionale waterkeringen. Het gaat om:

- 90.312 km² oppervlaktewater
- 35 km duinen
- 201 km dijken en dammen
- 10 stuwen
- 5 stormvloedkeringen
- Afsluitdijk en Houtribdijk

Nederland is kwetsbaar voor overstromingen vanuit de grote rivieren, de meren, de Noordzee en de Waddenzee. 9 miljoen mensen wonen in overstroombaar gebied, waar 65% van het BNP wordt verdiend. Het veranderende klimaat zorgt voor extra dreiging. Na de watersnoodramp van 1953 zijn in Nederland voor het eerst normen ontwikkeld voor de primaire waterkeringen. Sinds de vaststelling van de normen voor waterveiligheid is veel veranderd. Het aantal mensen en de economische waarde achter de waterkeringen is sterk toegenomen.

Door nieuwe kennis en inzichten kunnen de kansen en gevolgen van overstromingen veel beter worden berekend en is er meer bekend over de sterkte van waterkeringen en de manieren waarop die sterkte kan worden aangetast. Als gevolg van klimaatverandering neemt de komende periode de overstromingsdreiging toe.

Vanaf 1 januari 2017 gelden daarom nieuwe normen voor waterveiligheid. Deze normering is gebaseerd op zowel de kans dat een overstroming zich daadwerkelijk voordoet als op de gevolgen van een eventuele overstroming (risicobenadering). Naast een minimum beschermingsniveau voor alle inwoners (namelijk vanaf 2050 een maximum kans van 1 op 100.000 per jaar om te overlijden door een overstroming), wordt ook rekening gehouden met de gevolgen (economisch en slachtoffers) van een overstroming. Zo kan er gericht worden geïnvesteerd in waterveiligheid. Begin 2017 is de herbeoordeling van alle keringen op basis van de nieuwe normen gestart, met als doel dat in 2023 een eerste landelijk beeld van de veiligheid beschikbaar is. Als uit de beoordeling blijkt dat een kering niet voldoet aan de normen uit de Waterwet, moet de beheerder maatregelen treffen. De wijze van toetsen ligt vast in het Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium (WBI), dat periodiek wordt herzien.



De benodigde maatregelen worden vanuit verschillende programma's en projecten genomen:

- **Ruimte voor de rivier (RvdR):** op ruim 30 plaatsen langs de Rijntakken geven Rijk en regio meer ruimte aan rivieren om in 2050 aan de waterveiligheidsopgave te voldoen. Rivierverruiming. Rivierverruiming draagt bij aan het verlagen van dijkversterkingsopgave. Tegelijk draagt RvdR bij aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (recreatie, landschappelijke verfraaiing). RvdR startte in 2007 en moet in 2017 afgerond zijn. Voor vervolgmaatregelen is voor de periode tot 2028 €200 miljoen gereserveerd. Dijkversterkingen worden gefinancierd uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).
- **Maaswerken:** in het kader van RvdR werkt Rijkswaterstaat over een lengte van 222 km aan een veiligere, beter bevaarbare en natuurlijke Maas. De Maaswerken verkeren in de afrondende fase.
- **Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en HWBP2:** dit vormt de concrete programmering van de aanpak van waterkeringen die niet voldoen aan de normen. Tot 2028 moeten meer dan 1100 kilometer aan dijken en 256 sluizen en gemalen worden aangepakt, verspreid over bijna 300 projecten in het hele land. Rijkswaterstaat voert dit samen met de waterschappen uit. De meeste knelpunten liggen in het rivierengebied. Binnen twee jaar is de verwachting dat de meeste HWBP-2 projecten gereed zijn en Houtribdijk, Waddenzeedijk Texel en den Oever spoedig worden afgerond en dat het project Markermeerdijken volop in realisatie is. Binnen 4 jaar is de verwachting dat ook het laatste HWBP-2 project Markermeerdijken bijna afgerond zal zijn. Naar verwachting zal binnen het HWBP in 2017 11km dijk zodanig worden versterkt dat wordt voldaan aan de wettelijke normen.
- **Zwakke Schakels Kust:** de afgelopen jaren zijn 10 zogenaamde zwakke schakels aan de kust aangepakt. Het ging om o.a. de Hondsbossche en Pettemer Zeewering, Scheveningen, Noordwijk en Cadzand. Daarmee is de Nederlandse kust weer bestendig tegen de te verwachte stormen.
- **Maeslantkering:** de belangrijkste stormvloedkering in Nederland is de Maeslantkering, het sluitstuk van de Deltawerken. Tot het stormseizoen 2018 wordt gewerkt aan het vervangen van de software van het besturingssysteem.
- **Afsluitdijk:** De Afsluitdijk is een voorbeeld van een dijk die na 2017 'overslagbestendig' wordt gemaakt. Om ons land ook in de toekomst te beschermen tegen overstromingen, wordt de 80 jaar oude dijk versterkt, opgeknapt en voorzien van nieuwe sluizen en pompen om meer water te kunnen afvoeren. De dijk wordt een 'slimme dijk' waarmee energie kan worden opgewekt, en de natuur een impuls krijgt.

Het toezicht op de primaire waterkeringen is vanaf 1 januari 2017 een wettelijke taak van de ILT. Concreet gaat het om:

1. het toezicht op de beoordeling van de primaire waterkeringen aan de hand van de nieuwe wettelijke veiligheidsnormen. Die zijn op 1 januari 2017 van kracht geworden. De eerste beoordelingsronde loopt tot 2023 en eindigt met de rapportage door de ILT van het landelijk veiligheidsbeeld aan de minister;.
2. het toezicht op de zorgplicht van de waterkeringbeheerders voor de primaire waterkeringen zoals deze in de Waterwet is verwoord;
3. het toezicht op de toetsing aan de wettelijke veiligheidsnormen van de regionale keringen die in beheer zijn bij het Rijk (Rijkswaterstaat).

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Programmering Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en vaststelling van het Deltaprogramma (jaarlijks)
 - Tussenevaluaties Wettelijk BeoordelingsInstrumentarium (WBI) (2019 en 2021)
 - Ontwerpen van een nieuw Nationaal Waterplan (tot 2021)
 - Afspraken/projecten rivierverruiming korte termijn:
- Projectbesluiten Varik-Heesselt en IJsselpoort (2020/2021)
 - Start planstudie fase Ravenstein-Lith, Venlo, Oeffelt/Vortum (2019/2020)
 - Start planstudie HWBP Systeemwerkingsmaatregelen (2019/2020)
 - Besluit voorkeursalternatief en financiering Varik-Heesselt en HWBP systeemwerkingsmaatregelen Thorn, Baarlo, Venlo-Velden, Arcen en Well (2018)
 - Besluit voorkeursalternatief en financiering IJsselpoort (Rijn), Ravenstein-Lith, Venlo, Oeffelt/Vortum (2019)

Afspraken rivierverruiming voor de lange termijn (2028-2050):

Vastleggen afspraken lange termijn rivierverruiming in structuurvisie of programma – 2019/2020.

Verder uitwerken en vastleggen afspraken over programmering, organisatie en financiering – 2019/2020.

Start eerste MIRT onderzoeken en verkenningen voor de lange termijn ambitie rivieren (2020-2021).

Ondertekenen ambitieovereenkomst Rijk-regio over lange termijn afspraken rivierverruiming - begin 2018 voor Rijn en medio 2018 voor Maas.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Jaarlijks wordt de Kamer middels de Waterbrief op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen in het waterbeleid. De startbeslissingen voor rivierverruiming voor de korte termijn worden/zijn aan de Tweede Kamer gemeld.



3. Waterkwaliteit en Zoetwater

Huidige stand van zaken/problematiek

Voldoende zoetwater is cruciaal voor de stabiliteit van dijken en stedelijke bebouwing en de drinkwater- en elektriciteitsvoorziening. Waterafhankelijke sectoren, zoals landbouw, scheepvaart en veel industrieën, zijn voor hun productie afhankelijk van zoetwater. Deze sectoren vertegenwoordigen een waarde van ruim € 193 miljard (directe productie) en hebben een aandeel van ongeveer 16% in de nationale economie. Ook waterrijke natuur, het leefmilieu in de stad en de volksgezondheid zijn afhankelijk van voldoende zoetwater.

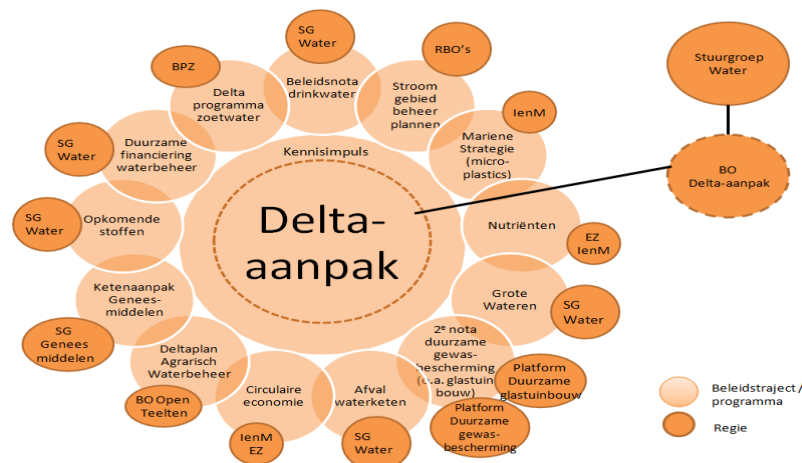
Het aanbod van zoetwater is echter niet altijd toereikend voor de vraag. In de toekomst zullen vaker watertekorten optreden door klimaatverandering, verzilting en sociaaleconomische ontwikkelingen. Kern van de Deltabeslissing Zoetwater is inzicht geven in de waterbeschikbaarheid, waarmee de risico's op zoetwatertekorten transparant worden gemaakt. Ook vinden stapsgewijze investeringen plaats om de aanvoer van zoetwater robuuster te maken. Bijvoorbeeld door aanpassing van het IJsselmeerpeil en het vergroten van de wateraanvoer naar de hogere gronden in Noord-Brabant.

Alle overheden en gebruikers van zoetwater spannen zich gezamenlijk in voor de beschikbaarheid van voldoende zoetwater. Het Deltaplan Zoetwater, onderdeel van het jaarlijkse Deltaprogramma, bevat een concrete programmering van maatregelen voor de periode 2015-2021 (€ 150 miljoen vanuit het Deltafonds en ruim € 250 miljoen vanuit de regio's) en een vooruitblik naar de periode 2022-2028.

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn uit 2000 die streeft naar een goede chemische en ecologische toestand van het oppervlakte- en grondwater. Er zijn stroomgebiedbeheerplannen opgesteld voor Rijn, Maas, Eems en Schelde in 2009 en 2015. Hierin staan de doelen en de maatregelen, zowel het landelijk waterkwaliteitsbeleid als gebiedsgerichte maatregelen, voor de volgende 6 jaar. De voorbereiding voor de plannen van 2021 (periode 2022-2027) is gestart. De regie hiervoor ligt bij IenM, waarbij ook afstemming plaatsvindt met buurlanden en in Brussel. Uiteindelijk moeten alle maatregelen uiterlijk in 2027 uitgevoerd zijn. IenM is systeemverantwoordelijk voor alle wateren en heeft tevens een beheersverantwoordelijkheid voor de rijkswateren. De systeemverantwoordelijkheid uit zich in de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater en betreft vooral het landelijk beleid. Veelal is dit gedeeld met EZ, zoals beleid t.a.v. meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen. De beheersverantwoordelijkheid bestaat uit concrete maatregelen om de rijkswateren meer natuurlijk te maken: herstel van verbindingen voor vissen, van gradiënten tussen land-water, zoet-zout en stromend-stilstaand water. Hiervoor zijn t/m 2027 middelen beschikbaar uit het Deltafonds. Dergelijke maatregelen in het regionale watersysteem zijn een verantwoordelijkheid van regionale partners, met name waterschappen.

De waterkwaliteit is in grote delen van het land de afgelopen jaren duidelijk verbeterd, maar onvoldoende om alle doelen van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) te halen en de ambities waar te maken. Daarom geeft de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater een extra beleidsimpuls aan de waterkwaliteit. Met de op 16 november 2016 ondertekende intentieverklaring hebben 30 overheden, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten de gezamenlijke ambitie voor schoon water onderschreven. De prioriteiten zijn daarbij nutriënten en mest, gewasbeschermingsmiddelen en medicijnresten in water.

Daarnaast wordt ingezet op de inrichting van de grote wateren en de bronnen voor drinkwater en wordt de relatie met microplastics en het Deltaprogramma Zoetwater gelegd. Zie onderstaande figuur:



De intentieverklaring is stap 1 op weg naar stap 2: een nieuw Bestuursakkoord Water (BAW) dat door het nieuwe kabinet mogelijk eind 2017 wordt gesloten.

Belangrijke acties van de Delta-aanpak richten zich op:

- Gezamenlijke analyse van verontreinigingsbronnen en de daaruit voortvloeiende opgaven. Daarbij wordt nadrukkelijk de verbinding gelegd met het Actieprogramma Nitraatrichtlijn van het Ministerie van EZ.
- Een Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) om de verontreinigende rol van de landbouw aan te pakken (nutriënten en gewasbeschermingsmiddelen);
- Zuivering van afvalwater bij de glastuinbouw als gevolg van gewasbescherming;
- Ketenaanpak medicijnresten uit water. Overheden, de drinkwatersector en apothekers werken hieraan; dit moet vanaf 2018 leiden tot een uitvoeringsprogramma. Het RIVM bevestigt de noodzaak hiertoe.

Mijlpalen

- Eerste beeld van de waterbeschikbaarheid in alle zoetwaterregio's (2018)
- Uitvoering maatregelen Deltaplan Zoetwater (2021 grotendeels gereed)
- Waterbeschikbaarheid definitief beeld (2021)
- Vaststelling nieuwe maatregelprogramma vanaf 2022 (2021)
- Regie op uitvoering van de acties uit de intentieverklaring (2017 e.v.)
- Opstellen nieuw Bestuursakkoord Water (eind 2017 gereed)
- Uitvoeringsprogramma medicijnresten (2018)
- Stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 gereed (2021)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Staten-Generaal krijgt jaarlijks bij de begroting ook het Deltaprogramma met de voortgang voor veiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie.

Waterkwaliteit en zoetwater komen halfjaarlijks aan de orde in een AO Water.

4. Drinkwater/waterketen

Huidige stand van zaken:

Beleidsnota drinkwater (2014)

In april 2014 is de Beleidsnota Drinkwater vastgesteld met doelen en acties voor de duurzame veiligstelling van de drinkwatervoorziening. Het is het wettelijk verplicht beleidskader (Drinkwaterwet) voor drinkwaterbedrijven en overheden. De beleidsnota wordt elke 6 jaar geactualiseerd. De eerste evaluatie in 2019 vormt de basis voor de actualisatie van de beleidsnota, gepland voor 2020.

Bescherming drinkwaterbronnen tegen schadelijke stoffen

Nitraat, aanverwante stoffen en gewasbeschermingsmiddelen vormen al langer een probleem voor de drinkwatervoorziening en vragen onverminderd om aandacht. Oude bodemverontreinigingen die drinkwaterwinningen mogelijk bedreigen worden aangepakt via het Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020. Daarnaast zijn er gebiedsspecifieke maatregelen via de gebiedsdossiers, voor drinkwaterwinningen. Meer recent zijn er opkomende (niet-genormeerde) stoffen zoals medicijnresten die mogelijk problemen geven. Tegelijkertijd wordt de ondergrond steeds intensiever gebruikt, is extra aandacht nodig voor mogelijke gevolgen van benutting van bodemenergie en vinden in toenemende mate illegale dumpingen plaats van o.a. drugsafval. Tenslotte leidt klimaatverandering op de langere termijn mogelijk tot negatieve gevolgen voor de drinkwatervoorziening. Bescherming van drinkwaterwinningen is relevant voor de Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater en wordt daarom gezien als onderdeel in deze integrale aanpak waterkwaliteit.

Voortvloeiend uit de Beleidsnota vindt onderzoek plaats om beter zicht te krijgen op de problematiek van nitraat en aanverwante stoffen uit de landbouw, bij grondwaterwinning voor drinkwater. Om de kwaliteit van grondwater voor drinkwaterwinning te borgen, worden aanvullende maatregelen bezien in het kader van de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater en het 6^e en 7^e Nitraatprogramma.

Gewasbeschermingsmiddelen kunnen zowel in grond als in oppervlaktewater worden zowel in grond- als in oppervlaktewater tot normoverschrijding leiden.

Aanvullende maatregelen en nadere keuzes om dreigende problemen aan te pakken worden gezien in het kader van de Delta-aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater en de tussenevaluatie van de 2^e nota Duurzame Gewasbescherming, gepland voor 2018.

Ook klimaatverandering heeft met verzilting, waterbeschikbaarheid, temperatuurstijging en toenemende concentraties van stoffen effect op de drinkwatervoorziening.

Aanpak opkomende stoffen in oppervlaktewater

Nieuwe stoffen die voorkomen in oppervlaktewater vragen om extra zorg voor de veiligstelling van de drinkwatervoorziening. Nadat bij drie drinkwaterbedrijven in 2015 langdurig de inname moest worden stilgelegd vanwege de lozing van pyrazool is dit dossier in een stroomversnelling gekomen. In 2016 kwamen melamine en PFOA en GenX (Chemours) in het nieuws. Daarop is met en door alle stakeholders een stappenplan vastgesteld voor incidenten met opkomende, nog niet-genormeerde stoffen in oppervlaktewater en drinkwater. Ook wordt gewerkt aan een structurele aanpak voor niet-genormeerde opkomende stoffen in relatie tot industriële lozingen. Hierin wordt gekeken naar het bestaande beleidskader, naar regelgeving en instrumenten en worden deze waar nodig bijgesteld voor een adequate omgang met opkomende stoffen. De aanpak wordt in 2017 vastgesteld.

Aanpassing Regeling materialen en chemicaliën

Materialen, chemicaliën en producten die worden gebruikt voor de productie en distributie van leidingwater, dienen te worden beoordeeld op mogelijke risico's voor de volksgezondheid. De gezondheidskundige vereisten zijn in Nederland vastgelegd in de Regeling Materialen en Chemicaliën. De vereisten gelden voor alle producten die gebruikt worden van de bron tot de tap. Er is nog geen Europese harmonisatie van gezondheidskundige vereisten. Bij het uitblijven daarvan werkt Nederland samen met Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Frankrijk aan harmonisatie van nationaal beleid. In 2017 wordt een aantal afspraken over gezondheidskundige vereisten in Nederland geïmplementeerd zodat voor deze vereisten volledige wederzijdse erkenning met Duitsland mogelijk is.

Regionale samenwerking in de waterketen

Drinkwater, riolering en afvalwaterzuivering zijn sterk van elkaar afhankelijk en vormen samen de waterketen. In het Bestuursakkoord Water (2011) is afgesproken dat de doelmatigheid in de waterketen moet worden verbeterd en dat deze moet leiden tot een besparing van €450 mln. per jaar vanaf 2020. Om dit te bereiken zijn drinkwaterbedrijven, gemeenten en waterschappen op regionale schaal gaan samenwerken.

Op het gebied van beheer en onderhoud wordt steeds meer gezamenlijk opgetrokken en ook investeringen worden beter afgestemd.

In 2014 concludeerde de onafhankelijk Visitatiecommissie Waterketen dat het ernaar uitziet dat de afgesproken besparingen in 2020 worden gehaald. Momenteel zijn de 'waterketenregio's' volop bezig daar uitvoering aan te geven. De betrokken koepels (Vewin, UvW en VNG) willen de samenwerking de komende jaren graag krachtig voorzetten.

Grondwatervoorraden voor de toekomst

De openbare drinkwatervoorziening moet toekomstbestendig zijn, ook als de drinkwatervraag sterk zou stijgen. Het RIVM heeft een aantal scenario's met mogelijke toekomstige ontwikkelingen tot 2040 doorgerekend. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de Ontwerp Structuurvisie Ondergrond (STRONG, eind 2016). Provincies zullen samen met drinkwaterbedrijven, het Rijk, andere overheden en maatschappelijke organisaties onderzoeken of en zo ja waar ze Aanvullende Strategische Voorraden (ASV) willen aanwijzen. In de Structuurvisie Ondergrond zijn Nationale Grondwaterreserves (NGR's) aangewezen: oude, diepliggende en zeer schone grondwatervoorraden. Deze kunnen nodig zijn voor drinkwaterproductie bij onvoorziene ontwikkelingen in de (verre) toekomst, en mogelijk ook bij nationale rampen. Precieze begrenzing en bescherming wordt nog onderzocht.

Evaluatie doelmatigheid Drinkwaterwet en richtlijnen

In 2017 zal de evaluatie van de doelmatigheid van de Drinkwaterwet worden uitgevoerd. Aan de hand van het instrument prestatievergelijking worden de prestaties van de afzonderlijke drinkwaterbedrijven met elkaar vergeleken. Ook wordt op verzoek van de Tweede Kamer gekeken naar de rol van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) bij het tarieftoezicht.

De evaluatie van de Drinkwaterrichtlijn door de Europese Commissie is reeds afgerond, met belangrijke onderwerpen de introductie van risico-gebaseerde benadering van bron tot tap, het vraagstuk van opkomende stoffen, en harmonisatie van gezondheidskundige vereisten voor materialen en chemicaliën in contact met drinkwater. Nederland staat achter deze verbeterpunten. In 2015 zijn de monitoringsvoorschriften onder de Drinkwaterrichtlijn aangepast. De implementatie hiervan zal in 2017 worden afgerond. Dit houdt in dat monitoring op basis van een risicoanalyse zal plaatsvinden.

De ILT is aangewezen als toezichthouder op de naleving van de regels voor drinkwatervoorziening in Nederland. Doelgroepen zijn de tien drinkwaterbedrijven, waarvan de aandelen in handen zijn van provincies en gemeenten, en een paar honderd bedrijven, hoofdzakelijk campings, die zelf op kleine schaal drinkwater produceren en dit leveren aan derden (eigen winningen).

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

Korte termijn (2 jaar)

- aanvullende maatregelen gewasbeschermingsmiddelen
- afronding structurele aanpak opkomende stoffen
- implementatie risicogebaseerd monitoren (Annex II van de Drinkwaterrichtlijn)
- Verkenning mogelijkheden herijkt of nieuw Bestuursakkoord Water
- evaluatie doelmatigheid Drinkwaterwet
- besluitvorming eventueel wijzigingen regelgeving legionellapreventie
- implementatie afspraken Regeling materialen en chemicaliën
- implementatie NIB-richtlijn (Cybersecuritywet mei 2018)
- implementatie roadmap/actieprogramma* versterking weerbaarheid vitale drinkwaterinfrastructuur, zie hoofdstuk 8 'Nationale veiligheid en leveringszekerheid' uit Beleidsnota Drinkwater (in samenwerking met drinkwatersector, NCTV en stakeholders).

Lange termijn (4 jaar)

- evaluatie en update Beleidsnota Drinkwater
- aanvullende maatregelen nitraataanpak
- vaststelling aanvullende strategische grondwatervoorraden en nationale grondwaterreserves
- herziening Drinkwaterrichtlijn
- effectuering afgesproken besparingen in de waterketen

Communicatie Eerste/Tweede Kamer

- In de brief aan de TK t.b.v. het Wetgevingsoverleg Water van november 2016 is aangegeven dat de systematiek voor de structurele aanpak voor opkomende stoffen en de evaluatie van de Drinkwaterwet (evaluatie doelmatigheid) in de zomer van 2017 gereed is.
- De Tweede Kamer wordt, via de Staat van Ons Water, jaarlijks op de hoogte gehouden van de vorderingen ten aanzien van acties uit het uitvoeringsprogramma bij de Beleidsnota Drinkwater en over afspraken die in het Bestuursakkoord Water zijn gemaakt, waaronder die van de besparingen in de waterketen.

5. Klimaatadaptatie

Huidige stand van zaken/problematiek

Om Nederland minder kwetsbaar te maken voor extreme weersomstandigheden en voor de gevolgen van een mogelijke overstroming, hittestress, droogte of wateroverlast, is het nodig dat we, naast investeren in waterkeringen, ook klimaatbestendig handelen. Dat wil zeggen ons aanpassen aan het veranderende klimaat. Dat is klimaatadaptatie. Steeds meer partijen zien in dat klimaatadaptatie noodzakelijk en belangrijk is. Zo hebben de VNG, IPO en UvW begin 2017 gezamenlijk een investeringsagenda gemaakt waarin klimaatadaptatie één van de drie prioriteiten is.

Op het gebied van ruimtelijke adaptatie - de ruimtelijke inrichting aanpassen aan het veranderende klimaat - wordt er door IenM gewerkt binnen het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA).

In dit programma werken vertegenwoordigers van het ministerie, de VNG, waterschappen en provincies. Gezamenlijk proberen zij de doelstellingen uit de deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie (RA) - vanaf 2020 handelen we klimaatbestendig en waterrobuust en in 2050 is Nederland klimaatbestendig en waterrobuust ingericht - te behalen. Het deltaprogramma geeft bijzondere aandacht aan vitale en kwetsbare functies. Dit zijn functies die cruciaal zijn voor de rampenbeheersing bij overstromingen of functies die bij een overstroming ernstige schade met zich mee kunnen brengen voor mens, milieu of economie.

Om de doelstellingen te behalen zijn tot nu toe binnen het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie verschillende middelen ingezet. Met een stimuleringsprogramma worden betrokken partijen aangezet om klimaatadaptatie op te pakken. Binnen het stimuleringsprogramma zijn bijvoorbeeld belangrijke voorbeeldprojecten ondersteund en verder geholpen, zijn Living Labs ondersteund en is een website opgezet waarop veel kennis en informatie te vinden is over hoe om te gaan met klimaatadaptatie. Ook zijn bijeenkomsten en diverse themasessies georganiseerd over (deel)onderwerpen en vraagstukken en een nieuwsbrief wordt opgesteld.

In 2016 is de voortgang van het deltaprogramma RA tussentijds geëvalueerd. De onderzoekers constateren dat er veel is gebeurd, maar adviseren tegelijk om een nieuwe fase in gaan met een aanpak die meer prikkelt en uitdaagt. Want om in 2020 in Nederland waterrobuust en klimaatbestendig te handelen, moet er een 'tandje bij'.

Om dat 'tandje erbij' te realiseren wordt binnen het deltaprogramma een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie opgesteld. In het Deltaplan RA wordt afgesproken hoe gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk de doelstellingen en transitieopgave van de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie samen verder gaan brengen en welke mix van instrumenten en maatregelen ze daarbij inzetten. Doel is het vergroten van overzicht en slagkracht rond de opgaven van het Deltaprogramma: het beperken van effecten van overstromingen, wateroverlast, hittestress en droogte. Hiermee wordt recht gedaan aan de uitkomsten van de evaluatie van de Deltawet, waarin werd aangedrongen op minder vrijblijvendheid. Het Deltaplan RA wordt opgesteld door waterschappen, gemeenten, provincies en Rijk gezamenlijk. Het is verschenen op Prinsjesdag 2017 als onderdeel van het Deltaprogramma 2018.

Eind 2016 is de Nationale Klimaatadaptatiestrategie (NAS) aan de Tweede Kamer aangeboden. In nauw overleg met andere overheden, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, natuurorganisaties en bedrijven is in kaart gebracht hoe Nederland zich kan aanpassen aan klimaatverandering. Te denken valt aan de verwachte toename van extreme weersomstandigheden, zowel in aantal als in intensiteit, de toename van hittestress, frequentere uitval van energie-, telecom- en IT-voorzieningen door extreem weer en een toename van infecties en allergieën. De nationale klimaatadaptatiestrategie doet een beroep op de innovativiteit en het aanpassingsvermogen van iedereen. De gevolgen van de verwachte klimaatverandering zijn voor Nederland in beeld gebracht. Ook zijn de risico's benoemd waarvoor de komende jaren extra aandacht nodig is omdat ze grote gevolgen voor de samenleving kunnen hebben.

Investeren in klimaatadaptatie is investeren in de toekomst van Nederland. Het versterken van de klimaatbestendigheid van Nederland is immers niet alleen noodzakelijk voor onze toekomstige veiligheid, maar ook voor ons welzijn en onze welvaart. Tegelijkertijd bevordert het ook innovaties waardoor ons verdienvermogen in binnen- en buitenland wordt versterkt.

De eerste helft van 2017 wordt gebruikt om zoveel mogelijke acties die in de NAS zijn aangekondigd uit te voeren. Uitvoering van deze acties en de resultaten daarvan vinden hun weg naar het Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie dat eind 2017 zal worden opgeleverd. Daarbij zal nauw worden samengewerkt met het projectteam dat het Deltaplan opstelt.

Daarnaast is aan Nederland gevraagd om een Global Centre of Excellence on Climate Adaptation op te zetten. Dit is ook gevraagd aan Japan, Egypte en Brazilië. Het ambitieniveau voor het centrum in Nederland is een mondiaal topinstituut met een fysiek kantoor in Nederland.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Deltaplan

DPRA september 2017

NAS

Eind 2017 is het uitvoeringsprogramma gereed, daarna loopt het programma door. Er zijn op dit moment geen harde mijlpalen afgesproken voor de komende jaren.

Global Centre of Excellence

November 2017: officiële oprichting tijdens CoP23 en opening website www.adaptationcentre.org

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Het deltaplan Ruimtelijke adaptatie wordt op Prinsjesdag 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden.
- De NAS is eind 2016 aan de Tweede Kamer verzonden.

6. Kustpact

Huidige stand van zaken/problematiek

- Het kabinet heeft op 18 december 2015 ingestemd met een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro borgt de nationale ruimtelijke belangen. De belangrijkste wijziging ging over de regels voor bouwen in het kustfundament. Provincies zijn nu aan zet om zonering te maken voor een 'nee, tenzij', een 'ja, mits' of een 'nee'.
- In het Algemeen Overleg (AO) Omgevingswet van 21 januari 2016 heeft de minister van IenM aangegeven geen uitvoering te geven aan de voorgestelde wijzigingen van het Barro voor zover deze betrekking hebben op de kust.
- Vervolgens is gewerkt aan een zogenaamd kustpact tussen betrokken partijen. Het Kustpact is op 21 februari 2017 ondertekend met totaal bijna 60 besturen van provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven in Zuid-Holland, Noord-Holland, Zeeland en Fryslân samen met Natuurmonumenten en Natuur en Milieufederatie (namens de Coalitie Bescherm de Kust), ANWB, Strand Nederland, NBTC, RECRON, KHN, HISWA en Staatsbosbeheer.
- Het Kustpact is niet het eindpunt, maar het vertrekpunt om te komen tot een visie op basis van gedeelde waarden. Deze visie vormt de basis voor de verdere plannen van de betrokken partijen.

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

- Landelijk beeld zonering o.b.v. zonering per provincie t.b.v. uitvoering Kustpact: jun 2019
- Evaluatie convenant Kustpact: 2025 (looptijd convenant december 2025)
- Mogelijke aanpassing van het Barro naar aanleiding van gemaakte afspraken en uitwerking van het Kustpact

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Informeren TK voortgang uitvoering en resultaten: jaarlijks, voorafgaand aan zomerreces
- Informeren TK over Kustpact in Monitor Infrastructuur en Ruimte, 1x per 2 jaar vanaf 2018

7. Internationale Riviercommissies

Huidige stand van zaken/problematiek

Nederland ligt in vier internationale stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems. Voor de eerste drie zijn riviercommissies en is de samenwerking vastgelegd in aparte verdragen. Voor Eems is de gezamenlijke implementatie en internationale afstemming voor de Europese richtlijnen Kaderrichtlijn water (KRW) en Richtlijn overstromingsrisico's (ROR) vastgelegd met een briefwisseling op bewindspersonenniveau.

Internationale commissie ter Bescherming van de Rijn

Huidige stand van zaken/huidige problematiek

De samenwerking in het Rijnstroomgebied is er sinds 1950. Het laatste verdrag uit 1999, is ondertekend door Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Europese Commissie. Er is nauwe samenwerking (m.n. voor afstemming KRW en ROR) is er met Oostenrijk, Wallonië en Liechtenstein (en Italië). Doelstellingen op gebied van waterkwaliteit, vismigratie en hoogwaterbescherming zijn vastgelegd in het Rijnactieprogramma 2020.

Belangrijkste discussiepunten:

1. De vismigratiedoelstellingen voor 2020 uit het Rijnactieprogramma worden niet gehaald, omdat Frankrijk weinig vaart maakt met hun aandeel van de benodigde maatregelen aan stuwen bij drie waterkrachtcentrales. Het totale herstelprogramma voor vismigratie in de Rijn kosten €500-600 waarbij alle staten de kosten dragen voor hun eigen maatregelen. Voor Nederland gaat het om ongeveer €145 miljoen (Haringvliet, Afsluitdijk en Nederrijn).
2. Nieuw Rijnactieprogramma 2040; de opvolger van het programma dat in 2020 afloopt. Met name Zwitserland hecht als niet EU-lidstaat aan een apart programma, maar ook de andere Rijnlanden willen een apart actieprogramma naast de verplichte implementatie van de EU richtlijnen. Ook voor Nederland werkt zo'n programma goed omdat er andere afspraken gemaakt kunnen worden dan degene die voortvloeien uit de verplichte Europese richtlijnen, bijvoorbeeld op het gebied van aanpak geneesmiddelen en microverontreinigingen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2018: Afronding van de compenserende maatregelen in het Haringvliet en daadwerkelijk verder openzetten van de Haringvlietdam zodat trekvisen verder stroomopwaarts in de Rijn kunnen migreren (Kierbesluit). Halen van deze deadline is van cruciaal belang om discussies met Frankrijk te kunnen voortzetten. De uitvoering van het Kierbesluit ligt op schema om 2018 te halen.

2020: Vaststellen van een nieuw Rijnactieprogramma tijdens een Ministersconferentie. Nederland is aan de beurt om deze te organiseren.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Dit verloopt meestal via de communicatie rond reguliere wateronderwerpen ter voorbereiding aan het jaarlijkse AO water en wetgevingsoverleg water. Rond de ministersconferentie wordt de Tweede Kamer apart geïnformeerd.

Internationale Maascommissie:

Huidige stand van zaken/problematiek

De samenwerking in de Internationale Maascommissie is van 1994 (Verdrag van Charlesville Mezières). Sinds 2002 is de samenwerking uitgebreid met Duitsland en Luxemburg en betreft het niet alleen de hoofdstroom maar het hele stroomgebied.

Prioriteit hebben:

- 1) ecologisch gezond en schoon water inclusief vismigratie (Kier Haringvliet) in het kader van de KRW
- 2) de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR).

Daarnaast hebben klimaatverandering en hebben de voorziene lange laagwaters/wateroverlastproblemen in dit stroomgebied groeiende aandacht, met name in relatie tot:

- 3) de drinkwaterwinning uit Maaswater (door Vlaanderen, de stad Brussel en Nederland),
- 4) de scheepvaart: onder andere de sluis bij Ternaaijen in relatie tot het Maasafvoeroverleg. Dit verdrag beoogt een gelijke verdeling van water tussen Nederland en Vlaanderen bij laag water en daarnaast om de Grensmaas met Natura 2000-gebieden langs de oevers niet droog te laten vallen.
- 5) de mogelijkheden het water als koelwater te benutten voor de kerncentrales Givet (FR) en Chooz (B).

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2017 MoU over beheer van de Sluis Ternaaijen

2018 Kier Haringvlietluizen

2020 Verdrag voor beheer sluis Ternaaijen.

2021 Definitieve KRW en ROR plannen

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Gekoppeld aan AO water en WGO water indien relevant.

Scheldecommissie

Huidige stand van zaken/problematiek

De samenwerking in multilateraal Internationaal Schelde verband (inclusief Frankrijk en Wallonië) is op vergelijkbare Verdragen gebaseerd als de Maas en dateert ook uit 1994.

Voor Nederland spelen hierbij vooral belangen op het niveau van het estuarium en de Voordelta/Noordzee (vervuiling door nutriënten). Ook hier zijn de KRW en ROR dominant. De bilaterale afspraken met de Vlamingen over de toegankelijkheid van de Antwerpse Haven inclusief de daarbij horende natuurcompensatie spelen in de bilaterale Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC).

8. Bestuurlijke organisatie waterbeleid, inclusief Stuurgroep Water

Huidige stand van zaken/problematiek

Bestuursakkoord Water (BAW) / Herijkt Bestuursakkoord Water

Het huidige Bestuursakkoord Water (BAW) werd in 2011 gesloten tussen het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en de Vereniging van waterbedrijven in Nederland (Vewin), met als doel de doelmatigheid in het waterbeheer te vergroten. Minder bestuurlijke drukte, heldere verantwoordelijkheden en slim samenwerken stond centraal in deze afspraken. Deze bestuurlijke afspraken lopen tot en met 2020. Alle afgesproken acties uit dat BAW zijn inmiddels afgerond en de te bereiken doelmatigheidswinst van € 750 miljoen per jaar in 2020 ligt op koers.

Omdat de waterpartners het BAW zien als een succesvol instrument dat in de afgelopen jaren gezorgd heeft voor een gezamenlijke focus en versterking van de samenwerking, hebben zij in de bestuurlijke Stuurgroep Water van oktober 2016 besloten om toe te werken naar een nieuw BAW eind 2017. Het streven is dit instrument in te zetten voor nieuwe inhoudelijke prioriteiten op het gebied van water. Deze nieuwe afspraken kunnen dan de basis vormen voor de samenwerking op het gebied van water voor de komende jaren, naast de lopende afspraken.

Onderwerpen die volgens de Stuurgroep Water een plek kunnen krijgen in het nieuwe BAW zijn:

- Waterkwaliteit
- Water en klimaat
- Energie en circulaire economie
- Waterketen
- Financiering
- Samenwerking

De input voor het BAW rond deze onderwerpen komt voor een belangrijk deel uit bestaande trajecten waarin de BAW-partners al intensief samenwerken.

Stuurgroep Water

De Stuurgroep Water is het bestuurlijk overleg dat de minister van Infrastructuur en Milieu vier maal per jaar voert met de bestuurders van de waterschappen, provincies, gemeenten en drinkwaterbedrijven. Doel van dit overleg is het bestuurlijk afstemmen van het waterbeleid, de uitvoering en de monitoring. Het is de bestuurlijke tafel voor het brede waterdomein (waterveiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterketen, drinkwater). Het Programmteam Water bereidt de Stuurgroep Water voor en wordt gevoed vanuit verschillende inhoudelijke werk- en stuurgroepen. Het jaarlijks Nationaal Bestuurlijk Overleg Deltaprogramma wordt gecombineerd met de Stuurgroep Water voor de jaarlijkse vaststelling van het Deltaprogramma.

Waterschappen en waterschapsbestel

De waterschappen zijn een functioneel bestuur, waarvan het reilen en zeilen is vastgelegd in de Waterschapswet. De provincies oefenen de toezichtfunctie uit op de waterschappen, t.a.v. grondgebied, bestuur en financiën. Bij de waterschappen heeft zich de afgelopen decennia een zeer forse schaalvergroting voltrokken: van 2650 naar 22 waterschappen in ca. 60 jaar, of van 90 naar 22 in de afgelopen ca. 20 jaar. Met zijn schaal en waterstaatkundige grenzen zoekt het waterschap zelf de ideale maat als regionale waterbeheerder.

OESO onderzoek naar Nederlands waterbeheer (2014)

De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) oordeelt in haar onderzoek naar het Nederlandse waterbeleid in 2014 positief over het Nederlandse waterbeheer.

Zij concludeert dat Nederland gezien wordt als een mondiale referentie op het gebied van waterbeheer, tegen relatief lage kosten, namelijk 1,26% van het bruto nationaal product. Ook over de organisatie van het Nederlandse waterbeleid oordeelt de OESO positief. "De functionele besturen (waterschappen) en de centrale, provinciale en lokale overheden werken goed samen waarmee zij een gecoördineerde, op consensus gebaseerde besluitvorming bereiken die nodig is omdat het water zich niet aan grenzen stoort". Wel noemt de OESO voor de lange termijn een aantal uitdagingen om ons bekostigingssysteem duurzaam en toekomstbestendig te maken door na te denken over economische prikkels, waarmee efficiënter om kan worden gegaan met "te veel", "te weinig" en "te vervuild" water. Daarnaast adviseert de OESO het thema waterbewustzijn op de agenda te zetten.

In het kader van het genoemde OESO-rapport is I&M met de waterpartners een project "toekomstbestendige financiering waterbeheer" gestart. In dat perspectief worden ook de huidige waterschapsbelastingen tegen het licht gehouden. Hiervoor is door de Unie van Waterschappen een bestuurscommissie ingesteld. De voorstellen van deze Commissie Aanpassing Belastingstelsel Waterschappen (CAB) kunnen uiteindelijk consequenties hebben voor de trits belang – betaling – zeggenschap die tot uitdrukking komt in de Waterschapswet.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

In 2017 – 2018 worden de resultaten van het project "toekomstbestendige financiering waterbeheer" aan de bewindspersoon aangeboden. Daarin ook eventuele wijzigingsvoorstellen voor de waterschapsbelastingen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt jaarlijks via de Staat van Ons Water geïnformeerd over de voortgang van het waterbeleid in Nederland. Daarin wordt onder andere gerapporteerd over de uitvoering van het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 en het Bestuursakkoord Water 2011.
- Voorts ontvangt de Tweede Kamer regelmatig voortgangsrapportages voor de diverse uitvoeringsprogramma's op het gebied van waterveiligheid en is het gebruik twee keer per jaar een verzamelbrief Water aan de Tweede Kamer aan te bieden. In juni voorafgaand aan het AO Water en in november voorafgaand aan het WGO Water.



9. Water Internationaal

Huidige stand van zaken/problematiek

Wereldwijd zijn in stedelijke delta's de risico's rond waterveiligheid en waterzekerheid groot en urgent. De complexiteit van de problemen vraagt om een totaalaanpak. Nederland heeft als stedelijke delta veel kennis en ervaring in huis. Diplomatie, kennisuitwisseling, innovatie, partnerschappen en nieuwe financieringsmechanismen versterken de Nederlandse positie. Bundeling van expertise en internationale samenwerking zorgen voor optimale inzet en innovatie. IenM richt zich hierbij op het bevorderen van een wereldwijde omslag van een reactieve naar een proactieve, preventieve benadering van watergerelateerde risico's. De inzet draagt bij aan het versterken van de Nederlandse positie als koploper en kennisdrager op het gebied van water en klimaat, evenals het versterken van de economische samenwerking.

Nederland staat wereldwijd bekend om zijn expertise en ervaring op watergebied. Daarom werken de ministeries van Buitenlandse Zaken, Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu sinds 2015 intensief samen en bundelen hun expertise en financiering om de wereldwijde waterproblemen aan te pakken. Met een gezamenlijk aanpak wil Nederland de waterveiligheid en waterzekerheid van stedelijke delta's verbeteren. Dit staat in de Internationale waterambitie die in februari 2016 naar de Tweede Kamer is gestuurd. De coördinatie verloopt via het Interdepartementaal Watercluster.

Het ministerie richt zich op bilaterale en multilaterale aspecten van internationale samenwerking waarbij het accent ligt op het beschikbaar stellen en exporteren van kennisintensieve producten en dienstverlening. Hierbij zijn klimaatadaptatie en water nauw verbonden. Het Interdepartementaal Water Cluster is in 2016 van start gegaan. 2017 staat in het teken van het optimaliseren van interdepartementale werkprocessen evenals samen grote vraagstukken aan te pakken om de realisatiekracht te versterken. De Watergezant is namens de drie ministers aangesteld en werkt binnen de kaders van de Internationale Waterambitie (IWA).

Bilaterale samenwerking is gericht op het IWA-speerpunt "realiseren lokale uitvoeringscapaciteit en het positioneren van Nederlandse watersector" (economische diplomatie). Een lange termijn samenwerking is aangegaan met 7 deltalanden (Indonesië, Vietnam, Myanmar, Colombia, Bangladesh, Egypte en Mozambique) met nieuwe accenten op stedelijke delta's.

Het doel hiervan is uitwisselen van kennis tussen deltalanden op het gebied van klimaatadaptatie en watermanagement en het versterken van de positie van de Nederlandse watersector. IenM zet hiervoor het programma Partners voor Water in met een HGIS (Homogene Groep Internationale Samenwerking) budget van omstreeks € 60 miljoen (looptijd 2016 t/m 2021). Ook voert het departement de coördinatie over de samenwerking met de landen India, Singapore, Australië, Filippijnen, Argentinië en Chili. Hierbij geldt dat strategische samenwerking gewenst is vanuit geopolitieke- en/of economische overwegingen. Het ministerie van IenM werkt nauw samen met het ministerie van Buitenlandse Zaken waarbij IenM met name de inhoudelijke kennisleverancier is in samenwerking met het Deltaprogramma en Rijkswaterstaat.

Via de werkzaamheden van multilaterale samenwerking kan Nederland een aantal zaken internationaal agenderen bij instellingen zoals de Wereldbank, OESO, HELP, UNECE, UNESCO, IGRAC, WRI, UN Water en de World Water Council. Dit draagt enerzijds bij aan de doelstellingen van de Internationale Waterambitie en anderzijds aan het Nederlandse beleid op het gebied van waterkwaliteit, zoetwater, waterveiligheid, governance, etc. Er is dus een sterke wisselwerking tussen nationale context en internationale fora.

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

Korte termijn:

- Overdragen Delta Coalitie aan Bangladesh (2017)
- Start van Global Centre for Climate Adaptation (2017)
- Amsterdam International Waterweek (2017)
- Afronding 1^e fase optimalisatie Instrumentarium (collectief programmeren) (2017)
- Opleveren Wereld Water Atlas tijdens High Level Panel on Water (2018)
- Opleveren aanbevelingen High Level Panel on Water (2018)
- Midterm Evaluatie Internationale Waterambitie (2019)

Lange termijn

- Einde programma Partners voor Water 2016-2021
- Einde looptijd Internationale Waterambitie
- Waterzekerheid en waterveiligheid vergroot in 8 stedelijke delta's
- Relatie bestendigd met de 7 deltalanden + Argentinië, Chili, India, VS en Zuid-Afrika

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Kamerbrief Internationale Waterambitie (reeds aangeboden in 2016)
- Midterm evaluatie Internationale Waterambitie (2019)

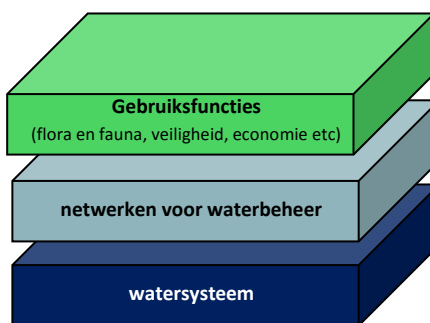
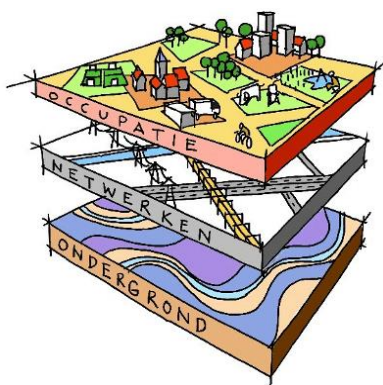
10. Grote wateren

Huidige stand van zaken/problematiek

IenM heeft zich tot doel gesteld om voor de Grote Wateren integraal gebiedsgericht beleid te ontwikkelen. Belangrijk onderdeel daarin zijn de uitwerkingen van de deltabeslissingen om de Grote Wateren en omliggende gebieden klimaatbestendig te maken. Met de Grote Wateren worden de volgende Rijkswateren bedoeld: het Waddengebied (incl. Eems-Dollard), het IJsselmeergebied, de grote rivieren en de Zuidwestelijke Delta. Ook de Noordzee beschouwen we in dit verband als "Groot Water". Hierover meer onder 'Noordzee en oceanen'.

Aan het begin van de beleidscyclus voor de Grote Wateren staan de gebiedsagenda's.

In de gebiedsagenda's brengen Rijk en regio hun visie en ambities voor het fysieke domein. Het gebiedsgerichte beleid voor de Grote Wateren maakt net als het gebiedsgerichte beleid voor land gebruik van de lagenbenadering: er wordt gekeken naar de fysieke en ecologische condities van het watersysteem (de basislaag) in relatie tot de kansen en opgaven in de netwerklaag (dijken, energie-infrastructuur en vaarroutes/havens) en in de laag van gebruiksfuncties (natuur, woon- en recreatieklimaat en economie). De lagenbenadering staat hieronder weergegeven in een algemene variant en toegespitst op wateren.



Via bovengenoemde lagenbenadering brengen IenM en EZ in beeld wat de knelpunten, kansen en mogelijke maatregelen zijn voor gebruiksfuncties in de grote wateren.

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

- Eind 2017/begin 2018 oplevering Agenda IJsselmeergebied 2050 en rapportage aan Tweede Kamer (zie voor overige mijlpalen apart dossier IJsselmeergebied).
- Zomer 2018 voornemen voor oplevering Gebiedsagenda Waddengebied 2050 (zie voor overige mijlpalen apart dossier Waddengebied).
- Voorzomer 2018: besluitvorming over onderzoeksprogramma Agenda voor de Toekomst Schelde-estuarium (zie voor overige mijlpalen apart dossier Zuidwestelijke Delta).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- 20 september 2016: Deltaprogramma 2017

11. IJsselmeergebied

Huidige stand van zaken/problematiek

Het IJsselmeergebied (IJsselmeer, Markermeer, IJmeer, Randmeren) maakt deel uit van het hoofdwatersysteem van Nederland. Het deltaprogramma heeft voor het IJsselmeergebied een aantal belangrijke keuzes voorbereid ten behoeve van klimaatadaptatie. In het 2^e Nationaal Waterplan (2016-2021) is vervolgens gekozen voor flexibilisering van het peilbeheer ten behoeve van de zoetwatervoorziening en het veiligstellen van de afvoer van rivierwater naar de Waddenzee door de installatie van pompen in de Afsluitdijk. De implementatie van het nieuwe peilbesluit wordt begeleid met een aantal mitigerende/compenserende maatregelen. De waterveiligheid wordt daarnaast verder op orde gebracht middels diverse dijkversterkingsprojecten.

Het IJsselmeergebied ligt daarnaast deels in een metropolitaan gebied. Om de verstedelijkingsambities van Amsterdam en Almere in de toekomst waar te kunnen maken is in de rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markeermeer (RRAAM) aangegeven dat ook een adaptieve agenda nodig is voor voldoende bereikbaarheid en voor voldoende ecologische robuustheid van Markermeer-IJmeer. De ontwikkeling van de Marker Wadden (aanleg natuureilanden) door Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten moet in dat licht worden gezien. In de periode 2016-2017 wordt de Agenda IJsselmeergebied 2050 ontwikkeld. Deze is bedoeld als bestuurlijk instrument om te komen tot een krachtige governance van het IJsselmeergebied. De Agenda bestaat uit een lange termijn perspectief, een uitvoeringsagenda en een kennis- en innovatieagenda.

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

- Winter 2017/2018: Bestuurlijk traject Agenda IJsselmeergebied 2050 en rapportage aan Tweede Kamer
- 2017: Start realisatie van de versterking Afsluitdijk en Houtribdijk (zie ander dossier)
- Eind 2017: Vaststelling peilbesluit
- Eind 2017: MIRT-voorkeursbeslissing voor maatregel toekomstbestendig ecologisch systeem Markermeer
- 2020: Oplevering eerste fase Marker Wadden

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- 14 december 2016: brief aan Tweede Kamer over extra financiering eerste fase Marker Wadden

12. Waddengebied/Eems Dollard

Huidige stand van zaken/problematiek

Het Waddengebied is een uniek gebied voor broedvogels, vissen en de voedselketen. Mede daarom is het gebied aangewezen als UNESCO Werelderfgoedgebied.

In 2007 is de Structuurvisie derde nota Waddenzee vastgesteld (SVW). Centraal in de SVW staan de hoofddoelstellingen voor de Waddenzee, gericht op een duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen 'Ruimte voor natuur en landschap' en 'Ruimte voor menselijke activiteiten'. De SVW bevat ook een ontwikkelingsperspectief gericht op herstel en ontwikkeling van het natuurlijk systeem van de Waddenzee en verduurzaming van de economie in het gebied. De SVW loopt eind 2018 af en wordt in 2019 omgezet naar onder meer de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Een evaluatie van eind 2015 heeft de SVW overwegend positief geëvalueerd: de SVW heeft haar beschermingsdoelstelling in hoge mate bereikt. Als belangrijkste verbeterpunt geeft de evaluatie aan dat de herstel- en ontwikkelingsdoelstelling voor natuur en landschap nog onvoldoende is gerealiseerd. Een ander belangrijk aandachtspunt is de sociaal-economische kwetsbaarheid van enkele gebiedsdelen. In de Beleidsverkenning Waddengebied worden toekomstige mogelijkheden geschetst om te komen tot een economie die enerzijds de natuur ontwikkelt en anderzijds de economische spin off van de natuur benut.

De Eems-Dollard is een staatsgrensoverschrijdende ecologische systeem vormt een uniek en dynamisch leefgebied van vooraanstaande internationale betekenis van voor estuaria karakteristieke habitattypen, planten en dieren. Daarom ook maakt het Nederlands-Duitse Eemsestuarium deel uit van het Europese netwerk van beschermingszones Natura 2000. Tegelijkertijd moet de Eems voldoen aan de eisen van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Er is de afgelopen jaren in goed onderling overleg door het Nedersaksische ministerie van Milieu, Energie en Bescherming van het Klimaat en het ministerie van Economische Zaken in samenspraak met Rijkswaterstaat en de provincie Groningen een Nederlands-Duits Integraal managementplan voor het Eemsestuarium (IMP) opgesteld. In dit IMP is geïnventariseerd welke Natura 2000-waarden in het gebied aanwezig zijn en hoe deze waarden het beste kunnen worden behouden dan wel kunnen worden verbeterd.

De ambitie is dat de Eems-Dollard in 2050 voldoet aan het ecologisch streefbeeld, door stapsgewijs te werken en adaptief in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Gebiedsagenda Waddengebied 2050, tweede helft van 2017 starten
- Nationale Omgevingsvisie, input voor de NOVI vanuit de Evaluatie Structuurvisie Waddenzee, de Beleidsverkenning en de Gebiedsagenda Wadden 2050

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De rapportage van de Beleidsverkenning wordt rond de zomer van 2017 aangeboden aan de Tweede Kamer.
- De voorgenomen Gebiedsagenda Wadden 2050 wordt naar verwachting rond de zomer van 2018 afgerond en vervolgens aangeboden aan de Tweede Kamer.

13. Zuidwestelijke Delta



Huidige stand van zaken/problematiek

De Deltawerken hebben veiligheid gebracht in de Zuidwestelijke Delta. De schaduwkant van de aanleg van stormvloedkeringen en dammen in Oosterschelde, Grevelingen en Volkerak-Zoommeer is dat getijdendynamiek en natuurlijke zoet-zout-overgangen grotendeels zijn weggefallen. De water- en natuurkwaliteit zijn daardoor verslechterd. Dat remt ook de economische ontwikkeling van het gebied.

In het Schelde-estuarium, met als Nederlands deel de Westerschelde, hebben bedijking, baggerwerk voor de scheepvaart en zandwinning er aan bijgedragen dat de balans tussen veiligheid, economie en ecologie is verstoord. Daarin ligt dan ook de centrale opgave voor de Zuidwestelijke Delta: het duurzaam herstellen van het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie. Eind 2013 hebben regio en Rijk samen een integrale gebiedsagenda opgesteld voor de water- en ruimtelijk-economische opgaven in de Zuidwestelijke Delta en Zeeland.

In het kader van het Deltaprogramma is voor de Zuidwestelijke Delta een voorkeursstrategie gemaakt, die zich richt op de waterveiligheid in het gebied. Daarnaast wordt er gewerkt aan de zorg voor een goede zoetwatervoorziening en aan projecten om het gebied klimaatbestendig en waterrobuust in te richten (gericht op het tegengaan van de gevolgen van hitte, droogte en wateroverlast).

Westerschelde

In het kader van de Scheldeverdragen werken Nederland en Vlaanderen in de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) aan gezamenlijk beleid en beheer voor het Schelde-estuarium.

Om daarbij proactief de stakeholders te kunnen betrekken, is in 2014 de Schelderaad opgericht. De VNSC werkt samen met de stakeholders aan een toekomstvisie voor de duurzame ontwikkeling van het Schelde-estuarium, de zogenoemde Agenda voor de Toekomst. In dat kader is in 2014 een eerste onderzoeksprogramma gestart. Een rode draad is hoe met slim(mer) sedimentbeheer ook de toegankelijkheid, natuurlijkheid en de veiligheid van het estuarium kunnen worden verbeterd.

Oosterschelde

Sinds de aanleg van de Oosterscheldekering is in de Oosterschelde de getijstroom niet sterk genoeg meer om afgekalfde platen, slikken en schorren weer op te bouwen met zand en slib. Daardoor verdwijnen deze intergetijdengebieden geleidelijk. Dit verschijnsel staat bekend als de 'zandhonger' van de Oosterschelde. De zandhonger vormt een bedreiging voor de natuur-, de landschaps- en de recreatiewaarde van het gebied. Op termijn kan ook de waterveiligheid in het geding zijn, omdat intergetijdengebieden op natuurlijke wijze de golfaanval op de dijken dempen. De negatieve effecten van de zandhonger kunnen bestreden worden met het suppleren van zand op intergetijdengebieden. Daarvoor wordt gestart met het suppleren van zand op de Roggenplaat (uitvoering winter 2017-2018).

Grevelingen en Volkerak-Zoommeer

Door de uitvoering van de Deltawerken zijn Grevelingen en Volkerak-Zoommeer geïsoleerde bekkens geworden. De water- en natuurkwaliteit zijn er verslechterd, waardoor potenties voor de land- en schelpdiersector, recreatie en toerisme, het woon- en leefmilieu en voor het opwekken van duurzame energie onvoldoende kunnen worden benut. Om dit het hoofd te bieden is een ontwerp Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (RGV) opgesteld. Die bevat een perspectief dat uitgaat van het terugbrengen van beperkt getij op Grevelingen (via de Brouwersdam) en Volkerak-Zoommeer (via de Philipsdam). Het nu zoete Volkerak-Zoommeer zou daardoor weer zout worden. De RGV is in oktober 2014 in ontwerp gepubliceerd. Voor definitieve vaststelling is het noodzakelijk dat de financiering van deze maatregelen goed is geregeld. Regio en Rijk hebben daartoe in 2015 een bestuursovereenkomst ondertekend. Het is de samenwerkende partijen tot op heden niet gelukt om de financiering rond te krijgen. Met de betrokken gedeputeerden is afgesproken om de huidige status van de ontwerp-rijksstructuurvisie en de bestuursovereenkomst aan te houden en verdere besluitvorming over te laten aan een nieuw kabinet.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Najaar 2017: mogelijk besluit definitieve vaststelling rijksstructuurvisie Grevelingen Volkerak-Zoommeer
- Winter 2017-2018: uitvoering Zandsuppletie Roggenplaat (Oosterschelde)
- Voorzomer 2018: besluitvorming over onderzoeksprogramma Agenda voor de Toekomst Schelde-estuarium
- Eind 2018: 2^e evaluatie beschikbaar van Vlaams-Nederlandse samenwerking o.g.v. Verdrag Beleid en Beheer Schelde-estuarium

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- 1 december 2016: brief aan Tweede Kamer over het ontwikkelperspectief Grevelingen
- 4 juli 2016: brief aan Tweede Kamer over financiering Programma Grevelingen Volkerak Zoommeer
- 20 september 2016: Deltaprogramma 2017

14. Noordzee en Oceanen

Huidige stand van zaken/problematiek

Als coördinerend ministerie voor de Noordzee is IenM primair verantwoordelijk voor het beheer van het Nederlandse deel van de Noordzee (Beleidsnota Noordzee), de ruimtelijke ordening op zee (implementatie Kaderrichtlijn maritieme ruimtelijke planning) en de goede milieutoestand (implementatie van de Kaderrichtlijn mariene strategie). Daarbij gaat het onder meer ook om een goede bereikbaarheid van de havens en een vlotte en veilige doorvaart, toekomst voor de visserij en goede relatie tussen land en kustwater. EZ is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Vogel- en Habitatrichtlijnen, het Gemeenschappelijk Visserijbeleid en de ontwikkeling van Windenergie op Zee. Rol van IenM bij dit laatste onderwerp:

- aanwijzen van windenergiegebieden via Rijksstructuurvisie;
- kavelbesluiten binnen deze windenergiegebieden (EZ bevoegde gezag met de minister van IenM).

De Europese richtlijn Maritieme Ruimtelijke Planning (MRP-richtlijn) verplicht de lidstaten om voor april 2021 ruimtelijke planningsprocessen te doorlopen, resulterend in ecosysteem gebaseerde maritieme ruimtelijke plannen. Hierbij dienen ook de land-zee interacties te worden meegenomen en moet binnen zeeregio's als de Noordzee worden samengewerkt om te zorgen voor (grensoverschrijdende) coherentie van de plannen. Doel is om conflicten te voorkomen tussen concurrerende sectorale activiteiten in mariene wateren, zoals energieopwekking, zeescheepvaart, toegankelijkheid van havens en transportveiligheid, duurzame visserij- en aquacultuur. Het behoud, bescherming en verbetering van het mariene milieu zoals vastgelegd in de Natura 2000 wetgeving en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) vormen de basis voor ecosysteem gebaseerde maritieme ruimtelijke plannen van de lidstaten.

De KRM van 2008 heeft tot doel het beschermen en herstellen van de Europese zeeën en oceanen en duurzaam gebruik te bevorderen om in 2020 een goede milieutoestand te bereiken. Nederland heeft hiertoe de afgelopen jaren een Mariene Strategie opgesteld, bestaande uit drie delen:

1. initiële beoordeling over de staat van het mariene milieu, de te bereiken goede milieutoestand, de daarbij behorende doelen en indicatoren, en de hoofdlijnen voor toekomstig beleid (2012)
2. monitoringprogramma waarmee de indicatoren bij de milieudoelen zullen worden gemeten (2014);
3. programma van maatregelen, vastgesteld, dat de komende jaren zal worden uitgevoerd om de goede milieutoestand te bereiken en/of te behouden (2016).

Noordzee

IenM coördineert met EZ vier opgaven die bepalend zijn voor het gebruik van de Noordzee tot 2030:

Opgave 1: energietransitie

- In de 'Routekaart windenergie op zee' zijn afspraken gemaakt over de uitrol van 3,5 GW aan windenergie op zee tot 2023 bovenop al geïnstalleerd vermogen van 1 GW. Het gaat daarbij om windparken op minimaal 10 nautische mijl (18,5 km) van de kust. Hiervan is reeds 1,4 GW qua besluitvorming afgerond en in 2019 operationeel. Voor de overige 2,1 GW lopen momenteel de inpassingsprocedures; dit moet uiterlijk 2023 operationeel zijn.
- Doorvertaling van het Klimaatakkoord van Parijs naar een vervolgroutekaart voor Wind op Zee 2023-2030. De huidige windenergiegebieden bieden nog ruimte voor ca. 6-8,5 GW. Daarna is uitbreiding van die gebieden nodig of moeten nieuwe gebieden worden aangewezen. De windenergie-opgave is dermate groot dat een oplossing gezocht moet worden voor negatieve effecten op het ecosysteem.

Opgave 2: natuurherstel- en -ontwikkelopgave

EZ werkt in samenwerking met IenM aan plannen voor natuurherstel op de Noordzee (Beleidsverkenning Noordzeenatuur, onderdeel van de Noordzeestrategie 2030) en mogelijkheden om deze te combineren met andere activiteiten ('bouwen met natuur'). Bouw van windparken levert ook kansen op voor ontwikkeling van (verdwenen) natuur in zee, mogelijk in combinatie met voedselproductie (algen, mosselen).

Opgave 3: kaderstelling voor duurzaam gebruik binnen draagkracht van het ecosysteem

IenM is in samenwerking met EZ verantwoordelijk voor duurzaam gebruik van de Noordzee. In de Beleidsnota Noordzee (2016-2021) is het kader opgenomen waaraan activiteiten op de Noordzee getoetst worden. Voor de kaderrichtlijn KRM zijn in 2016 uitvoeringsplannen opgesteld. Daarmee is de eerste cyclus van de KRM afgerond.

De Europese Commissie beoordeelt de plannen. In 2018 worden initiële beoordeling, goede milieutoestand en milieudoelen geactualiseerd, in 2020 het monitoringprogramma en in 2021 het programma van maatregelen.

Opgave 4: circulaire economie

Het beleid vanuit de circulaire economie is gericht op het terugdringen van bronnen van plastic soep door middel van samenwerking (bijv. green deals) van bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en overheden. IenM werkt samen met deze partijen in EU-verband aan kaders voor duurzaam handelen die hen helpt een koploperpositie te pakken.

De Noordzee kent een breed scala aan gebruikers en betrokkenen. De ruimtelijke opgave voor windenergie en natuur maakt de ruimtedruk hoog en levert spanning op met de visserijsector, die al onder druk staat vanwege aanlandplicht (EU-beleid) en Brexit. Maatschappelijk is er flinke discussie tussen visserij, (energie)bedrijven en natuurorganisaties. Energiebedrijven willen gesleepte visserij uit parken weren. Bedrijfsleven (industrie, scheepvaart, visserij, strandtentexploitanten) en maatschappelijke organisaties zoeken wel de samenwerking om gezamenlijk effectief bronnen aan te pakken en om de plastic soep terug te dringen.

Oceanen

Het oceanenbeleid heeft betrekking op de volle zee, het zeegebied buiten nationale jurisdictie. De vorm en opzet van het beleid zullen zoveel mogelijk aansluiten bij de uitgangspunten van OSPAR en KRM. In VN verband zijn doelstellingen afgesproken die gebundeld zijn onder de SDG14. Daarbij gaat het voor de oceanen om:

- Klimaatmitigatie en een stabiel marien milieu
- Voedselvoorziening
- Grondstofwinning
- Scheepvaart

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Noordzee

- Noordzeestrategie: Strategische Agenda Noordzee 2030 voor de zomer 2017 heeft de Tweede Kamer een brief ontvangen met de belangrijkste thema's die zullen terugkomen in de Strategische Agenda voor de Noordzee. Deze krijgen verdere uitwerking in een programma voor samenwerking, investeringen en kennis eind 2018.
- Energietransitie: Routekaart in 2017, concretisering voor 2020, bouw vanaf 2023.
- Natuurherstel en -ontwikkelopgave: assessment en beleidsopgave in 2018, ruimtelijke doorvertaling en maatregelen in 2020-21 (conform EU-kaders voor ruimtelijke ordening op zee, vogel- en habitatrichtlijnen en KRM).
- Kaderstelling voor duurzaam gebruik binnen draagkracht van het ecosysteem: assessment en beleidsopgave in 2018, ruimtelijke plan en maatregelen in 2020-21 (conform EU-kaders voor ruimtelijke ordening op zee en kaderrichtlijn mariene strategie).

Oceanen

Nederland heeft zich gecommitteerd aan de VN Sustainable Development Goal 14 (SDG14) "Life below water". In juni 2017 organiseert de VN een mondiale oceanenconferentie.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Noordzee

- De Tweede Kamer ontvangt tweede helft 2018 de Strategische Agenda Noordzee 2030 met een uitvoeringsagenda.
- Vanaf 2018 (tot 2021) ontvangt de Kamer voorstellen voor actualisering van de mariene strategie en het maritieme ruimtelijk plan.
- EZ communiceert met de Kamer over de Routekaart Wind op zee en de Beleidsvisie energietransitie.

Oceanen

De Minister van BZ heeft samen met IenM en EZ een notitie over het rijksbrede oceanenbeleid opgesteld. Deze notitie is voorjaar 2017 aan de Tweede Kamer gestuurd. Hierin zijn de beleidsuitgangspunten, acties en ambities van het Koninkrijk verder uitgewerkt. De notitie beschrijft geen nieuw beleid maar heeft tot doel de nationale en internationale inzet van het Koninkrijk te optimaliseren door coördinatie tussen en integraliteit in de aanpak van de verschillende beleidsterreinen te bevorderen.

C. EEN INTELLIGENT, SCHOON EN TOEGANKELIJK VERVOERSSYSTEEM VOOR IEDEREEN

IenM staat voor een infrastructuur van hoge kwaliteit en een goede bereikbaarheid, met daarvoor benodigde investeringen in beheer en onderhoud, in vervanging en renovatie en in aanleg en verbetering. Met de regio's samen ondersteunt IenM de ontwikkeling naar smart mobility.

Luchtvaart

1. Schiphol

Huidige problematiek/stand van zaken

Capaciteit Schiphol

Voor het Rijk staan de netwerkkwaliteit en de internationale bereikbaarheid van Nederland, in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart centraal. Deze doelstelling is geformuleerd in de Luchtvaartnota en is herbevestigd in de Actieagenda Schiphol (2016). De internationale verbindingen door de lucht worden in Nederland primair aangeboden via Schiphol. De mainport Schiphol verbindt ons met de rest van de wereld en levert zo een grote bijdrage aan onze economie en het Nederlandse vestigingsklimaat. De mainport zorgt voor meer dan 300.000 banen en een toegevoegde waarde van naar schatting € 27 miljard.

Een uitgebreid netwerk van rechtstreekse verbindingen maakt Nederland tot een aantrekkelijke plaats voor buitenlandse bedrijven en toeristen. Bovendien verbindt het Nederland met markten over de hele wereld. Meer dan 300 bestemmingen in Europa en de rest van de wereld zijn vanuit Schiphol rechtstreeks te bereiken. Het huidige kabinet heeft aan de voormalige Alderstafel Schiphol (nu: Omgevingsraad Schiphol, ORS) afspraken gemaakt met bewoners, regionale bestuurders en de luchtvaartsector over de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland voor de periode tot en met 2020. Uitgangspunt hierbij is, dat de vraag naar vliegtuigbewegingen in Nederland wordt geacommodeerd in balans met de omgeving en binnen kaders van veiligheid en duurzaamheid. Hiertoe zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van Schiphol in samenhang met de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad.

Voor Schiphol is tot en met 2020 een groeiplafond afgesproken van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar en maximaal 32.000 vliegtuigbewegingen in de nacht. Ook operationeel gelden er beperkingen als gevolg van beperkingen in de beschikbare capaciteit op de grond en het huidige systeem van verkeersafhandeling in de lucht. Voor de periode na 2020 mag Schiphol groeien overeenkomstig het 50/50 principe, waarbij 50 procent van de milieuwinst mag worden benut voor extra vliegbewegingen. Ook heeft het kabinet de Omgevingsraad Schiphol gevraagd met een advies te komen over de toekomstbestendige ontwikkeling van Schiphol. Het is aan een nieuw kabinet dit advies al dan niet over te nemen.

ILT houdt toezicht op de veiligheid van de luchthaven en de naleving van de milieunormen en -regels. Ondertoezichtstaanden zijn zelf primair verantwoordelijk voor borging en vergroting van de veiligheid en de beheersing van de risico's. ILT ziet erop toe dat de bedrijven deze verantwoordelijkheid ook daadwerkelijk nemen door middel van inspecties en regelmatig overleg met de sector. Daarnaast beoordeelt en maakt de ILT inschattingen van de operationele veiligheidsrisico's binnen de sector. Daarmee krijgt ILT een goed beeld van het veiligheidsniveau.

Nieuwe normen- en handhavingstelsel

Onderdeel van de afspraken is de invoer van een nieuw normen- en handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol. Kern van het NNHS is het geluidspreferente baangebruik. Dit houdt in dat gegeven de weersomstandigheden die baancombinaties worden gebruikt die de minste overlast geven voor de omgeving. Het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart als gevolg van invoer van het NNHS is reeds aangenomen door de Eerste en Tweede Kamer. Momenteel wordt het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) uitgewerkt. Als feitenbasis voor dit besluit wordt een milieueffectrapportage (MER) opgesteld door Schiphol. Deze MER wordt, zodra deze gereed is, door Schiphol aan IenM als bevoegd gezag aangeboden.

Selectieve ontwikkeling Schiphol

De beschikbare milieucapaciteit op Schiphol is tot en met 2020 beperkt tot 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Daarom moet deze worden benut op een manier die zoveel mogelijk het netwerk van verbindingen op Schiphol ten goede komt. Als onderdeel van de afspraken over Schiphol heeft het Rijk juridische kaders geschapen voor regionale milieuruimte met een omvang van 45.000 additionele vliegtuigbewegingen op luchthaven Lelystad en 25.000 op luchthaven Eindhoven airport. Het is de primaire verantwoordelijkheid van de luchtvaartsector om de beschikbare capaciteit selectief te benutten. Schiphol zal zich hierbij richten op hub- en mainportgebonden verkeer.

Niet-mainportgebonden verkeer (zgn. vakantievluchten) kan gedeeltelijk worden afgehandeld op de luchthavens Eindhoven en Lelystad. Het is aan de exploitant van de luchthavens, de Schiphol Group, om luchtvaartmaatschappijen voldoende commercieel te stimuleren om naar Lelystad en Eindhoven te komen.

Het is echter belangrijk om een extra instrument achter de hand te hebben indien het stimuleringsbeleid van Schiphol Group onvoldoende effect sorteert. Daarom zijn de mogelijkheden verkend om zo nodig de selectieve ontwikkeling van Schiphol te bereiken via de toepassing van een formele overheidsmaatregel: een verkeersverdelingsregel. De verkeersverdelingsregel bestaat uit de volgende drie elementen:

- 1) Het is niet toegestaan om vanaf Schipholvluchten uit te voeren naar vakantiebestemmingen;
- 2) De capaciteit op Lelystad mag alleen worden benut door het vakantieverkeer dat is verplaatst vanaf Schiphol;
- 3) De vrijgevalen capaciteit op Schiphol mag alleen worden gebruikt voor intercontinentaal en zogenaamd 'feeder' verkeer.

Eind oktober 2017 wordt de regel ter consultatie aan partijen voorgelegd en het streven is om voor het einde van 2017 de regel ter goedkeuring voor te leggen aan de Europese Commissie. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat de verkeersverdelingsregel voor de opening van Lelystad Airport (april 2019) gereed is en dat deze daarvoor aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd.

Wonen/vliegen

Het Rijk heeft rond Schiphol regels opgesteld voor het ruimtegebruik, vanwege veiligheid en geluid. Dit heeft gevolgen voor de mogelijkheden van nieuwbouw van woningen en ander intensief gebruik in dat gebied vanwege geluidsgevoeligheid en kwetsbaarheid. Deze regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Het huidige kabinet heeft de ambitie om enerzijds ruimte te bieden aan de woningbouwopgave en de economische ontwikkeling van de metropoolregio en om anderzijds ruimte en flexibiliteit te bieden voor de groei van de luchtvaart van en naar Schiphol. Het kabinet heeft de Omgevingsraad Schiphol gevraagd om te adviseren over een gedragen middellange termijnoplossing waarmee de mogelijkheden worden aangereikt om zowel de ambities van het kabinet ten aanzien van de groei van de luchtvaart op Schiphol als het invullen van de woningbouwopgave in de regio rondom de luchthaven waar te kunnen maken.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang op alle bovengenoemde aspecten.

2. Stelsel van samenwerkende luchthavens met Schiphol en regionale luchthavens

Huidige stand van zaken/problematiek

IenM is actief betrokken bij drie samenwerkende luchthavens met Schiphol (Eindhoven, Lelystad en Rotterdam-The Hague) en bij de regionale luchthavens Groningen Airport Eelde en Maastricht-Aachen.

Stelsel van samenwerkende luchthavens met Schiphol

In de Luchtvaartnota 2009 en in de Actieagenda Schiphol is aangegeven de schaarse capaciteit op Schiphol zo optimaal mogelijk te benutten. Schiphol richt zich voornamelijk op mainportgebonden verkeer ten behoeve van het kwalitatieve netwerk van verbindingen. Lelystad Airport en Eindhoven Airport worden ontwikkeld om een deel van het niet-mainportgebonden verkeer van Schiphol over te nemen. Op Eindhoven Airport is ruimte gecreëerd voor 25.000 vliegtuigbewegingen per jaar tot en met 2019 (tot een totaal van 43.000 vliegtuigbewegingen per jaar) en op Lelystad Airport voor 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. De overige luchthavens hebben primair een rol voor de regionaal-economische ontwikkeling.

Eindhoven Airport is een militaire luchthaven met civiel medegebruik (het bevoegd gezag ligt bij Defensie). In 2019 zal een nieuwe medegebruiksvergunning voor het civiele verkeer verleend moeten worden voor de periode na 2019. Daarbij kan gekozen worden om meer gebruik toe te staan, bijvoorbeeld ter ontlasting van Schiphol. Eindhoven Airport heeft zelf de ambitie om te groeien. De ontwikkeling van de luchthaven wordt ook opgenomen in de op te stellen Actieagenda Brainport/mainport Eindhoven. Afhankelijk van de verdere groei zal het Luchthavenbesluit Eindhoven door Defensie moeten worden gewijzigd.

Lelystad Airport wordt vanaf 2019 een burgerluchthaven van nationale betekenis (bevoegd gezag ligt bij IenM). Begin 2017 is besloten om de oorspronkelijk beoogde openstellingsdatum van 1 april 2018 uit te stellen naar 1 april 2019 omdat het ontwerp van de vliegroutes van en naar Lelystad Airport meer tijd vergde. Er is in 2015 een luchthavenbesluit vastgesteld dat ruimte biedt voor een ontwikkeling naar op termijn 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar met groot commercieel verkeer. Hiervoor wordt momenteel de routestructuur vastgesteld en wordt de luchthaven aangepast (o.a. baanverlenging en uitbreiding terminal). Voor de lokale vertrek- en naderingsroutes is in 2014 door de Alderstafel Lelystad unaniem een routeset geadviseerd en door het kabinet overgenomen. Deze routeset leverde, binnen de afgesproken uitgangspunten, het minste aantal gehinderden op. Voor de verbinding van deze lokale routes op 'de snelwegen' in het hogere luchtruim worden nu de zogenaamde 'aansluitroutes' (de 'op- en afritten') ontworpen. Het door de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Commando der Luchtstrijdkrachten (CLSK) gemaakte ontwerp voor deze aansluitroutes ligt in de maand oktober 2017 ter publieke consultatie. Om de openstelling per april 2019 te halen, zal eind november 2017 een besluit genomen moeten worden over welke aansluitroutes verder uitgewerkt gaan worden. Voor de eerstkomende jaren zullen de aansluitroutes van en naar Lelystad ingepast moeten worden in de bestaande structuur van het Nederlandse luchtruim. Hierdoor kunnen de aansluitroutes voorlopig niet overal optimaal worden ingepast. Mede hierdoor zal Lelystad de eerstkomende jaren binnen de bestaande luchtruimstructuur niet verder kunnen groeien dan 10.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Voor een verdere doorgroei en een optimalere inpassing van de aansluitroutes is een herinrichting van het luchtruim nodig (zie aldaar). Het doel is om per 1 april 2019 te starten met 3.000 à 4.000 vliegtuigbewegingen per jaar en in de jaren daarna gefaseerd te groeien.

Regionale luchthavens

Voor Groningen Airport Eelde en Maastricht-Aachen geldt dat IenM op grond van de Wet luchtvaart de huidige omzettingsregelingen moet vervangen door luchthavenbesluiten (wettelijke verplichting). Voor Maastricht-Aachen is al een ontwerp luchthavenbesluit opgesteld.

De zienswijzeprocedure en voorhang bij de Eerste en Tweede Kamer zijn deze winter afgerond. Voor Eelde (en overigens ook Rotterdam-The Hague) moeten de luchthavenexploitanten nog een aanvraag voor een luchthavenbesluit doen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Eindhoven Airport korte termijn:

- 2018: Besluit over eventuele verdere groei Eindhoven
- 2019: Indien noodzakelijk vaststellen van een nieuw luchthavenbesluit en in elk geval van een medegebruiksvergunning voor de periode na 2019

Lelystad Airport korte en lange termijn:

- 2017 – 2018: Ontwerp en vaststelling routestructuur en vaststellen verkeersverdelingsregel
- 2019: Opening luchthaven voor groot commercieel verkeer

Eelde, Maastricht-Aachen en Rotterdam-The Hague korte termijn:

- 2017: Vaststellen luchthavenbesluit Maastricht-Aachen
- 2017 – 2018: Publiceren ontwerp luchthavenbesluiten Eelde en Rotterdam-The Hague en daarna vaststellen luchthavenbesluiten

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Eindhoven Airport: afhankelijk van te maken keuzes
- Lelystad Airport: periodieke voortgangsrapportages (conform politieke toezegging)
- Eelde, Maastricht-Aachen en Rotterdam-The Hague: ontwerp luchthavenbesluiten Eelde en Rotterdam-The Hague worden in voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer voorgelegd.

3. Air France KLM

Huidige problematiek/stand van zaken

- Het uitgebreide netwerk van luchtverbindingen op Schiphol is van groot belang voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Homecarrier KLM is de belangrijkste pijler van dat netwerk. KLM opereert met een zogenoemd 'hub and spoke'-systeem, waarbij via Schiphol intercontinentale en Europese vluchten aan elkaar worden geknoopt. Hierdoor is ondanks een beperkte thuismarkt toch een uitgebreid en frequent bediend verbindingennetwerk mogelijk.
- KLM is in 2004 gefuseerd met Air France. De Nederlandse Staat heeft daarbij afspraken gemaakt om de publieke belangen die met KLM zijn gemoeid, te borgen. Daarbij gaat het om netwerkqualiteit en behoud van de Nederlandse verkeersrechten (markttoegang). Een deel van de afspraken is in 2010 verlengd. Belangrijke afspraken zijn onder andere: KLM is gevestigd in Nederland en behoudt Nederlandse vergunningen. Air France KLM opereert met een dual hub (2 knooppunten)-systeem in Europa waarvan Parijs Charles de Gaulle en Schiphol als intercontinentale en Europese hubs de hoekstenen zijn. Verder heeft de Nederlandse Staat een aandelenbelang van 5,9% in KLM en het recht om een commissaris in de board van Air France KLM voor te dragen.
- De Air France KLM groep heeft zeker de afgelopen jaren te maken met sterke concurrentie op mondiaal niveau van onder andere luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten en in Europa van low cost carriers. Hierdoor kwamen de resultaten onder druk te staan en werd de noodzaak onderstreept om maatregelen te nemen om structureel de kosten te verlagen en productiviteit te verhogen. De cijfers van Air France KLM in 2016 zien er beter uit dan voorgaande jaren: er wordt meer winst gemaakt, mede door de lage olieprijs en kostenbesparingen. De resultaten van Air France blijven achter bij die van KLM, mede vanwege stakingen en de nasleep van terroristische aanslagen. KLM heeft daarnaast, meer dan Air France, de productiviteit verhoogd en kosten bespaard. Verlaging van de kosten en het verhogen van de productiviteit blijven voor Air France KLM noodzakelijk om de concurrentiekracht structureel te versterken voor een gezond toekomstperspectief. Dat geldt voor zowel Air France als KLM.
- In november 2016 is het plan Trust Together gelanceerd dat vooral Air France betrof. Belangrijk onderdeel is het opzetten van een nieuwe airline voor de lange en middellange afstand onder de naam Joon, die met lagere kosten opereert.

Korte- en langer termijnmijlpalen

-

Communicatie Tweede/Eerste Kamer

- Het kabinet volgt (zoals aan de Tweede Kamer is gemeld) de ontwikkelingen bij Air France KLM op de voet en onderhoudt daartoe contact met de onderneming en de Franse regering.
- Toegezegd is dat de Tweede Kamer op de hoogte wordt gehouden van belangrijke ontwikkelingen.

4. Internationale concurrentie luchtvaart

Huidige stand van zaken

- De luchtvaartmarkt is mondiaal sterk aan het veranderen: het zwaartepunt van de wereldwijde vervoersstromen verschuift naar Azië en het Midden-Oosten. De traditionele Europese luchtvaartmaatschappijen hebben steeds meer moeite om het hoofd boven water te houden als gevolg van prijsvechters en van nieuwkomers met veel kapitaal achter zich.
- Mondiaal: de luchtvaartmaatschappijen van de V.A.E. en Qatar worden door verschillende partijen beschuldigd van staatssteun en oneerlijke concurrentie. Via mandaten die in 2016 zijn gegeven, is de Europese Commissie met een aantal landen uit het Midden-Oosten aan het onderhandelen over nieuwe luchtvaartovereenkomsten waarin eerlijke concurrentie een belangrijk onderwerp is. Het afsluiten van deze overeenkomsten duurt een aantal jaar. De Europese Commissie heeft in 2017 een tekst opgesteld voor een verordening over "safeguarding connectivity and competition in international air transport" die haar de mogelijkheid geeft om maatregelen te nemen tegen subsidiëring van en discriminatie door luchtvaartmaatschappijen van buiten de Europese Unie. Of deze verordening wordt aangenomen is nog de vraag vanwege de opstelling van lidstaten die verdergaande liberalisatie wensen.

- Europees: met de toenemende concurrentie in de luchtvaartsector wordt de strijd om de kosten zo laag mogelijk te houden steeds harder gevoerd, waarbij een aantal Europese maatschappijen de randen van het arbeidsrecht opzoeken (of deze overschrijden). Onder andere door het gebruik van constructies als 0 uren contracten, "pay to fly" (de piloot betaalt de luchtvaartmaatschappij om te mogen vliegen), piloten die als zelfstandig ondernemer worden ingehuurd of via arbeidsbemiddelingsbureaus in derde landen. Na een uitvoerig traject met vakbonden, SZW en Financiën is gebleken dat voor luchtvaartmaatschappijen met een basis in Nederland en voor Nederlands luchtvaartpersoneel, geldt dat op het gebied van arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden de zaken goed op orde zijn. De Nederlandse inzet is om op Europees niveau onduidelijkheid in regelgeving aan te pakken, om ongewenste situaties boven tafel te krijgen en om afspraken te maken om zulke situaties tegen te gaan. In de Transportraad van juni jl. heeft Nederland dit thema expliciet geagendeerd.

Korte en lange termijnmijlpalen

-

Communicatie Tweede/Eerste Kamer

- De Tweede Kamer wordt op de hoogte gehouden van de onderhandelingen van de Europese Commissie over de mondiale problematiek. Nadat deze een akkoord heeft bereikt wordt deze door de lidstaten geratificeerd en ter goedkeuring aan de Tweede Kamer voorgelegd. De Tweede Kamer wordt tevens op de hoogte gehouden van de resultaten rond de verordening "safeguarding connectivity and competition in international air transport".
- Over de Europese problematiek, waaronder specifiek "pay to fly" en schijnzelfstandigheid, is de laatste tijd veelvuldig gecommuniceerd met de Tweede.
- De Tweede Kamer wordt op de hoogte gebracht van de verdere actuele ontwikkelingen na de Transportraad van juni jl.

5. Luchtruim

Huidige stand van zaken/problematiek

In 2012 is door de minister van Defensie en de staatssecretaris van IenM de Luchtruimvisie gepresenteerd. Hierin is de strategie geschetst voor een toekomstige inrichting, beheer en gebruik van het Nederlandse luchtruim. Centraal hierin staan civiel-militaire samenwerking, systeemvernieuwing, fysieke herinrichting van het luchtruim en het introduceren van nieuwe operationele concepten om op een veilige en duurzame manier in te kunnen blijven spelen op de groeiende behoefte aan luchtruim.

De luchtverkeersleidingsorganisaties hebben in 2016 een recordaantal vluchten afgehandeld. Uitdaging is het blijven bieden van voldoende capaciteit voor Schiphol, Eindhoven Airport en in het hogere luchtruim. Op de luchthaven Lelystad dient ruimte te komen voor een doorgroei naar 45.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Tegelijkertijd is er behoefte aan voldoende militair oefengebied waarbij voor de F35 behoefte is aan een groter aaneengesloten gebied. Het Rijk, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) zijn gezamenlijk verantwoordelijk om deze doelstellingen te realiseren.

De afgelopen jaren is op diverse onderdelen voortgang geboekt met het realiseren van de Luchtruimvisie. Zo zal eind 2017 de militaire luchtverkeersleiding gaan 'inwonen' (colocatie) bij LVNL en op één gezamenlijk verkeerssysteem gaan samenwerken. Hiermee wordt een stevig fundament gelegd voor een verdere functionele integratie van civiele en militaire luchtverkeersdienstverlening, wat leidt tot een efficiënter en flexibeler beheer van het luchtruim. Voor het hogere luchtruim (boven ca. 7,5 kilometer) is in april 2017 al een stap verder gezet met de overdracht van militaire luchtverkeersleidingstaken aan MUAC.

Uitvoering van de Luchtruimvisie is tussen 2014 en 2016 vertraagd vanwege een beperkt beschikbare capaciteit aan luchtverkeersleiders bij LVNL. De Kamer is hierover steeds geïnformeerd. In 2016 is hierin weer beweging gekomen, mede doordat voor luchtverkeersleiders een uitzondering op de Wet Normering Topinkomens (WnT-3) is gemaakt. Door het Bestuur van LVNL is vervolgens met de bonden een akkoord over arbeidsvoorwaarden gesloten, waarin meer ruimte ontstond voor inzet van luchtverkeersleiders voor prioritaire projecten, zoals Lelystad. Ook zet LVNL met het programma 'Voldoende Verkeersleiders' in op het vergroten van de operationele inzetbaarheid voor projecten. De markt voor verkeersleiders blijft echter beperkt, waardoor het nodig blijft scherp te prioriteren bij de uitvoering van projecten.

Herinrichting van het luchtruim is een zeer complexe opgave, waarin ook de afstemming met omringende landen essentieel is. Een volledige herinrichting van het luchtruim is niet eerder haalbaar dan 2023. De Kamer heeft aangedrongen op maximale voortgang, mede met het oog op de doorgroei van Lelystad Airport en een betere inpassing van de aansluitroutes van en naar Lelystad, en overweegt de herziening van het luchtruim tot Groot Project te benoemen. Eind 2017 wordt aan de Kamer een programmaplan voorgelegd voor de volgende fase, met daarin aandacht voor o.a. risicomanagement, samenwerking met de buurlanden, en betrokkenheid van belanghebbenden (luchtruimgebruikers, provincies e.d.).

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- De civiel-militaire co-locatie op Schiphol loopt op schema voor realisatie eind 2017.
- Programmaplan 2^e fase uitvoering Luchtruimvisie gaat medio december 2017 naar de Kamer.
- Het nieuwe verkeersleidingsysteem iCAS wordt volgens de huidige planning eind 2021 operationeel.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Voortgangsbrieven Luchtruimvisie, Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 31 936, nr. 363
- Brief Luchtruimvisie, 27 september 2017

6. Luchtvaartveiligheid

Huidige stand van zaken/problematiek

Begin april 2017 publiceerde de OVV het onderzoek naar de veiligheid van het vliegverkeer op Schiphol. De afgelopen jaren heeft de OVV meerdere incidenten op de luchthaven onderzocht. De OVV heeft diverse aanbevelingen gedaan rondom het ontwerp, de ligging en het gebruik van de luchthaven, integrale samenwerking partijen en de eindverantwoordelijkheid van de overheid. De veiligheid van Schiphol is een belangrijke randvoorwaarde voor een verdere groei. IenM en de sector hebben recent een reactie op de aanbevelingen van de OVV gegeven en in afschrift naar de Tweede Kamer gestuurd.

MH17 en vliegen over conflictgebieden

Na de ramp met vlucht MH17 op 17 juli 2014 is door Nederland actie ondernomen richting de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de VN (ICAO) om een dergelijke ramp in de toekomst zo veel mogelijk te voorkomen en om informatie over conflictgebieden te verstrekken en te delen tussen landen. ICAO heeft een werkprogramma over conflictgebieden opgesteld en op proef een Conflict Zone Information Repository (CZIR) opgezet (de ICAO "website"). Na een evaluatie van deze website door ICAO is deze stopgezet en vervangen door een "library", een verwijzing door ICAO naar websites van landen. Nederland heeft hiervoor de hieronder genoemde EASA site aangemeld.

Op 13 oktober 2015 heeft de OVV het onderzoeksrapport gepubliceerd, met een aantal aanbevelingen voor ICAO, IATA en de Nederlandse overheid. De Nederlandse overheid heeft de aanbevelingen gericht op vliegen over conflictgebieden uit het OVV rapport overgenomen. Op basis van het onderzoeksrapport van de OVV heeft Nederland bij ICAO aangedrongen op een aanvulling en aanscherping van het werkprogramma. Dit werd op initiatief van Nederland in de ICAO Assembly van oktober 2016 breed gesteund. In 2017 en 2018 wordt het werkprogramma uitgevoerd. IenM heeft per 1 januari 2017 een ervaren expert voor twee jaar bij ICAO gedetacheerd om te helpen dit werkprogramma uit te voeren.

Ook een Europese taskforce heeft een uitwisseling van informatie over conflictgebieden bepleit. EASA, het EU Agentschap voor luchtvaartveiligheid, heeft een prominente rol gekregen in het verspreiden van informatie. De Europese Commissie heeft een werkgroep ingesteld voor landen om informatie te delen over conflictgebieden. EASA gebruikt de uitkomsten voor de Conflict Zone Information Bulletins (CZIBs), die op een openbare website worden gepubliceerd. Nationaal is er in juni 2016 een convenant gesloten over het delen van dreigingsinformatie tussen de overheid en de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Laatstgenoemden kunnen, mede gebaseerd op deze informatie, een goede risico analyse maken voor een veilige vluchttuitvoering. Het convenantsoverleg wordt ook gebruikt om het Europese overleg voor te bereiden. Dit is na een jaar geëvalueerd. Alle deelnemers zijn tevreden.

Ook is interdepartementaal de archivering van alles rond de MH17 ter hand genomen naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer.

Naast het OVV onderzoek heeft het OM een strafrechtelijk onderzoek uitgevoerd. Een aantal landen beziet in internationaal verband de mogelijkheden om gezamenlijk de verantwoordelijken en daders van de ramp met MH17 te vervolgen. In juni 2017 heeft het kabinet besloten een nationale vervolging door Nederland in gang te zetten.

Insel Air

Insel Air is een luchtvaartmaatschappij die is gevestigd op Aruba en Curaçao. De maatschappij verzorgt een groot deel van de verbindingen met onder meer Bonaire. De maatschappij kent financiële en operationele problemen. Op 3 februari 2017 hebben IenM en BZK het besluit genomen tot een verbod voor rijksambtenaren om dienstreizen met Insel Air International (Curaçao) te maken. Het verbod voor rijksambtenaren geldt mede als signaal naar andere passagiers. Toezicht op de maatregelen wordt uitgevoerd door de autoriteiten ter plekke. Een vergelijkbaar verbod hoefde niet ook voor Insel Air Aruba omdat de autoriteit op Aruba deze vliegtuigen al aan de grond had gezet. In overleg met Curaçao en Aruba is besloten tot nader onderzoek door ILT. De uitkomsten hiervan zijn niet positief voor Insel Air en de toezichtsautoriteit van met name Curaçao. Afgesproken is dat ILT komt assisteren bij het toezicht op Insel Air en de plaatselijke toezichtsautoriteiten komt versterken. Daartoe zijn samenwerkingsovereenkomsten afgesloten. Tot ILT het signaal geeft dat de veiligheid geborgd is, blijft het reisverbod van kracht.

Met de problemen bij Insel Air staat de bereikbaarheid van eilanden zoals Bonaire onder druk. Er is een expertgroep ingesteld door alle betrokken overheden, die onderzoek doet naar wat nodig en mogelijk is voor duurzame en betrouwbare luchtverbindingen tussen de zes Caribische eilanden van het Koninkrijk.

(Zie ook IenM in Caribisch Nederland)

ICAO audit

ICAO toetst periodiek of landen de ICAO-regelgeving hebben geïmplementeerd als basis voor de borging van met name de luchtvaartveiligheid. In 2019 vindt naar verwachting een ICAO-audit van het Koninkrijk der Nederlanden plaats. ICAO kijkt daarbij naar het totale Koninkrijk (Nederland, Curaçao, Aruba en Sint Maarten).

Gezien de situatie met betrekking tot de luchtvaartveiligheid op Aruba en Curaçao (zie onder Insel Air) is het van groot belang dat op die eilanden verbeteringen plaatsvinden. Eind 2017 wordt een plan van aanpak geschreven ter voorbereiding op de ICAO audit.

Korte en lange termijn mijlpalen

- Eind 2017 Plan van aanpak voor Aruba en Curaçao, ter voorbereiding op ICAO audit
- 2019 ICAO audit Koninkrijk der Nederlanden

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

MH17

- Het kabinet heeft de Kamer 8 december 2015 (Kamerstuk 3397, nr.56) geïnformeerd over haar reactie op de aanbevelingen uit het OVV rapport, dat is gepubliceerd op 13 oktober 2015.
- Op 8 oktober 2016 heeft IenM de TK per brief geïnformeerd over de uitkomsten van de ICAO Assembly voor wat betreft het vliegen over conflictgebieden en in verzamelbrief van 19 april 2017 over de verdere voortgang.
- De minister van VenJ heeft de TK op 10 mei 2017 mede namens IenM de TK geïnformeerd over de voortgang op het dossier MH17.
- Op 21 december 2016 en op 6 juli 2017 heeft de Minister VenJ per brief de TK geïnformeerd over de voortgang van de archivering.
- Op 30 juni 2016 is de TK door VenJ, en IenM, mede namens BZ, DEF en BZK, over de totstandkoming van het Convenant geïnformeerd, en op 7 juli 2017 over de eerste evaluatie.
- Verschillende malen zijn Kamervragen gesteld over MH17 die veelal betrekking hadden op de beleidsterreinen en verantwoordelijkheden van VenJ, BZ, AZ en IenM.

Insel Air

- Kamerbrieven over de situatie bij Insel Air van 3 en 21 februari 2017 (Kamerstuk 24804, nr. 93 en nr. 94.)
- Beantwoording Kamervragen D66 in brief van 21 februari 2017 (Vergaderjaar 2016-2017, Aangangsel van de handelingen 1249)

7. Faro-dossier

Huidige stand van zaken

In de Faro rechtszaak eisen slachtoffers en nabestaanden schadevergoeding van de Nederlandse Staat omdat zij van mening zijn dat de toenmalige Nederlandse Raad voor de Luchtvaart tot onjuiste bevindingen is gekomen en de slachtoffers en nabestaanden verkeerd heeft geïnformeerd over de oorzaken van de ramp.

Tot dusverre heeft de rechtbank in de rechtszaak twee tussenvonnissen gewezen. Daarbij heeft de rechter onder meer bepaald dat drie onafhankelijke deskundigen onderzoek gaan doen. De rechtbank wil antwoord hebben op de vraag of de Raad voor de Luchtvaart in het Portugese onderzoek naar de luchtramp zorgvuldig is omgegaan met de gegevens die de Raad toen beschikbaar had. Ook konden de onderzoekers aangeven of zij nog overige opmerkingen hadden die voor de beoordeling van de zaak van belang kunnen zijn. De deskundigen dienden geen eigen onderzoek te doen naar de oorzaak van de vliegcrash, maar op basis van hun deskundigheid een antwoord te geven op de vraag of de Raad, in zijn rol van destijds, de toen bekende en beschikbare gegevens adequaat heeft verwerkt. Inmiddels hebben de deskundigen een eindrapport uitgebracht, waarop de Staat en de nabestaanden hebben kunnen reageren. In het definitief adviesrapport komen de deskundigen tot de conclusie dat de toenmalige Raad in hoofdzaak overeenkomstig de voorschriften heeft gehandeld. De reactie van de Staat is gereed. De nabestaanden hebben uitstel voor indiening van hun reactie gekregen tot 8 november. Pas daarna zal de rechtbank de zaak voortzetten.

Korte en lange termijn mijlpalen

-

Communicatie Eerste/Tweede Kamer

Over dit onderwerp is veelvuldig gecommuniceerd met de Kamer. Onder andere in antwoord op Kamervragen en moties.

8. Drones

Huidige problematiek/stand van zaken

De Nederlandse drone-industrie ontwikkelt zich snel. Zowel bij VN-organisatie ICAO als op Europees niveau worden standaarden en regelgeving ontwikkeld. Daarnaast zijn er op EU-niveau diverse activiteiten om de benodigde concepten en technologie voor de integratie van drones in het luchtruim mogelijk te maken. Er is een publiek-private agenda drones tot stand gekomen, onder coördinatie van IenM. Betrokken partners zijn VenJ, Defensie, EZ, politie, LVNL, ILT, RWS maar ook kennisinstellingen als TNO en NLR en de universiteit van Twente en van Delft. De sector zit ook aan tafel. De ontwikkelingen op het thema drones leidt tot acties langs vijf thema's:

1. Innovatie in de drone-industrie stimuleren

Testen, experimenten en oefenen zijn dé randvoorwaarden om ervoor te zorgen dat een innovatie daadwerkelijk geschikt is voor toepassing in de praktijk. Onder de huidige luchtvaartregulering is het reeds mogelijk om test- en oefenlocaties te realiseren maar dit werkt niet optimaal. Het Rijk stelt regulering op om de uitvoering van testvluchten en experimenteren met drones verder te faciliteren, de zogenaamde regulering voor testlocaties.

2. Risico's van dronegebruik beperken

Voor politie, Defensie en de Koninklijke marechaussee (Kmar) zijn twee zaken van belang: voldoende kennis en ervaring met het effectief bestrijden van kwaadwillend dronegebruik (denk aan "drone-aanvallen", cybersecurity of inbreuk op privacy van derden) en handhaving van no-fly zones bij bijvoorbeeld vliegvelden en openbare gebouwen. Er is behoefte aan nader inzicht in bruikbare risicobeperkende technologieën. Nederland moet nauw aangesloten blijven bij deze ontwikkelingen. Het potentiële veiligheidsrisico van het gebruik van een drone (bijvoorbeeld boven een menigte, kwetsbare objecten, economische belangrijke gebieden of kritische infrastructuur) dient goed in kaart te worden gebracht (zie ook punt 5).

3. Dronegebruik in kansrijke domeinen stimuleren

Het kabinet heeft in een brief aan de Kamer in augustus 2015 domeinen benoemd waarvoor de inzet van drones zeer interessant kan zijn: veiligheid, bewaken en beveiligen, infrastructuur, onderzoek, agro- en natuurdomein, en media en journalistiek. De landbouwsector wordt door toekomstverkenneren gezien als het toepassingsgebied voor drones met een groot economisch groeipotentieel. Zo maken drones het in combinatie met big data-toepassingen mogelijk om te innoveren in de precisielandbouw, waardoor er met minder middelen hogere opbrengsten kunnen worden verkregen.

4. Professionele dronevliegers faciliteren

De huidige beroepsmatige dronevliegers zijn in het algemeen niet erg tevreden over de ruimte die ze op basis van de regelgeving hebben om operaties uit te voeren. Met name de regelgeving inzake het vliegen bij een gecontroleerde luchthaven (CTR) wordt als onnodig bureaucratisch ervaren.

veelgehoorde klachten uit de sector zijn dat de complexiteit van de regelgeving en het gebrek aan handhaving waarmee de 'free riders' onvoldoende worden aangepakt. De pakkans is laag en de straffen worden als laag ervaren. De inzet van technologische hulpmiddelen lijkt noodzakelijk om de handhaving te verbeteren.

Daarnaast bestaat de behoefte aan een handhavingsvisie van politie met ILT. Voortouw hiervoor ligt bij het Ministerie van VenJ. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat deze visie nog in 2017 wordt uitgebracht. Voor het uitbreiden van de mogelijke inzet door professionele dronevliegers is het van belang om de ontwikkelingen bij politie en brandweer te faciliteren.

5. Ontwikkeling regelgeving in Nederland en EU: stapsgewijs uitvoeren van beleidsvoornemen

Op 1 juli 2015 is regelgeving in werking getreden waarmee het beroepsmatig gebruik van drones is toegestaan na verlening van een brevet, een bewijs van luchtwaardigheid en een certificaat voor de operator die de vluchten exploiteert. Parallel aan deze regelgeving is een beleidsvoornemen ter consultatie aangeboden om de regelgeving van recreatieve en beroepsmatige dronevliegers beter op elkaar aan te sluiten. Deze consultatie heeft geleid tot het besluit om stapsgewijs de Nederlandse regelgeving aan te passen in overleg met de stakeholders, zoals Defensie, politie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en vertegenwoordigers uit de sector.

Bij de ontwikkeling van de nationale regelgeving voor drones is de Europese context van groot belang. De bevoegdheid om regels vast te stellen voor drones van niet meer dan 150 kg ligt op dit moment nog bij de individuele lidstaten. In december 2015 is een voorstel voor EU-regelgeving met betrekking tot drones gepresenteerd. Het voorstel bevat een kader voor het gebruik van drones binnen het Europese luchtruim. Met het voorstel worden alle drones, onafhankelijk van het gewicht, op EU-niveau gereguleerd. Het voorstel verschaft een basis voor de ontwikkeling van operatie-gecentreerde EU-uitvoeringsregelgeving, waarbij gebruik wordt gemaakt van Europese producteisen voor drones bij operaties met een laag risico.

De ILT geeft vergunningen af voor beroepsmatig gebruikte drones, om het risico op incidenten zo klein mogelijk te houden. Het gaat dan onder andere om vergunningen voor piloten, het toestel met grondstation en de vliegschool. Daarnaast organiseert de inspectie voorlichtingsbijeenkomsten om alle vragen- onder meer van potentiële aanvragers van vergunningen- te kunnen beantwoorden.

Korte en lange termijnmijlpalen

- In 2017 nemen we een volgende stap in de aanpassing van de Nederlandse regelgeving.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Brief kabinet aan Tweede Kamer, voortgang op drones, 29 september 2016
- Brief stas IenM aan Tweede Kamer, aanscherping regels recreatieve dronevliegers, 22 april 2016

9. Duurzame luchtvaart

Huidige stand van zaken/problematiek

CO₂-reductie in de luchtvaart

In het licht van het akkoord van Parijs en van eerder gemaakte afspraken blijft het accent in de luchtvaart liggen op maatregelen tot reductie van CO₂-emissies. Naast technologische en infrastructurele maatregelen gaat veel aandacht uit naar op marktwerking gebaseerde maatregelen (zoals EU ETS en het mondiale CORSIA) en naar het gebruik van duurzame biokerosine.

Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)

Na jarenlange onderhandelingen heeft de Assemblee van VN-organisatie ICAO in het najaar van 2016 overeenstemming bereikt over invoering van een wereldwijd systeem voor CO₂-neutrale groei vanaf 2021: CORSIA. CORSIA is erop gericht om de groei van de CO₂-emissies door de internationale luchtvaart vanaf 2020 te compenseren via specifiek gedefinieerde en goedgekeurde emissiereductieprojecten. Vanaf 2027 is het systeem verplichtend voor alle staten die een individueel aandeel hebben in de internationale luchtvaart van meer dan 0,5 procent in gevlogen kilometers of staten die behoren bij de groep staten die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor 90 procent van de gevlogen kilometers. Uitgezonderd zijn enkele specifiek aangeduide groepen ontwikkelingslanden.

Na dit besluit is de volgende stap de implementatie. Nederland heeft met de 44 lidstaten van Europese Burgerluchtvaart Conferentie (ECAC) een intentieverklaring ondertekend, die inhoudt dat deze landen vanaf 2021 zullen deelnemen aan CORSIA. Accent ligt nu op de ontwikkeling van de noodzakelijke regelgeving en systemen, zodat CORSIA in 2021 van kracht wordt.

EU emissiehandelssysteem (ETS) en luchtvaart

Gezien de verwachte sterke groei van de luchtvaart tot 2020 en de zorg dat het mondiale proces niet snel genoeg zou gaan heeft de EU in 2005 besloten de CO₂-emissies van de luchtvaart aan te pakken. Dat gebeurt door vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (EER) en tussen de EU en derde landen op te nemen in het EU emissiehandelssysteem (EU ETS). Na het hierboven genoemde ICAO-besluit van 2016, koos de EU er voor om voor de periode van 2013 tot en met 2016 de reikwijdte van het EU ETS te beperken tot alleen vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (bekend als 'stop-the-clock'). De EU lidstaten moeten dit jaar bepalen op welke wijze verder wordt gegaan met het EU ETS tot en met 2020. In de periode tot 2020 zal ook worden bepaald wat met EU ETS gedaan wordt zodra het CORSIA in 2021 in werking treedt. De Commissie heeft aangegeven het EU ETS voor luchtvaart in één of ander vorm voort willen zetten naast het CORSIA.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- September 2017: adoptie regelgeving CORSIA.
- Eind 2017/begin 2018: overeenstemming over voortzetting van het beperkte toepassingsgebied EU ETS luchtvaart.
- 2019: start emissiemetingen met Standards and Recommended Practices om baseline CORSIA te bepalen.
- In de loop van 2019 wordt de nadere beoordeling en herziening van het EU ETS luchtvaart voor de periode na 2020 verwacht.
- 2021: start eerste (pilot) fase CORSIA.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Op 3 november 2016 is de motie Dijkstra aangenomen over het EU ETS in de luchtvaart. Hierin wordt de regering verzocht te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door, boven op mondiale afspraken, op Europees niveau uitstoot apart te beprijken.
- Op 10 maart 2017 is het BNC-fiche Verordening voortzetting beperkte toepassing EU ETS voor de luchtvaart en voorbereidingen implementatie wereldwijd systeem CO₂-emissiereductie luchtvaart naar de Eerste en Tweede Kamer gestuurd.

10. Inzet duurzame biokerosine

Huidige stand van zaken/problematiek

Het gebruik van duurzame biobrandstoffen in de luchtvaart is tot op heden beperkt door het significante prijsverschil tussen biokerosine en fossiele kerosine. Dit prijsverschil kan worden verkleind door innovatie, schaalvergroting en integrale bioraffinage in combinatie met verdere vergroening van de chemie en agrosector. Dit is echter een proces dat nog een aantal jaren in beslag neemt. Daarnaast speelt de prijs van ruwe olie een belangrijke rol.

De inzet van duurzame biobrandstoffen in de luchtvaart de maatregel heeft met aanzienlijk CO₂-emissiereductie potentieel. Het kabinet heeft in de actieagenda Schiphol van 29 april 2016 toegezegd dat IenM en EZ onderzoeken of het mogelijk is de onrendabele top (het prijsverschil) te subsidiëren om daarmee grootschalig gebruik en productie van biokerosine te stimuleren en de markt op gang te brengen. Ook is IenM in 2016 toegetreden tot het KLM Corporate Biofuel Programma en draagt financieel bij aan het bekostigen van het gebruik van biokerosine. Nederland heeft de infrastructuur, productiefaciliteiten (petrochemie) en bunkercapaciteit om zich tot een internationale biofuelhub te ontwikkelen. In het licht van de initiatieven en snelle ontwikkelingen in andere Europese lidstaten, moet de Nederlands overheid op korte termijn besluiten op welke wijze de inzet van biokerosine en de ontwikkeling van Nederland als bioport gestimuleerd gaat worden.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Besluit tot het subsidiëren van de onrendabele top.
- In werking laten treden van subsidieregeling voor de onrendabele top.
- Besluit over voortzetting deelname van IenM aan het KLM Corporate Biofuel Programma.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- In de Actieagenda Schiphol van 29 april 2016 heeft het kabinet toegezegd dat EZ en IenM onderzoeken of en hoe de onrendabele top van in Nederland getankte duurzame biokerosine kan worden afgedekt in het kader van het efficiënt realiseren van de doelen van 14% hernieuwbare energie in 2020 en 16% in 2023.

11. NAVO-vliegbasis Geilenkirchen (AWACS)

Huidige stand van zaken/problematiek

AWACS-toestellen worden gebruikt voor verkenning-, detectie-, controle- en communicatiedoeleinden. Het zijn lawaaiige vliegtuigen van het type Boeing 707 en veroorzaken een hoge piekbelasting, omdat aan- en uitvliegroutes over de Nederlandse grensregio lopen. Vervanging van de lawaaiige motoren staat pas gepland in 2035. Nederland is partner in het NAVO-verdrag en daarmee één van de lidstaten die participeert in de besluitvorming en financiering van het AWACS-programma. Onderdeel van het AWACS-programma is de NAVO-vliegbasis Geilenkirchen, gelegen net over de Nederlands-Duitse grens bij de gemeenten Onderbanken en Brunssum in Zuid-Limburg.

De Tweede Kamer heeft aangedrongen op het substantieel verminderen van de gemiddelde jaarbelasting in termen van geluid met tenminste 35% (vanaf 2012). Daartoe is een scala aan maatregelen met de NAVO-vliegbasis overeengekomen zoals het terugdringen van het aantal vliegtuigbewegingen door meer simulatorgebruik en uitplaatsing naar andere buitenlandse en NL luchthavens. Hiermee is deze reductiedoelstelling intussen gehaald. Er wordt nu gekeken naar een meer integrale aanpak op het AWACS-dossier. Met de regio wordt bekeken welke maatregelen/activiteiten effectief, haalbaar en realistisch zijn ter verbetering van de leefomgevingskwaliteit voor de bewoners in de Nederlandse regio rondom de vliegbasis Geilenkirchen. De regio heeft verzocht hiervoor een leefbaarheidsfonds in te stellen, gefinancierd door het Rijk. Over het leefbaarheidsfonds (omvang en bijdrage vanuit het Rijk) dient nog besluitvorming plaats te vinden.

De rechtbank Limburg heeft recent de beroepen van 180 omwonenden gegrond verklaard tegen het besluit van IenM tot afwijzing van een jaarlijkse schadevergoeding vanwege de ernstige geluidsoverlast van het AWACS-verkeer. Naar het oordeel van de rechter moet IenM opnieuw onderzoeken of omwonenden recht hebben op schadevergoeding wegens jarenlange overlast. Tegen deze uitspraak is door IenM hoger beroep aangetekend. Parallel zal door IenM nieuwe beslissing op bezwaar genomen moeten worden en worden voorbereidingen getroffen voor de besluitvorming over het leefbaarheidsfonds.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Besluit samen met DEF over instelling leefbaarheidsfonds en bijdragen vanuit Rijk (korte termijn).
- Nieuwe beslissing op bezwaar inzake rechtszaak schadevergoeding vanwege AWACS-overlast (november 2017).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang.

De Kamer verwacht op korte termijn een brief waarin voortgang ten aanzien van het leefbaarheidsfonds wordt gemeld.

Openbaar vervoer

1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Huidige stand van zaken/problematiek

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) uit 2010 heeft tot doel op de drukste spoortrajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met een zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 Intercity's (IC's) en 6 Sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren.

De basis voor PHS ligt in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2008. Daarin werd geconstateerd dat er knelpunten gaan ontstaan op de drukste spoorcorridors van het land als gevolg van de stijgende reizigersaantallen. Om overvolle reizigerstreinen, teruglopende punctualiteit en afnemende betrouwbaarheid te voorkomen, moest het aantal treinen omhoog en moest er ruimte gevonden worden voor het toenemende spoorgoederenvervoer. Na een langdurig studie- en consultatieproces met vervoerders en decentrale overheden werd gekozen voor het concept 'spoorboekloos rijden'.

De uitgangspunten bij PHS zijn om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur (Beter Benutten), voor het goederenvervoer de capaciteit op de Betuweroute maximaal te benutten en om in nauwe samenwerking met ProRail en NS het concept per corridor uit te werken en in te voeren. Het doorstroomstation Utrecht CS is het eerste grote infrastructuurproject dat in het kader van PHS is uitgevoerd. Andere projecten waaraan wordt gewerkt zijn de verbouwing van Amsterdam CS, de verdiepte aanleg van het spoor door Vught, de aanleg van een spoorboog tussen de Betuweroute en het traject Amsterdam – Eindhoven bij Meteren en de verbouwing van station Nijmegen. Op de eerste corridor tussen Amsterdam en Eindhoven gaan per dienstregeling 2018 de geplande 6 IC's per uur rijden en wordt het aantal sprinters uitgebreid. Verdere uitbreiding op deze en andere corridors is voorzien als de infrastructuurmaatregelen gereed zijn en er voldoende marktvraag aanwezig is. De planning van PHS loopt tot en met 2028. Voor die periode is € 2,84 mrd. Beschikbaar (prijsspeil 2016). In de vervoerprognoses die voor de meest recente LMCA zijn gebruikt wordt het belang van PHS voor het voorkomen van knelpunten wederom bevestigd.

De uitwerking en realisatie van PHS vindt plaats met afstemming met het onderzoek naar het Toekomstbeeld OV waarin voor de periode 2040 wordt gekeken naar een nieuwe visie voor het openbaar vervoer.

De Tweede Kamer overweegt een voorstel om het programma de status Groot Project toe te kennen. Dit vraagstuk is aangehouden tot het aantreden van een nieuw kabinet.

Korte en lange termijnmijlpalen

2018: 6 IC's per uur tussen Amsterdam en Eindhoven

Communicatie Eerste/Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt via voortgangsrapportages op de hoogte gehouden.

2. Beheer, onderhoud en vervanging spoor

Huidige stand van zaken/problematiek

ProRail is namens IenM verantwoordelijk voor: 1. Beheer van de spoorweginfrastructuur, 2. Verkeersleiding over het spoor en 3. Capaciteitsverdeling op het spoor. Deze taken volgen uit wet- en regelgeving en de beheerconcessie 2015-2025. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid op het spoor ligt bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder. Zij zijn verplicht een werkend (veiligheids)beheersysteem (VBS) te hebben en dit toe te passen. De ILT houdt toezicht op het railverkeer in Nederland en past voor de infrastructuurbeheerder een vorm van systeemtoezicht toe door instrumenten met elkaar te combineren zoals vergunningverlening, handavingsaudits, thematische audits, reality checks en monitoring.

ProRail wordt voor ongeveer 75% gefinancierd uit Rijksbijdragen, voor ongeveer 20% uit opbrengsten van de gebruiksvergoeding die vervoerders betalen en verder uit bijdragen van andere overheden voor regionale projecten. De 75% rijksbijdrage bestaat uit een jaarlijkse subsidie van IenM van circa 1,2 miljard inclusief BTW voor het beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (BOV). Voor de aanleg van nieuwe infrastructuur ontvangt ProRail van het rijk via de MIRT systematiek subsidiebeschikkingen.

De budgetten voor BOV zijn in 2015 in opdracht van IenM door een externe partij doorgelicht. Hierbij is een potentieel tekort vastgesteld van €475 miljoen voor de periode 2018-2028.

Het potentieel tekort is het verschil tussen de middelen die ProRail verwacht nodig te hebben en de nu beschikbare middelen voor BOV op de begroting. Oorzaken van het potentieel tekort waren een lagere verwachte opbrengst uit de gebruiksvergoeding en ontoereikende compensatie van prijsindexatie. Daarnaast heeft PwC een aantal risico's geconstateerd waaronder de toename van onderhoud aan tunneltechnische installaties.

Uit de subsidieaanvraag van ProRail voor 2017 is vervolgens gebleken dat het potentieel tekort zich niet vanaf 2018 maar pas vanaf 2019 zal voordoen. Om dit tekort van € 475 miljoen op te lossen is in juni 2016 een gefaseerde aanpak voorgesteld waarbij o.a. gezamenlijk met de sector wordt gewerkt aan een toekomstbestendig en efficiënt spooronderhoud. Belangrijk onderdeel hiervan is een gezamenlijk met de sector opgestelde nieuwe werkwijze met een meerjarig planning van werkzaamheden. Deze werkwijze moet er toe leiden dat er minder hinder voor reizigers/verladere plaats vindt en dat het onderhoud tegen lagere kosten plaats vindt en door de sector beter uitvoerbaar is. De verdere uitwerking en implementatie van de nieuwe werkwijze door ProRail i.s.m. de sector wordt als programma aan de concessie verbonden

Voor de geconstateerde risico's zijn in het najaar van 2015 en het voorjaar van 2016 risicoreserveringen getroffen voor:

- de risico's die bij de door PwC uitgevoerde doorlichting van de financiële meerjarenreeksen zijn geïdentificeerd (€400 mln.);
- de prijsindexatieverschillen die optreden doordat de prijzen in de spoormarkt harder stijgen dan het hiervoor aan IenM toegekende bedrag (IBOI).

Een deel van de risico's heeft zich inmiddels voorgedaan. Ten behoeve van de dekking daarvan is met de begroting 2018 542 miljoen euro vrijgemaakt.

In de jaren tot en met 2015 is er bij ProRail structureel sprake geweest van onderbesteding op de verstrekte subsidie, met name doordat vervangingsinvesteringen zijn doorgeschoven naar latere jaren. De maatregelen ter voorkoming van onderbesteding lijken in 2016 hun vruchten af te werpen. Zo is er meer focus op de kwaliteit en de voorspelbaarheid van de prognoses en wordt de voortgang van onderhouds- en vervangingsprojecten strakker bewaakt. Als gevolg daarvan, was er in 2016 geen sprake van onderbesteding.

De toekomstige financieringsbehoefte is deels onzeker doordat de beheersmaatregelen om het potentiële tekort, de risico's en de onderbesteding aan te pakken elkaar wederzijds in positieve en negatieve zin kunnen beïnvloeden. In juni 2016 is daarom besloten om bij de BOV (net als bij Rijkswaterstaat) te werken met een meerjarenbegroting. Voor de BOV loopt deze van 2018 tot en met 2021. Voor het aflopen van deze periode zullen de reeksen van ProRail tijdig opnieuw worden doorgelicht. Daarna zal worden gezien welke eventuele acties nodig zijn ten aanzien van beschikbare en/of benodigde middelen voor de volgende meerjarenperiode (2022-2025).

Korte en lange termijn mijlpalen

- Plan van aanpak van ProRail voor programma toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor (najaar 2017) onder de concessie, dat start in oktober 2017 en eind 2019 wordt afgerond.
- Start nieuwe werkwijze onderhoud vanaf 2021.
- 2019-2020 doorlichting van de BOV reeksen van ProRail met het oog op het vaststellen van de meerjarenbegroting 2022-2025 bij de begroting van 2022.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Bijlage PwC Rapport «Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV spoor» van PwC van 9 september 2015 bij Kamerstuk 29 984, nr. 621.
- Kamerbrief Beheer, onderhoud en vervanging en toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor van 16 juni 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 669)
- Kamerbrief Beheer, onderhoud en vervanging van het spoor van 19 december 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 699)
- Kamerbrief Beheer, onderhoud en vervanging van het spoor van 22 februari 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 712)
- Kamerbrief Beheer, onderhoud en vervanging van het spoor van 30 juli 2017

3. HSL-ZUID

Huidige stand van zaken/problematiek

Vorig jaar is de parlementaire enquête naar de Fyra-problematiek afgerond. De Tweede Kamer was, mede gezien het oorspronkelijk beoogde hogesnelheidsvervoer, niet tevreden met de treindiensten over de HSL-Zuid. De IC-direct viel te vaak uit en de treindienst richting België was te langzaam. Naar aanleiding daarvan zijn met NS en ProRail afspraken gemaakt over (1) verbeteringen van het aanbod van treindiensten over de HSL-Zuid en (2) de betrouwbaarheid van met name de binnenlandse treindiensten. Deze moeten vooral in 2017 hun beslag krijgen.



De HSL-Zuid-corridor is de spoorverbinding van Amsterdam, via Rotterdam en Breda naar de grens met België. Deze corridor bestaat enerzijds uit speciale hogesnelheidsinfrastructuur; anderzijds uit stukken conventioneel spoor. Tussen Amsterdam en Schiphol en rondom de stations Schiphol, Rotterdam en Breda moeten HSL-treinen altijd over conventioneel spoor om de stations te bereiken. De HSL-Zuid is onderdeel van de Hoofdrailnetconcessie die met NS is gesloten. NS voert het vervoer over de HSL-Zuid uit voor binnenlands vervoer. Het internationaal vervoer ligt enerzijds bij NS i.s.m. de Belgische vervoerder NMBS en anderzijds bij Thalys en straks Eurostar. In onderstaande tabel en figuur wordt de ontwikkeling van het vervoersaanbod weergegeven:

		Frequenties (per richting per dag)	
	Verbindingen over de HSL-Zuid	2017	2018
<i>Binnenlands</i>	Amsterdam – Rotterdam	64	64
	Amsterdam – Breda	32	32
	Den Haag – Eindhoven	32	32
<i>Internationaal</i>	Amsterdam – Brussel	16	12
	Den Haag – Brussel	-	4
	Thalys	14	14
	Eurostar	2	2

Nederland heeft de ambitie om de reistijd van de IC Brussel verder te verkorten. Hiervoor moeten in België minder stations worden bediend en/of een sneller 'rijpad' beschikbaar worden gesteld. Daarover zijn in de spooptop van juni 2016 afspraken vastgelegd met de Belgische bewindspersoon. Deze worden uitgewerkt in een gezamenlijke stuurgroep.

Vorig jaar is een onderzoek uitgevoerd naar de betrouwbaarheid van de HSL-corridor. Die is minder betrouwbaar dan conventioneel spoor. De uitval van treinen op de binnenlandse treindienst ligt rond de 5-7%, als NS en ProRail optimaal presteren. Op normaal spoor is dit ongeveer 2%. Een belangrijke reden is dat de HSL-corridor ook stukken conventioneel spoor bevat, waardoor er geschakeld moet worden tussen spanning (de HSL heeft een hogere spanning) en beveiliging (op de HSL ligt al het systeem ERTMS). Met NS en ProRail is een verbeterplan afgesproken om de uitval terug te dringen. Daarnaast stuurt IenM scherp op de (verbeterde) prestatie-indicatoren. Tot slot is er €60 miljoen gereserveerd voor investeringen aan de infrastructuur om de HSL-corridor betrouwbaarder te maken. Hiervoor krijgt IenM begin 2018 voorstellen van NS en ProRail. Om de betrouwbaarheid – naast de maatregelen van NS en ProRail – nog verder te verbeteren is een systeemsprong nodig. Over de eventueel daarvoor benodigde investeringen zal op een later moment besloten worden, zoals eerder gemeld aan de Kamer.

De levensduur van het huidige materieel voor de IC Brussel eindigt per 2025. NS heeft de plicht om te zorgen voor het materieel en daarin tijdig te investeren. Zo wordt de continuïteit van het vervoer bij het verstrijken van de concessieperiode gewaarborgd; daarmee ligt het vraagstuk van tijdige vervanging van het huidige materieel voor. Een besluit dient te worden genomen in samenhang met de kabinetsreactie op de scenariostudie 'Ordering op het spoor'.

Tot slot wordt rond de zomer de zogeheten marktverkenning opgeleverd. Dit onderzoek is ingesteld na de Fyra-enquête om te onderzoeken of andere vervoerders betere prestaties op de HSL kunnen leveren dan NS. Als dat zo is en wanneer NS onvoldoende prestaties levert, zou dit kunnen leiden tot samenwerking met andere vervoerders. Het nieuwe kabinet zal beslissen of het vervoer over de HSL na het aflopen van de vervoerconcessie per eind 2024 wordt aanbesteed of onderhands aan NS wordt gegund. Dat kan in beide situaties als onderdeel van het hoofdrailnet of in een separate concessie.

De HSL-Zuid-infrastructuur is onderdeel van de Hoofdspoorweginfrastructuur, waarvan ProRail de beheerder is. In de praktijk wordt het hogesnelheids gedeelte echter beheerd en onderhouden door het consortium Infrasppeed (BAM en Siemens). IenM heeft tot 2031 een Design-Build-Finance-Maintain (DBFM)-contract met Infrasppeed voor de bouw en onderhoud van de HSL-Zuid. Uit de aanleg van de HSL resteert een aantal zaken die moeten worden afgehandeld. Dit betreft met name de betonkwaliteit en de geluidsproblematiek. De betonkwaliteit van objecten langs de HSL (tunnels, viaducten) is mogelijk niet op orde. Op dit moment wordt onderzocht wat de omvang van dit probleem is. Overigens is de veiligheid niet in het geding. In 2015 is voorts €70 miljoen uitgetrokken om de geluidsoverlast langs de HSL voor bewoners terug te dringen. Dit project wordt uitgevoerd door ProRail.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Marktverkenning gereed (Q3 2017).
- VGR HSL-Zuid inclusief kwantitatieve kostenraming betonkwaliteit en zettingen (Q4 2017).
- IC Brussel over de HSL-Zuid (ongeveer half uur sneller, streven eind 2017).
- Eurostar van start (streven eind 2017).
- Besluit over toekomstige concessie HSL-Zuid (uiterlijk 2019).
- Besluit over vervanging materieel IC Brussel.
- Kabinetsreactie scenariostudie ordening op het spoor (2018).
- Midtermreview vervoerconcessie, waaronder besluit over toekomstige concessie HSL-Zuid (uiterlijk 2020).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer heeft recent besloten –gezien de hierboven beschreven ontwikkelingen- om de grootprojectstatus van de HSL nog niet op te heffen, maar wel het aantal rapportages terug te brengen tot een keer per jaar. In dit kader ontvangt de Kamer elk jaar in oktober een voortgangsbrief HSL-Zuid, inclusief een rapportage van de Accountantsdienst Rijk.

4. Herpositionering ProRail

Huidige stand van zaken/problematiek

Het kabinet heeft op 29 april 2016 zijn voornemen geuit om van ProRail een publiekrechtelijke organisatie te maken om op deze wijze de sturing en verantwoording ten aanzien van ProRail te verbeteren. ProRail is een B.V., maar heeft uitsluitend publieke taken en voert deze uit met publieke middelen (ca. €2 miljard per jaar). Eind oktober 2016 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de voorlopige conclusie om ProRail om te vormen tot een zogenaamd zelfstandig bestuursorgaan (ZBO). In december 2016 is het definitieve kabinetsbesluit aan de Tweede Kamer gezonden en besproken.

Er is een analyse met onderliggende rapporten gemaakt van de verschillende publiekrechtelijke organisatievormen. Uit deze analyse blijkt dat met een ZBO de directere sturing en verantwoording kan worden bereikt en dat de huidige arbeidsvoorwaarden voor het personeel van ProRail behouden kunnen blijven. Daarnaast is bij een ZBO de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van ProRail het beste geborgd op gebied van veiligheid, capaciteitsverdeling, verkeersleiding en onderhoudsplanning.

IenM en Financiën hebben de gezamenlijke inzet om de budgettaire verwerking van de omgeving zo neutraal mogelijk vorm te geven en niet ten koste van de reizigers, de verladers en de investeringen op het spoor te laten komen. Met de Ministers van Binnenlandse Zaken en Wonen en Rijksdienst is afgesproken dat de arbeidsvoorwaarden, inclusief pensioen, van het ProRail personeel behouden kunnen blijven. Hiermee wordt een beroep gedaan op een uitzonderingsgrond in de wet. De transitie heeft mogelijk fiscale effecten. Hierbij is het oordeel van de Belastingdienst essentieel, die deze pas kan vormen na het indienen van een definitieve business case door ProRail.

Korte en lange termijnmijlpalen

1. Formele start wetgevingstraject
2. Mitigeren eventuele fiscale effecten
3. Vormgeving bekostigingsstructuur en financiële bevoegdheden
4. Instelling van de gebruikersraad
5. Voorbereiding van de transitie door ProRail BV
6. Betrekken belanghebbenden bij de transitie

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Toezegging: brief aan de Tweede Kamer over stand van zaken met betrekking tot de fiscale effecten en beschrijving vervolgproces inclusief wetgevingsplanning (staat nog open i.v.m. controverse verklaring).
- Aangenomen motie Van Helvert en Geurts (CDA) met het verzoek om het voorliggende kabinetsbesluit in samenhang met de marktscenario's nader te bekijken en de Kamer te informeren over haar bevindingen alvorens over te gaan tot het formuleren van een instellingswet.
- Aangenomen motie van Bruins (CU) met het verzoek om de randvoorwaarde 'geen kosten bij de gebruikers' nader uit te werken, waarbij alle opties onderzocht worden.

- Toezegging aan Geurts (CDA) om duidelijk te hebben wanneer er helderheid over de btw-kwestie kan komen (staat nog open i.v.m. controverseelverklaring).
- Toezegging aan PVV om de Kamer een overzicht te sturen van de rollen en aansturingsmogelijkheden die IenM nu heeft ten opzichte van ProRail en de manier waarop deze de afgelopen periode zijn ingezet. (staat nog open i.v.m. controverseelverklaring).
- Toezegging n.a.v. aangehouden motie Van Veldhoven (D66) om per brief in te gaan op privaatrechtelijk scenario's (staat nog open i.v.m. controverseelverklaring). Dat betreft niet de bestaande situatie, maar een licht veranderde situatie, namelijk: ProRail zonder raad van commissarissen (0+variant) of ProRail als een privaatrechtelijke ZBO.

5. European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Huidige stand van zaken/problematiek

- Het huidige beveiligingssysteem, automatische treinbeïnvloeding (ATB) is aan vervanging toe. Met het nieuwe systeem, ERTMS, ambiëren we een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem dat hoogfrequent spoor (kortere reistijd, hogere frequentie doordat treinen op kortere afstand van elkaar kunnen rijden, grotere betrouwbaarheid) en vrij verkeer tussen landen bevordert.
- ERTMS is een nieuwe vorm van spoorbeveiliging, die een grote ICT-component kent en een Europese context. Het systeem ERTMS bestaat uit diverse onderdelen, die worden ingebouwd in zowel de trein als in de baan.
- Bij de invoering van ERTMS werken IenM, NS en ProRail daarom samen in de programmaorganisatie ERTMS.
- In april 2014 is, bij de Voorkeursbeslissing (het MIRT-2 besluitvormingsmoment), besloten ERTMS in te voeren op een aanzienlijk deel van de brede Randstad. Hiervoor is € 2,3 miljard beschikbaar. De eerste twee baanvakken zullen naar verwachting in 2024 worden opgeleverd.
- Om in te spelen op toekomstige inzichten en ontwikkelingen en om de invoering en de bijbehorende risico's beheersbaar te houden, vindt de uitrol van ERTMS gefaseerd plaats met behulp van een programmatische aanpak. Daarom werkt de programmaorganisatie ERTMS nu, conform de MIRT-systematiek, aan de Programmabeslissing. De programmabeslissing is het MIRT-3 besluitvormingsmoment dat de overgang van planuitwerkingsfase naar realisatiefase markeert.
- De Programmabeslissing bouwt daarmee voort op het Voorkeursbeslissing. Het bevat naast een uitrolstrategie (volgorde waarin baanvakken van ERTMS worden voorzien) en aanbesteding- en contracteringsstrategie, een risicogestuurde beschrijving van alle relevante operationele, technische en beheersmatige aspecten van ERTMS.
- Ten aanzien van de governance van het programma ERTMS wordt het huidige samenwerkingsverband tussen IenM, NS en ProRail op korte termijn omgevormd naar een model waarbij IenM opdrachtgever en ProRail opdrachtnemer is. Dit vanuit de wens om nadrukkelijker aan te sluiten op de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling binnen de spoorsector.
- Nadat het programma de programmabeslissing heeft opgeleverd, start een uitgebreide toetsperiode op basis van een 'gate review' (onderdeel MIRT-systematiek) en de BIT-toets (Bureau ICT-toetsing).

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

- Documenten die ten grondslag liggen aan de programmabeslissing ERTMS worden tweede helft van 2017 getoetst door de CIO en Gate Review-team.
- Streven is dat voor de eind 2017 de voorgenomen programmabeslissing duidelijk is.
- De voorgenomen programmabeslissing zal worden aangeboden aan het Bureau ICT-toetsing voor de BIT-toets. Ook zullen stakeholders worden geconsulteerd.
- Streven is dat het kabinet in het voorjaar van 2018 de programmabeslissing ERTMS neemt.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- ERTMS is in juni 2013 door de Tweede Kamer aangewezen als Groot Project en valt daarmee onder de regeling Grote Projecten. Hierdoor is een specifiek regime van informatievoorziening van kracht: de Tweede Kamer wordt twee keer per jaar, in april en oktober, geïnformeerd over de stand van zaken via een voortgangsrapportage. De voortgangsrapportage in april is voorzien van een accountantsverklaring van het afgelopen jaar.
- Tussen deze momenten door, wordt met de Tweede Kamer gecommuniceerd indien daar een specifieke aanleiding voor is.

6. Toekomstbeeld OV

Huidige stand van zaken/problematiek

Eind 2016 is het Programma Toekomstbeeld OV vastgesteld (overstappen naar 2040.nl); een programma waarin alle partijen in de OV-sector voor het eerst een gezamenlijke visie hebben geformuleerd op het OV in 2040. Het is een visie op hoofdlijnen. De kernboodschap van de visie luidt:

1 Van openbaar vervoer naar mobiliteit

Integreren openbaar vervoer in de mobiliteitsketens van reizigers: zorgen voor nieuwe, vraaggestuurde mobiliteit, waar klassiek OV de reiziger niet meer goed en betaalbaar kan bedienen. Zo kunnen ook buiten de steden burgers goede mobiliteit hebben. De grenzen tussen OV en ander vervoer zullen steeds minders scherp worden.

2 Nieuwe mobiliteit bieden bij geringere vraag

Waar vraag naar en aanbod van klassiek openbaar vervoer tekort schieten, zorgen we ervoor dat flexibel, vraaggericht vervoer beschikbaar komt.

3 Sneller verbinden van economische kerngebieden

Om de concurrentiekracht van de Nederlandse economie te versterken, zorgen we voor snelle verbindingen tussen de belangrijkste economische kerngebieden door het hele land en over de grens.

4 Versterken en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's

Om bereikbaarheid en leefbaarheid in en rondom drukke steden en stedelijke regio's te garanderen, versterken we het grootschalige collectieve vervoer door meer snelle en hoogfrequente diensten.

5 Regionale centra en middelgrote steden blijven verbinden

We zorgen ervoor dat ook in 2040 een mobiliteitsnetwerk alle regio's verbindt.

6 Verder verduurzamen

We blijven werken aan het verduurzamen van de mobiliteit; het komend decennium al is een sterker collectief vervoer nodig om de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelen te halen.

7 Innovatie aanjagen

We stimuleren innovaties gericht op bereikbaarheid in grote steden, flexibele vraaggerichte mobiliteit en kostenreductie in infrastructuur, materieel en exploitatie.

8 Slimmer samenwerken en financieren

Om een goede en betaalbare deur-tot-deurreis mogelijk te maken, versterken we de samenwerking over de grenzen van modaliteiten en beleidsvelden heen.

De concretisering van de visie zal plaatsvinden via een ontwikkelagenda. Met de landsdelen wordt bekeken wat de consequenties zijn van het Toekomstbeeld voor stations, OV- en mobiliteitsketens en voor de verbinding tussen OV en ruimtelijke ordening.

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

De Ontwikkelagenda zal in het najaar van 2017 worden voorgelegd aan de OV en Spoortafel (het periodiek overleg van overheid, vervoerders en gebruikers). De netwerkuitwerking zal doorlopen tot in 2018. Voor innovatie worden de mijlpalen afgestemd met de andere innovatie-initiatieven.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Het visiedocument is aangeboden aan de Tweede Kamer, maar is nog niet besproken.

Scheepvaart



1. Maritieme Infrastructuur (MIRT-programma vaarwegen)

Huidige stand van zaken/problematiek

Nederland kent een uitgebreid vaarwegennet. Het hoofdvaarwegennet is in beheer bij Rijkswaterstaat. Het scheepvaartverkeer wordt begeleid vanuit 10 'natte' verkeerscentrales, veertien verkeersposten en door tientallen patrouillevaartuigen. Het gaat om:

- ruim 3.460 kilometer kanaal en rivier;
- 1.650 kilometer zeetoegangseuvelen en zeecorridors;
- 93 sluiscomplexen;
- 328 bruggen.

De binnenvaart vervoert veel bulkgoederen. Maar ook containers, auto's en industrieproducten vinden via vaarwegen hun bestemming. Vervoer over water is van groot economisch belang. Bovendien is de binnenvaart een milieuvriendelijk alternatief voor het transport over de weg of het spoor. Steeds grotere schepen vervoeren steeds meer goederen over het water. En het wordt steeds drukker op de Nederlandse vaarwegen.

Daarom groeit het belang van voldoende capaciteit, een goede staat van de vaarwegen en het in goede banen leiden van het gehele scheepvaartverkeer.

Doelen van de investeringen in maritieme infrastructuur zijn: de toegang van de havens en de achterlandverbindingen over water zijn: reistijden over water betrouwbaar en voorspelbaar maken door uitvoeren van het reguliere onderhoudsprogramma, het tijdig doen van vervangingsinvesteringen, goed verkeersmanagement en uitvoeren van het aanlegprogramma vaarwegen. Concreet gaat het dan om de volgende doelen ten behoeve van functionaliteitsverbetering, onderhoud en vervanging.

Welke functionaliteiten streeft IenM na?

- Maximaal 30 minuten structurele wachttijd bij sluisen ten behoeve van een vlotte en betrouwbare reistijd.
- Optimale maritieme toegang van de belangrijkste zeehavens.
- Voldoende ligplaatsen om te kunnen voldoen aan wettelijke rusttijden en om vaartijd optimaal te kunnen benutten in de logistieke planning.
- Ondersteuning van onderhoud/ontwikkeling van voldoende binnenhavens en natte bedrijventerreinen.

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) worden verwachte goederenstromen, beleidsdoelen en de capaciteit van het vaarwegennet met elkaar geconfronteerd. Daaruit blijkt dat er sprake is van capaciteitsproblemen op het huidige netwerk nu en in de toekomst als gevolg van schaalvergroting en groei van het goederenvervoer. De afgelopen jaren heeft dat o.a. geleid tot terugkerende problemen bij bijvoorbeeld de sluis van Kornwerderzand. De afwikkeling van goederen over water zal blijven groeien op basis van de recente WLO-prognoses. Knelpunten ontstaan bij sluisen, bruggen, ligplaatsen en (delen van) vaarwegen.

Besluitvorming over welke knelpunten wanneer worden aangepakt, gebeurt via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Rijkswaterstaat voert voor aanlegprojecten en vervangingsinvesteringen studies en projecten uit in opdracht van het DG voor Bereikbaarheid (DGB).

Daarnaast is er sprake van toenemende ouderdom en (versnelde) slijtage van het vaarwegenareaal, waardoor goed onderhoud onverminderd belangrijk blijft en er de komende decennia in toenemende mate sprake is van grote vervangingsinvesteringen in sluisen, bruggen en damwanden. Waar mogelijk wordt gezocht naar combinaties van vervanging en functionaliteitsuitbreiding. Het kabinet investeert jaarlijks €800 tot €900 mln in onderhoud en aanleg van vaarwegen. In de periode 2017-2022 gaat het om een bedrag van in totaal zo'n € 5 mld.

Majeure aanlegprojecten zijn o.a. de zeesluizen in Terneuzen en IJmuiden, de 'zoete' sluizen Beatrixsluis en Eefde, aanleg van een overnachtingshaven bij Lobith en de verbeteringen van de Maas, Twentekanal en vaarweg Lemmer-Delfzijl.

DGB sluit 4-jaarlijks een Service Level Agreement (SLA) met dienst Rijkswaterstaat over het gewenste prestatieniveau van onderhoud en de beschikbare budgetten. Verder is RWS verantwoordelijk voor het verkeersmanagement: het begeleiden, sturen en faciliteren van vlotte, veilige scheepvaart op de belangrijkste scheepvaartroutes van en naar het Europese achterland. Hindervrij doorvaren is de inzet. Daartoe maken verkeersleiders in de verkeerscentrales gebruik van de nieuwe technieken om sluizen en bruggen vlot te bedienen en de schippers van alle relevante informatie te voorzien.

Last but not least is duurzaamheid een toenemend aandachtspunt bij aanleg, vervanging en onderhoud. Energieneutraliteit en het inzetten van duurzame materialen en werkmethoden zijn daarbij van groot belang.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Capaciteitsvergroting sluizen (evt. met aangrenzende vaarwegen)

- Meppelerdiepkewsluis Zwartsluis: openstelling 2017
- Sluis Limmel: openstelling 2018
- Nieuwe grote sluis IJmuiden: openstelling 2019
- Verbreding Lekkanaal / 3e kolk Prinses Beatrixsluis: openstelling 2019.
- Tweede kolk sluis Eefde: openstelling 2020
- Nieuwe sluis Terneuzen: openstelling 2022

Opwaardering havens, vaarwegen en -geulen

- Verruiming Wilhelminakanaal: besluit structurele oplossing: 2017. Planning openstelling afhankelijk van voorfinanciering.
- Vaarweg Lemmer-Delfzijl (fase 2): project/realisatiebesluiten diverse bruggen in 2017. Openstelling gefaseerd in periode 2017-2025, afhankelijk van voorfinanciering.
- Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee (Eemsgel): openstelling 2017
- Verruiming Nieuwe Waterweg: verwachte uitvoeringsbeslissing 2017
- Verruiming Maasroute: openstelling 2018
- Verruiming Twentekanal fase 2: openstelling 2019

Aanleg en/of uitbreiding lig- en overnachtingsplaatsen

- Waal, overnachtingshaven Lobith: openstelling gefaseerd in periode 2017-2021
- Ligplaatsen IJssel: projectbeslissing 2018
- Overnachtingsplaatsen Merwedes: projectbeslissing 2019
- Ligplaatsen Beneden-Lek (Bergambacht): openstelling 2019

Vervanging en renovatie (V&R):

- Doorlopend maatregelenpakket (met o.a. modernisering van objectbediening, V&R van damwanden, (aan)bruggen, stuwen, sluizen) onderverdeeld in tranches.
- Tranche 1 en 2 zijn in uitvoering, tranche 3 is net in planfase gegaan en de maatregelen voor tranche 4 worden dit jaar geselecteerd.

Beheer en onderhoud (B&O):

- Nieuwe Waterweg wordt uitgediept, zodat grote schepen van de toekomst de haven kunnen blijven bereiken: ruim 3 mln. m³ grond wordt weggehaald.
- Eemshaven krijgt snelweg naar zee: Oplevering eind 2017. Verdieping is nodig voor een betere bereikbaarheid van de Eemshaven.

Overig

- MIRT-onderzoek bodemerosie: startbeslissing 2017
- Regionale sluis Kornwerderzand: besluit over rijksbijdrage in 2017
- Afronding gebiedsontwikkelingen waarbij binnenhavens worden opgewaardeerd (Venlo, Venray/Wanssum, Oss en Waalwijk)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Besluiten en voortgang over MIRT-projecten worden afzonderlijk per brief en begroting/MIRT-overzicht aan de Tweede Kamer gemeld. Halfjaarlijks wordt daarover gesproken in een Algemeen/Notaoverleg MIRT.
- Versoering bediening: vanwege de taakstelling Rutte II is de bediening van bruggen en sluisen versoerd door de bedieningstijden aan te passen op de scheepvaartintensiteit. Mede naar aanleiding van het verzoek van de Kamer om het nieuwe bedieningsregime te evalueren, voert Rijkswaterstaat regelmatig overleg met de sector, zodat continu feedback wordt verkregen en het bedieningsregime binnen de gemaakte afspraken geoptimaliseerd kan worden.
- Handhaving op snelvaren: er wordt veel overlast ervaren op het water door snel varende vaartuigen. Rijkswaterstaat heeft op de Waddenzee de handhaving geïntensiveerd. Daarnaast is met de Tweede Kamer afgesproken dat met het OM wordt onderzocht of en op welke manier de inzet van nieuwe technieken (zoals drones) juridisch stand kunnen houden.



2. Maritieme Veiligheid

Huidige stand van zaken

De koopvaardij heeft te maken met internationale, Europese en nationale regelgeving waarbij de Schepenwet centraal staat. Deze is van toepassing op alle zeeschepen onder Nederlandse vlag en richt zich op de veiligheid (safety) van het schip, die van de bemanning, de bedrijfsvoering en de belading.

Naast safety, is het belang van Maritieme Security toegenomen door de verslechterende veiligheidssituatie in de wereld. Het beschermen van de logistieke aanvoerlijnen over zee, de maritime supply chain, heeft tot op het hoogste internationale politieke niveau de aandacht. IenM heeft de verantwoordelijkheid voor bijvoorbeeld de bescherming van Nederlandse schepen en havens tegen terrorisme en piraterij. Ook wordt ondersteuning geleverd aan andere departementen zoals Defensie, Buitenlandse Zaken en Veiligheid en Justitie bij het uitvoeren van hun taken op veiligheidsdossiers: NAVO, terrorismebestrijding, cybersecurity, internationale sancties en de bescherming van de vitale infrastructuur.

De ILT houdt toezicht op Nederlandse en buitenlandse schepen, bemanningen, rederijen en klassenbureaus. Het toezicht op onder buitenlandse vlag varende schepen gebeurt op basis van het Paris MOU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). Het doel van Port State Control is bij te dragen aan een drastische vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen door onder andere de naleving te verbeteren van de internationale en relevante wetgeving.

Dit op gebied van de veiligheid op zee, maritieme beveiliging, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht de vlag. Naast toezicht op de veiligheid (safety) van zeeschepen heeft de ILT ook een taak op het gebied van maritieme security.

Bij schepen die onder Nederlandse vlag varen voelt Nederland zich verantwoordelijk voor de veiligheid van de bemanning, met name wanneer een rederij failliet, zoals eind 2016 twee keer is gebeurd. De ILT overlegt veelvuldig met betrokken curatoren die formeel verantwoordelijk zijn. De bemanning moet loon en eten ontvangen en naar huis kunnen als het contract eindigt. Er is goed contact met de vakbond, die soms ook zorgt voor eten voor de bemanning. Als er certificaten verlopen blijken, zorgt de ILT voor ontheffing voor de reis zodra aan de eisen is voldaan. Ook houdt de ILT schepen van failliete rederijen aan als ze niet voldoen aan de eisen. Onderzoek naar het Nederlandse register waarvan ook de ILT deel uitmaakt, heeft geleid tot verbeteringen die door de verschillende partijen gezamenlijk worden opgepakt. De ILT geeft de koopvaardijcertificaten sneller af dan voorheen (gemiddeld binnen drie werkdagen).

Daarnaast voert de inspectie gerichte controles uit om te zorgen dat gevaarlijke stoffen veilig in de havens worden vervoerd en overgeladen. De nieuwe risicoprofielen zorgen ervoor dat de inspectie gerichter kan controleren. In 2017 zullen de ILT en de douane ook gezamenlijk aan de slag gaan in andere havens, zoals Amsterdam, Vlissingen en Delfzijl. Samenwerking met de douane heeft nog een voordeel, afgezien van het verkleinen van het risico dat het misgaat: de controles gaan sneller. Er wordt voor gezorgd dat de logistieke keten zo min mogelijk vertraging oploopt.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Tweede helft 2017: vaststelling strategisch beleidskader Maritieme Security
- Tweede helft 2017: aanpassing Havenbeveiligingswet
- 2018: implementatie EU Richtlijn Netwerk en Informatie Beveiliging (NIB)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Aanpassing van de Havenbeveiligingswet wordt aan de Tweede Kamer gezonden



3. De Nederlandse Maritieme Strategie 2015 - 2025

Huidige stand van zaken/problematiek

Begin 2015 is de rijksbrede maritieme strategie door de Tweede Kamer vastgesteld. Deze biedt een integraal kader voor het rijksbrede beleid voor de maritieme sector en heeft een looptijd van 2015 - 2025. Doel van de maritieme strategie is om de internationale maritieme toppositie van Nederland te behouden en te verstevigen. Na de vaststelling van de maritieme strategie is de uitwerking van de daarin opgenomen prioriteiten gestart voor de beleidsterreinen zeevaart, zeehavens, binnenvaart en maritieme maakindustrie. De Rijksoverheid en de betrokken partijen uit de maritieme sector werken daarbij constructief samen. Het gezamenlijk optrekken, kennis delen en ontwikkelingen volgen wordt door allen als waardevol ervaren. Ook inhoudelijk is goede voortgang geboekt op belangrijke thema's als vestigingsklimaat, handel en innovatie.

Op 1 februari 2017 heeft een maritieme werkconferentie plaatsgevonden met als doel om de prioriteiten van de maritieme strategie te actualiseren. Hieraan werd deelgenomen door de bij de maritieme strategie betrokken departementen en vertegenwoordigers van alle maritieme sectoren (circa 200 deelnemers). De resultaten van de werkconferentie worden de komende maanden samen met de maritieme sector uitgewerkt tot een gezamenlijk werkprogramma van de Rijksoverheid en de maritieme sector. Het voornemen is om dit werkprogramma vervolgens in het najaar van 2017 te laten ondertekenen door de overheid en vertegenwoordigers van de maritieme sector.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Tweede helft 2017: vaststelling nieuwe werkprogramma maritieme strategie en informeren Tweede Kamer.
- 2018 - 2020: voortgang uitvoering werkprogramma.
- 2020: actualiseren prioriteiten maritieme strategie en opstellen nieuw werkprogramma.

- Het werkprogramma onder de maritieme strategie wordt aan Tweede Kamer toegezonden. De Tweede Kamer wordt periodiek over de voortgang van het werkprogramma geïnformeerd.

4. Vergroening scheepvaart (zee- en binnenvaart)

Huidige stand van zaken/problematiek

De uitstoot van de scheepvaart staat erg in de belangstelling, mede naar aanleiding van het klimaatverdrag in Parijs. In de zeevaart en in de binnenvaart wordt op verschillende manieren gewerkt om de uitstoot terug te dringen en de scheepvaart verder te vergroenen.

Zeevaart

In de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is overeengekomen dat nieuwe zeeschepen vanaf 2025 minstens 30% energiezuiniger moeten worden dan gemiddeld nu. Voor een verdere vermindering van de uitstoot is meer inzicht nodig. Daarom is zowel in de EU als in de IMO afgesproken om de energie efficiëntie van zeeschepen te gaan monitoren. In IMO is een werkplan met een tijdpad afgesproken om een strategie te ontwikkelen voor het terugdringen van broeikasgasemissies voor de zeevaart.

In 2016 is de principeafpraak gemaakt in de IMO om de Noordzee uit te roepen tot een zogenaamd NOx emissiebeheersgebied. Alle nieuwe schepen die op de Noordzee varen moeten vanaf 1 januari 2021 voldoen aan de nieuwe NOx (stikstofoxide) normen die 70% strenger zijn dan de huidige norm. Dat levert een belangrijke bijdrage namens de scheepvaart voor de luchtkwaliteit in Nederland.

In 2016 is in de IMO overeengekomen dat schepen vanaf 2020 wereldwijd alleen nog brandstof mogen gebruiken met maximaal 0,5% zwavel. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de introductie van schonere brandstoffen en een betere luchtkwaliteit. Voor de Noordzee waren al eerder strengere zwavelnormen afgesproken. In Europees verband en in de IMO streeft Nederland naar een robuuste en consistente implementatie van deze mondiale zwavelnorm vanaf 2020, en strengere internationale kwaliteitsnormen voor scheepsbrandstoffen. Met gerichte, risicogestuurde controles wil de ILT het zwavelgehalte in de lucht helpen te verkleinen. In het geval van ernstige overtredingen van de brandstofnorm kan de ILT een schip aanhouden. Het schip mag dan pas vertrekken als de tekortkoming volgens ILT daadwerkelijk is verholpen.

In de Europese verordening scheepsrecycling zijn afspraken gemaakt voor schepen die varen onder de vlag van een Europees land. De afspraken voorkomen dat bedrijven schepen laten slopen onder omstandigheden die slecht zijn voor mens en milieu. Er zijn ook mondiale afspraken gemaakt in het Hongkong verdrag. Dat verdrag is nog niet in werking getreden. IenM zal de voorbereidingen voor de Nederlandse ratificatie van het Hongkong verdrag naar verwachting in 2017 afronden.

Binnenvaart

De binnenvaart levert in Nederland en West-Europa een belangrijke bijdrage aan duurzame mobiliteit. Vervoer over water is schoon en klimaatvriendelijk en het draagt bij aan reduceren van congestie op het wegennet. Vanouds is vervoer over water ten minste even schoon als dat over de weg (gemeten naar emissies stikstof en fijnstof). In de voorzienbare toekomst zijn de emissies van kooldioxide en andere broeikasgassen bij vervoer per schip aanzienlijk lager dan bij vervoer over de weg (gemeten in tonkilometers). De binnenvaart kan bijdragen aan filebestrijding door verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water ("modal shift").

Het Energie-akkoord van de SER (2013), de Brandstofvisie (medio 2014), de Energieagenda (december 2016), het Klimaatverdrag Parijs (december 2015) en het initiatief voor een Klimaatwet vanuit de Tweede kamer (2016) leveren de argumenten voor een reductie van CO2 door de totale sector mobiliteit van 60% (per 2050 in vergelijking met 1990). Tot nu toe is voor de binnenvaart internationaal, Europees en nationaal geen doelstelling vastgesteld voor de reductie van CO2 en andere broeikasgassen. Toch is het voor de sector belangrijk een aandeel te nemen in de vergroeningsopgave.

Op grond van het klimaatverdrag heeft Nederland in Europees verband een opgave tot 36% emissiereductie voor non-ETS sectoren (waaronder transport/binnenvaart) per 2030. Het referentiejaar daarbij is 1990. Voor CO₂ ontbreekt vooralsnog elke Europese verplichtende normering. Daarom is er door Nederland bij de Europese Commissie op aangedrongen voor de binnenvaart wel een bindende norm vast te stellen. Een begin is er, want in de Low Carbon Strategy van de Europese Commissie (2016) wordt er van uitgegaan dat de transportsector de emissies van CO₂ met 60% reduceert in 2050, ten opzichte van 1990. Alleen een toedeling naar modaliteiten ontbreekt vooralsnog.

Op dit moment is er weinig tot geen prikkel voor de ondernemer om (dure) maatregelen te treffen. Nabehandeling van uitlaatgassen levert de ondernemer slechts kosten op zonder terugverdienmogelijkheid. Het gebruik van vloeibaar aardgas (Liquid Natural Gas, LNG) biedt een andere mogelijkheid tot vergroening maar of LNG een business case oplevert voor de scheepseigenaar, zal sterk afhangen van het prijsverschil tussen diesel en LNG (momenteel klein). Alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen zijn veelbelovend, maar worden gekenmerkt door langere ontwikkelpaden en hogere onrendabele toppen voor investeerders. De totale investeringsbehoefte wordt door de European Barge Union (EBU) ingeschat op EUR 2,3 tot 3,0 mld. voor de gehele Europese Unie (EU). Om deze investering te ondersteunen wordt door het ministerie, maar ook de EU, de mogelijkheid van een vergroeningsfonds verkend.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Zeevaart

- In 2017 zal de Europese verordening scheepsrecycling in de Nederlandse regelgeving zijn geïmplementeerd.
- In 2017 moet binnen de IMO overeenstemming bereikt worden over het werkprogramma voor een robuuste en consistent implementatie van de mondiale zwavelnorm in 2020.
- In 2018 zal in de IMO een initiële strategie, inclusief mogelijke maatregelen worden vastgesteld over de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.
- In 2019 moeten met Noordzeelanden en Oostzeelanden afspraken maken over handhaving van de nieuwe afspraken voor NOx emissiebeheersgebieden in de Noordzee en Oostzee.
- In 2021 hebben er, hopelijk, voldoende landen het verdrag van Hongkong, over het recyclen van schepen, geratificeerd om het in werking te laten treden.
- In 2023 wordt een IMO strategie, inclusief maatregelen, definitief vastgesteld voor vermindering van broeikasgassen.

Binnenvaart

- Per 2019 (kleine schepen) en 2020 (grote schepen) implementeren van de Europese richtlijn Non Road Mobile Machinery (NRMM) Stage V bij nieuwbouw van binnenvaartschepen of vervanging van de motor aan boord van een bestaand schip.
- Begin 2021 gaat de nieuwe programmaperiode van de Europese Commissie van start. Het wensbeeld is een "one-stop-one-shop" voor het financieel faciliteren van ondernemers in de binnenvaart, die investeren in innovatie voor vergroening.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Zeevaart

- Eind 2017 zal het Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen ter goedkeuring aan de Kamers worden voorgelegd, waarna het geratificeerd kan worden.
- in december 2016 heeft de voormalige Minister van IenM gereageerd op de motie van de Van Veldhoven en Belhaj van 7 juni 2016 aangaande zwavel handhaving zeevaart (Kamerstuk 21 501-33, nr. 603, was nr. 586). De motie vraagt naar de invulling van de handhaving van de vanaf 1 januari 2015 aangescherpte Europese zwavelnorm in de Noord- en Oostzee. Bij de inwerkingtreding van de Europese zwavelnorm heeft de ILT tijdelijk aanvullende middelen ter beschikking gekregen voor een risicogerichte en informatiegestuurde aanpak. In de reactie op de motie is uiteengezet op welke manier de ILT invulling geeft aan een efficiënte en effectieve handavingsaanpak.

Binnenvaart

- Begin 2017 is aan de Tweede Kamer aangegeven de mogelijkheden van een fonds voor de vergroening van de binnenvaart te onderzoeken, waarbij onder meer rekening moet worden gehouden met het relevante internationale/Europese speelveld.

- Dit is in lijn met de Energie-agenda (december 2016), waarin is opgenomen dat de mogelijkheden voor Europese en nationale financiële stimulering van de verduurzaming van de (binnenvaart)vloot worden verkend.

5. Programma Goederenvervoercorridors

Huidige stand van zaken/problematiek

Rijk en regio hebben eind 2013 besloten om de 2 belangrijkste goederenvervoercorridors in kaart te brengen die tevens onderdeel uitmaken van de TEN-T Rhine-Alpine, North Sea-Baltic en North Sea-Mediterranean corridors te weten:

1: De goederenvervoercorridor Oost (Rotterdam- Arnhem/Nijmegen - Duitsland) met de modaliteiten:

- Weg: A15
- Spoor: Betuweroute
- Binnenvaart: Waal

2: De goederenvervoercorridor Zuidoost (voorheen: Zuid) (Rotterdam- Noord- Brabant/Limburg - Duitsland) met de volgende modaliteiten:

- Weg: A16/A58/A67
- Spoor: Brabantroute
- Binnenvaart: Maas en Brabantse Kanalen
- Buisleidingen

Doel van deze onderzoeken was om op basis van gelijkwaardigheid met de andere stakeholders op de corridors zoals provincies, de topsector Logistiek en het Havenbedrijf Rotterdam een gemeenschappelijke visie/ontwikkelstrategie te maken voor de toekomst van deze multimodale goederenvervoercorridors. De ontwikkelstrategie speelt in op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor en draagt bij aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de concurrentiekracht.

De inzichten die deze MIRT-onderzoeken hebben opgeleverd, dienen als basis voor het programma Goederenvervoercorridors dat de komende jaren uitgevoerd gaat worden. Tevens zullen uitkomsten uit dit onderzoek gebruikt worden in de uitwerking van de Goederenvervoervisie 2040 die rond de zomer in concept gereed moet zijn. In het programma Goederenvervoer-corridors zullen gezamenlijk geconstateerde opgaven adaptief en op basis van wederkerigheid worden opgepakt. In dit kader heeft IenM reeds voor 2028 € 200 mln beschikbaar gesteld om problemen op de A15 in de toekomst multimodaal aan te kunnen pakken. Er zullen onder meer nadere afspraken moeten worden gemaakt over de governance, de programma-middelen, afstemming met lopende programma's, het optimaal benutten van de infrastructuur op de corridors en de multimodale knooppunten. Ook zal er aandacht zijn voor de zichtbaarheid van het programma, de betrokkenheid van de gebruikers en de kansen om de corridorgedachte internationaal te kunnen verankeren. Het programma heeft een strategisch, agenderend en realiserend karakter en richt zich op zowel kortere als lange termijn (2030 e.v.).

Op 7 juli is het eindrapport Goederencorridors Oost en Zuidoost aan de Tweede Kamer gestuurd. Daarmee is de onderzoeksfase afgerond.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Tweede helft 2017: Nadere invulling programma Goederenvervoercorridors en prioritaire projecten gevolgd door jaarlijkse actualisatie.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Het MIRT-onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost is op 7 juli jl. aan Tweede Kamer toegezonden (n.a.v. motie Jacobi/Belhaj).
- De Tweede Kamer wordt periodiek via het BO-MIRT over de voortgang van het werkprogramma geïnformeerd.

Wegen



1. Aanleg en verbreding Hoofdwegennet

Huidige stand van zaken/problematiek

Nederland kent, zeker in het westen van het land een druk bereiden wegennetwerk met een groot aantal zogenaamde 'kunstwerken'. In totaal gaat het om:

- ruim 3.000 kilometer (snel)weg;
- 1.650 kilometer op- en afritten en verbindingswegen;
- ruim 200 kilometer spits-, buffer, plus- en wisselstroken;
- circa 2.876 viaducten;
- 27 tunnels;
- 780 vaste en 60 beweegbare bruggen.

In opdracht van DGB ontwikkelt, beheert en onderhoudt Rijkswaterstaat dit Hoofdwegennet (HWN), dat internationaal hoog staat aangeschreven. Het verkeer wordt begeleid vanuit 5 verkeerscentrales, één landelijke verkeerscentrale en weginspecteurs in de auto of op de motor. Bij sneeuwval zijn 542 strooiwagens en 350 sneeuwschuivers beschikbaar.

De Nederlandse snelwegen behoren tot de meest intensief gebruikte wegen ter wereld. Dagelijks gaan zo'n drie miljoen automobilisten de weg op. In 2016 legden weggebruikers 69,9 miljard kilometer af op het hoofdwegennet: 3,1 procent meer dan in 2015. Dat is goed voor de economie, maar heeft ook zijn keerzijde; de filezwaarte (lengte x duur van de file) steeg in 2016 ten opzichte van 2015 met 13,1 procent naar 11,6 miljoen kilometerminuten. Door het intensievere gebruik van het hoofdwegennet neemt het aantal ongevallen en incidenten toe. Ook dat veroorzaakt weer meer files. Door de toegenomen files hebben alle weggebruikers in 2016 samen 10,6 procent langer gereisd. Files veroorzaken niet alleen ergernis bij de weggebruiker, maar leveren de Nederlandse transportsector ook jaarlijks een schadepost op van zo'n 800 miljoen euro. Door de aantrekkende economie is de verwachting dat de files de aankomende jaren verder zullen toenemen. En door het intensievere gebruik van het hoofdwegennet zal het aantal ongevallen en incidenten waarschijnlijk stijgen. Daarnaast nadert groot deel van de infrastructuur in ons land nadert het einde van de levensduur en moet de komende decennia worden gerenoveerd of vervangen.

IenM pakt files op verschillende manieren aan:

- Nieuwe stukken weg worden aangelegd en bestaande wegen worden verbreed met extra rijstroken ([zie hieronder](#));
- De capaciteit van de bestaande wegen wordt beter benut o.a. door slim verkeersmanagement: er wordt gestuurd op nieuwe, slimme, technische oplossingen en op goede samenwerking met wegbeheerders, bedrijven en overheden in de regio ([zie Beter Benutten en Smart Mobility](#)).
- Goed onderhoud van wegen om de snelwegen betrouwbaar, beschikbaar en veilig te houden ([zie Instandhouding hoofdwegennet](#))

In 2017-2021 is ruim 300 kilometer aan nieuwe rijstroken voorzien zoals: A1/A6 Diemen - Almere Havendreef, de N18 Varsseveld - Enschede, A27/A1 Utrecht Noord - knpt. Eemnes - Bunschoten. Tot 2028 staat €1,4 miljard per jaar aan uitgaven gepland voor de realisatie van nieuwe en de verbreding van bestaande wegen. Er wordt nog voor meer dan 1.000 km aan nieuwe rijstroken gerealiseerd. Belangrijke projecten zijn de Blankenburgverbinding, Ring Utrecht, Via15 en Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA).

Daarnaast heeft het afronden van de procedures van onderstaande projecten op basis van de huidige filedruk prioriteit:

- A4 Haaglanden en Leiden
- A27 Houten-Hooipolder
- A20 Nieuwerkerk-Gouwe
- InnovA58 (Eindhoven-Tilburg)
- A15 Papendrecht-Sliedrecht

In het najaar 2016 is al afgesproken voor de regio Amsterdam, regio Den Haag-Rotterdam en de Goederencorridor Rotterdam-Duitsland, samen met de regio bereikbaarheidsprogramma's te starten. Dit mede op basis van de resultaten van de bovengenoemde brede MIRT-onderzoeken en met wederkerigheid (rijk-regio) als uitgangspunt. Hiervoor is vanuit het rijk (vooralsnog) per programma € 200 mln. gereserveerd uit het budget voor Wegen, maar er wordt breder naar oplossingen gekeken zoals ruimtelijke ordening, (regionaal) OV en de fiets. De gesprekken over de regionale bijdrage lopen op dit moment.

Bijgevoegd is een overzicht van alle lopende projecten. Van de projecten met een * dient de planprocedure nog doorlopen te worden, resulterend in een vastgesteld Tracébesluit (TB). Uit de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2017 blijkt dat op lange termijn de bereikbaarheidsopgaven tussen 2030 en 2040 toenemen in omvang, vooral op de verbindingen in en tussen de grote steden en vanuit en naar de landsdelen. De uitkomst laat zien dat het mobiliteitssysteem in 2040 de vervoersvraag onvoldoende kan faciliteren, en dat een mobiliteitsshift van Wegen naar OV en Spoor niet reëel is. Dit komt enerzijds door de aanwezige druk op de OV-netwerken en anderzijds doordat Wegen en OV/Spoor gescheiden mobiliteitsmarkten zijn. Er zijn dus extra maatregelen nodig om de bereikbaarheid over de weg te garanderen, maar verschilt per gebied. Gedeeltelijk kan hier via de nog niet-belegde middelen in het infrastructuurfonds na 2030 in worden voorzien. Een gebiedsgerichte aanpak van de opgaven ligt voor de hand.



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

2017: Besluitvorming over diverse MIRT-onderzoeken naar fileknelpunten

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Over de capaciteitsuitbreidingen die onderdeel uitmaken van het MIRT wordt jaarlijks (met Prinsjesdag) via het MIRT-overzicht aan de Tweede Kamer gerapporteerd.
- Publieksrapportages: drie keer per jaar stuurt de minister de zogenaamde Publieksrapportage Rijkswegennet naar de Tweede Kamer. Daarin wordt de laatste stand van de verkeersdoorstroming en -veiligheid gemeld, ook in relatie tot wegwerkzaamheden.

2. Smart Mobility

Huidige stand van zaken/problematiek

Met een toenemende economische groei en de doorzettende verstedelijking wordt een flinke toename in het verkeer en congestie verwacht, met name rondom de steden. Het is de vraag of meer en nieuwe infrastructuur deze groei kan opvangen en dit vraagt bovendien grote investeringen. Tegelijkertijd zijn in de mobiliteitswereld een aantal transities gaande die het huidige systeem vergaand zullen beïnvloeden:

- Informatiseren: data produceren en delen (connectiviteit).
- Automatiseren: zelfbesturend voertuig (auto's, drones, schepen, treinen).
- Delen: mobiliteit als een service in plaats van bezit of in plaats van OV.
- Verduurzaming: van fossiele brandstoffen naar zero-emissie.



Deze ontwikkelingen kunnen –zeker als ze bij elkaar komen– een grote impact hebben op het verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Bovendien betreft het een innovatie die op ons afkomt, waar we hoe dan ook klaar voor moeten zijn en die met een proactieve aanpak ook een bijdrage kan leveren aan de economische concurrentie positie van Nederland.

IenM zet onder meer in op intelligente transportsystemen (informatisering) en de zelfrijdende auto (automatiseren). Op korte termijn kan informatisering al een rol vervullen, bijvoorbeeld door het minder zoeken naar een parkeerplek d.m.v. het delen van parkeerdata. Automatisering vergt een langere adem maar duidelijk is dat zelfrijdende voertuigen grote potentie hebben voor onder andere:

- Verkeersveiligheid (nu wordt zo'n 90% van de ongelukken veroorzaakt door menselijk handelen).
- Doorstroming (zelfrijdende auto's kunnen korter op elkaar rijden).
- Duurzaamheid (zo kunnen bijvoorbeeld vrachtauto's kort op elkaar rijden en gemiddeld 10% brandstof besparen).
- Ruimte in steden (nu gaat nog veel waardevolle ruimte op aan parkeerplekken).

Nederland heeft de ambitie wereldwijd tot de koplopers te behoren op het gebied van Smart Mobility, met tests/pilots op de openbare weg als belangrijke pijler. In 2015 is het mogelijk geworden om te testen op de openbare weg en er wordt momenteel een experimentenwet voorbereid waarmee ook testen mogelijk worden zonder dat de bestuurder zich in het voertuig bevindt. In 2013 is door overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven de Routekaart 'Beter geïnformeerd op weg' opgesteld, die de transitie op het gebied van verkeersmanagement en verkeersinformatie in de periode tot 2023 beschrijft. Het programma Connecting Mobility begeleidt deze transitie.

Ook internationaal is Nederland zeer actief. Tijdens het EU voorzitterschap in 2016 is op initiatief van Nederland de Declaration of Amsterdam (14 april 2016) vastgesteld, waarmee lidstaten, de Europese Commissie en de industrie een gezamenlijke ambitie, aanpak en agenda hebben uitgesproken, om connected en automated driving vanaf 2019 mogelijk te maken op de Europese wegen. Op 15 februari 2017 heeft Nederland een follow up georganiseerd in de vorm van een High Level meeting. Met 26 Europese landen, de Europese Commissie en partijen uit de auto-industrie en de telecomsector zijn concrete vervolgspraken gemaakt.

Korte en lange termijn mijlpalen:

Korte termijn

- Praktijkproef Amsterdam besluit fase 2 en mogelijk fase 3. Crossborder tests automated driving (H2020 en/of Automotive Alliance);
- Real life cases Truck Platooning;
- First en last mile pilots o.a. in de metropoolregio Rotterdam Den Haag en Noord Nederland;
- Aanpassen van de Wegenverkeerswet 1994 (Experimentenwet);
- Data task force voor het delen van veiligheidsgerelateerde data tussen voertuigen, verkeerscentrales en bijvoorbeeld verkeerslichten.

Lange termijn

- Zelfrijdende en communicerende voertuigen, die voorzien van de juiste informatie over het verkeer, waardoor ongelukken en files worden teruggedrongen.
- Zonder te wachten en met één betaalmiddel gebruik kunnen maken van alle mogelijke vervoersdiensten in Nederland waardoor je sneller, groener en gemakkelijker op je bestemming komt.
- Op de drukste logistieke corridors vanaf de Rotterdamse Haven worden de logistieke vervoersbewegingen vervoerd door platooning trucks in de nacht. Hierdoor wordt het wegennet beter benut, is er sprake van minder CO2 uitstoot en zijn er kostenvoordelen voor de logistieke keten.
- Ouderen langer mobiel blijven door (hoog) geautomatiseerde auto's en een groot deel van het doelgroepenvervoer wordt vervoerd door zelfrijdend vervoer en andere innovatieve mobiliteitsconcepten.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Brief 3 december 2015 waarin de samenhang wordt toegelicht van de activiteiten Smart Mobility;
- De TK is geïnformeerd over welke regelgeving moet worden toegepast om zelfrijdende auto's (incl. marktintroductie) mogelijk te maken in Nederland.
- De experimenteerwet die testen zonder bestuurder in het voertuig mogelijk maakt wordt naar verwachting medio 2017 aan de Tweede Kamer aangeboden.
- In 2017 zullen privacyaspecten in de brief aan de TK over de Experimenteerwet worden meegenomen.

3. Instandhouding Hoofdwegennet

Huidige stand van zaken/problematiek

Naast het omvangrijke wegeaanlegprogramma voor de komende periode tot 2030 gaat Instandhouding (beheer en onderhoud (BenO) en vervanging en renovatie (VenR)) van het hoofdwegennet in toenemende mate aandacht vragen. Door de forse aanwas, de complexere voorzieningen en de toenemende belasting van het wegenareaal, vragen BenO en VenR een fors aandeel aandeel van de beschikbare middelen in het Infrastructuurfonds.

Beheer en Onderhoud

Bij de instandhouding van de netwerken staan de prestaties die deze netwerken moeten leveren centraal (prestatiesturing). In de Service Level Agreement (SLA) tussen de beleidsdirecties en RWS (SLA 2018 – 2021) worden de beheer- en onderhoudsafspraken vastgelegd over de te leveren prestaties zoals beschikbaarheid, betrouwbaarheid, duurzaamheid en veiligheid van het hoofdwegennet. In de SLA worden keuzes gemaakt over het gewenste prestatieniveau en budget dat hiervoor beschikbaar wordt gesteld. Het gewenste prestatieniveau en beschikbaar budget lopen voor de komende SLA periode in lijn. Voor de periode vanaf 2022 zal moeten worden bekeken hoe het gewenste prestatieniveau en het beschikbaar budget met elkaar in overeenstemming kunnen worden gebracht.

Om te komen tot verbetering van de prestatiesturing voor alle netwerken in beheer van RWS, worden er in de SLA ook ontwikkelafspraken gemaakt. Deze ontwikkelafspraken richten zich op:

- De systematiek waarmee RWS de beleidsdoelen vertaalt naar concrete beheer- en onderhoudsmaatregelen en de kosten van deze maatregelen;
- De monitoring van de prestatie;
- Experimenteren met andere onderhoudsregimes om inzicht te vergaren (bijvoorbeeld correctief versus preventief onderhoud en afsluiten van wegen);
- Toepassen van innovatieve maatregelen (zoals bijvoorbeeld maatregelen om de levensduur van het asfalt te verlengen).

Vervanging en Renovatie

Over vervanging en renovatie stelt RWS elke twee jaar een prognoserapport Vervanging & Renovatie (VenR) op met een prognose van de opgave tot 2030 en een doorkijk tot 2050. Op basis hiervan wordt de V&R-opgave bepaald. De reguliere VenR-opgaven worden in de vorm van een programma gebudgetteerd en uitgevoerd door RWS. De VenR-opgaven waar nieuwe functionaliteit of grote omgevingsbelangen spelen, worden conform de MIRT-systematiek voorbereid. VenR-projecten die dit jaar spelen zijn opgenomen in het Programma VenR in het MIRT overzicht. Bijzondere projecten zijn:

- N15 Suurhoffsbrug: vanwege de scope en het belang wordt een MIRT verkenning gestart.

- A27 Houten – Hooipolder: er is besloten om binnen dit project de volgende stalen bruggen te vervangen: Merwedebrug, Hagesteinsebrug en Keizersveerbrug.

Ook bij VenR is er sprake van een opdrachtgever/opdrachtnemer-relatie tussen de beleidskern en RWS. De beleidskern wil vanaf 2017 meer als één integraal en duurzaam opdrachtgever gaan werken.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Beheer en Onderhoud:

- April 2017: Sluiten van de SLA 2018 – 2021: afspraken met RWS over instandhoudingsdoelen, bijbehorende prestaties en indicatoren en kosten
- 2018: Afronden van enkele ontwikkelafspraken, waaronder integratie van Duurzaamheid in afspraken over Beheer en Onderhoud.
- 2021: Afsluiten SLA 2022 – 2025

Vervanging en Renovatie

- Voorjaar 2017: Vaststellen prognoserapport VenR
- Voorjaar 2017: Afronding onderzoek Stalen Bruggen
- Eind 2017: Vervanging en Renovatie Opdrachtverlening tranche 4
- 2018: Vervanging en Renovatie: Voorkeursbesluit N15 Suurhoffbrug.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Jaarlijks wordt de Tweede Kamer via bijlage 4 bij de begroting geïnformeerd over het instandhoudingsdossier. In de begrotingsbijlage voor 2018 (sept. 2017) informeren we de Kamer onder meer over ontwikkeling van een doelmatigheidsindicator en indicator achterstallig onderhoud.
- Aan de Tweede Kamer is toegezegd om voor de zomer 2017 de Kamer te informeren over de stand van onderhoud van bruggen.
- Via het jaarverslag wordt de Kamer geïnformeerd over het volume van uitgesteld en achterstallig onderhoud.
- Over de Vervanging en Renovatieprojecten die onderdeel uitmaken van het MIRT wordt jaarlijks (met Prinsjesdag) via het MIRT-overzicht aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

4. EU mobiliteitspakket

De Europese Commissie (EC) constateert dat de Europese interne markt op het terrein van wegvervoer momenteel gefragmenteerd is: veel vervoerders maken gebruik van de loonverschillen tussen lidstaten door een vestiging op te zetten in lidstaten met lage lonen en vervoerdiensten uit te voeren in lidstaten met hoge lonen. Hierdoor neemt een aantal lidstaten met hoge lonen protectionistische maatregelen. Op gebied van beprijzing constateert de EC dat de interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen beter kan en dat er discriminatie bij vignetten lijkt te zijn tegen "buitenlandse personenvoertuigen" en dat er aanleiding is om de wegbeprijzingsrichtlijnen te herzien, mede gelet op te behalen klimaatdoelstellingen. Om de interne markt voor wegvervoer beter te laten functioneren en externe kosten van het wegvervoer beter te internaliseren heeft de EC diverse bestaande richtlijnen en verordeningen op het gebied van wegvervoer tegen het licht gehouden en eind mei 2017 wijzigingsvoorstellen gelanceerd, het mobility package. Het EU mobiliteitspakket is in drie pijlers te onderscheiden: (1) interne markt, (2) sociale dimensie en (3) wegbeprijzing en duurzaam transport. Aandachtspunt bij de voorliggende voorstellen is de handhaafbaarheid.

In pijler 1 en 2 zijn belangrijke onderwerpen o.a. de voorstellen rond de vergunningsgrens, cabotage, detachering in de transportsector en de rij- en rusttijden. In het verleden heeft NL steeds gepleit voor meer uniforme interpretatie en harmonisatie van de handhaving van de bestaande bepalingen en in juli 2014 de EU daartoe ook opgeroepen. In september 2016 hebben 8 Europese ministers de EC een brief gestuurd waarin zij hun zorgen uiten over de bedreiging van oneerlijke concurrentie in de interne markt en waarin zij aandringen op het nemen van een aantal wettelijke maatregelen. Nederland heeft de brief niet ondertekend; Nederland is tegen social dumping, maar wil geen maatregelen die erop gericht lijken te zijn speciale groepen te weren. Begin 2017 hebben 9 Europese ministers van transport de *Road Alliance* ondertekend waarin deels weer aangedrongen wordt op het nemen van bepaalde wettelijke maatregelen.

Nederland heeft deze verklaring niet ondertekend, maar zoekt wel aansluiting bij Road Alliance overleggen aangezien deze groep landen voor een belangrijk deel bepalend zal zijn in de verdere onderhandelingen in Brussel en de standpunten van deze groep op veel onderdelen overeenkomen met de Nederlandse standpunten.

Punt van discussie bij de rij- en rusttijden is de vraag of chauffeurs hun weekendrust in de cabine van de vrachtwagen mogen doorbrengen. N.a.v. de motie van het lid Karabulut in december 2016 is de TK geïnformeerd dat de ILT op dit moment niet handhaaft op het verblijf van de wekelijkse rustperiode van een chauffeur in de cabine maar de uitspraak van het Europese Hof afwacht. Aan het Europese Hof is de vraag voorgelegd of in de achterliggende Europese verordening een verbod voor het verblijf van de wekelijkse rust is bedoeld c.q. staat opgenomen.

De ILT ziet toe op het naleven van de regels rond de rij- en rusttijden. De controles zijn steeds arbeidsintensiever door manipulatie van de (digitale) tachograaf. Er bestaat een Europese kwantiteitsverplichting voor het toezicht. De ILT voldoet niet aan die EU-norm en rapporteert aan de EC meer waarde te hechten aan de kwaliteit dan aan de kwantiteit van de controles.

De wegbeprijzingspijler bevat 2 richtlijnen die door de EU ook worden gezien als middelen om milieu en klimaat doelen te bereiken. De EC is sterk voorstander van betalen voor gereden afstand met toepassing van het principe 'de gebruiker betaalt'.

Voor Nederland is belangrijk dat invoering van wegbeprijzing een nationale bevoegdheid blijft en geen Europees breed systeem of verplichting wordt ingevoerd.

Met de Eurovignetrichtlijn kan wel een infrastructuurheffing of een gebruiksheffing voor vrachtverkeer worden ingesteld. NL heft zo met het Eurovignetverdrag, met Luxemburg, Zweden en Denemarken, het Eurovignet voor vrachtwagens boven 12 ton. Belangrijke punten zijn de mogelijke scope uitbreiding van de reikwijdte van de Eurovignetrichtlijn van enkel vrachtvoertuigen naar ook bussen, touringcars, bestelwagens en personenvoertuigen en de verplichting om het tarief te differentiëren naar CO₂-uitstoot. De EETS richtlijn beoogt interoperabiliteit van elektronische tolheffingsystemen met een kastje. Nederland zet in op het verder verbeteren van die interoperabiliteit en op een juridische grondslag voor het uitwisselen van kentekengegevens t.b.v. handhaving van in het buitenland geregistreerde voertuigen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- De mijlpalen en planning zijn mede afhankelijk van het programma van de lidstaat die het EU-Voorzitterschap bekleedt (2^e helft 2017: Estland, 1^e helft 2018: Bulgarije, 2^e helft 2018: Oostenrijk). Zij bepaalt de agendering van de voorstellen. De onderhandelingen in Brussel over de voorstellen zijn juli jl. gestart en lopen door in 2018. Het Estse Voorzitterschap heeft tijdens de afgelopen Raadswerkgroepen aangegeven op de komende december-Transportraad geen besluitvorming te voorzien over de voorstellen van het mobiliteitspakket.
- 2020: mogelijke aanscherping Europese controle norm naar 4% van de chauffeursdagen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De TK heeft initieel een behandelvoorbehoud geplaatst op het grootste deel van de voorstellen, dat bij brief van de TK van 4 juli jl. is opgeheven.
- Op de voorstellen zijn in juni BNC-fiches opgesteld, die zijn gebaseerd op kabinetsbeleid.
- Op 22 juni jl. is de TK technisch gebriefd over de voorstellen. Op 27 juni jl. heeft een AO plaatsgevonden waar is toegezegd de TK na de zomer over de voortgang te informeren en nog dit jaar een impact assessment uit te voeren op die voorstellen om o.a. de impact op de Nederlandse transportsector in kaart te brengen.
- In september zal n.a.v. de toezegging de TK worden geïnformeerd over de raadswerkgroepen, het krachtenveld en stand van zaken impact assessment.
- Het impact assessment wordt uitgevoerd door bureau Ecorys: de planning is erop gericht om het onderzoek voor het einde van het jaar conform toezegging gereed te hebben.
- De TK heeft begin juli een brief aan de Commissie gestuurd met een grote hoeveelheid vragen over het pakket met het verzoek om uiterlijk medio oktober een reactie te ontvangen.
- Op 26 oktober a.s. staat een AO mobiliteitspakket met TK gepland.

- Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat alle Europese Lidstaten (en dus ook de ILT) op dezelfde manier moeten handhaven, indien de uitspraak van het Europese Hof aangeeft dat de huidige verordening een verbod van het verblijf van de normale wekelijkse rust in de cabine bevat. Dit past in het streven om een gelijk speelveld binnen Europa te bereiken.

5. Onderwerp: Tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

Huidige stand van zaken/problematiek

Om de aanleg van de Blankenburgverbinding (BBV) en ViA15 mogelijk te maken, is gedeeltelijke bekostiging via tolheffing noodzakelijk. De tologgave van de Blankenburgverbinding bedraagt € 316 mln. en die van de ViA15 € 286 mln. De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Tolwet) is op 15 maart 2016 in werking getreden. Hiermee is de juridische basis gecreëerd om tol te heffen. Tussen 2021 en 2023 is openstelling van beide wegen voorzien. Op dat moment moet ook een tolsysteem operationeel zijn.

Uitgangspunten:

- De wet is alleen van toepassing op de 2 tolprojecten.
- De tolheffing dient alleen ter bekostiging van de 2 tolprojecten. Zodra de tologgave van het project is bereikt, wordt de tol beëindigd.
- De inningskosten bedragen niet meer dan 20% van de tolobbrengsten.

Beschrijving tolsysteem:

- *Free flow* systeem, dus geen tolpleinen maar passeren zonder te stoppen en registratie van het kenteken na passage (ANPR).
- Verplichting tot betaling op eigen initiatief binnen drie dagen na gebruik tolweg.
- Betalingen kunnen automatisch via accounts plaatsvinden, maar ook eenmalige betalingen zijn mogelijk.

Betrokken uitvoeringsorganisaties:

- RDW: registratiesysteem en matchen betaling met registratie, opleggen boetes
- Rijkswaterstaat: frontoffice tol en inningsorganisatie
- Centraal Justitieel Incassobureau: innen van boetes
- Het afhandelen van bezwaar en beroep is nog niet definitief belegd
- ILT: toezicht op het netwerk

In 2017 wordt een uitvoeringsplan en een handhavingsplan opgesteld. Het uitvoeringsplan bevat een algemene beschrijving van het tolsysteem, de registratiemiddelen, de betalingsmogelijkheden en de klantenservice. In het handhavingsplan zal worden beschreven hoe de boete wordt opgelegd en geïnd en hoe het toezicht op het hoofdwegennet georganiseerd is. Parallel hieraan wordt ook de lagere regelgeving (AMvB + ministeriële regeling) uitgewerkt.

Naar aanleiding van een amendement van de VVD, PvdA en CDA, is in de Tolwet opgenomen dat het uitvoeringsplan en handhavingsplan bij de Eerste en Tweede Kamer worden voorgehangen. Dit is gepland eind 2017, voordat de aanbesteding van onderdelen van het tolsysteem plaatsvindt.

Korte en lange termijnmijlpalen

Mijlpalen 2017

- Overgang van voorbereidingsfase naar realisatiefase o.b.v. Project- & beheersplan 2017-2021
- Samenwerkingsovereenkomsten IenM met ketenpartners
- Bureau ICT Toetsing (BIT)-advies en uitvoerings- en handhavingsplan naar TK en EK
- Voorbereiding realisatie

Mijlpalen 2018:

- Behandeling BIT-advies, handhavingsplan en uitvoeringsplan in TK en EK
- Uitvoeringsbesluit
- Uitwerken ministeriële regeling en Voorhang AMvB in TK en EK

- Europese/bilaterale m.b.t. gegevensuitwisseling en invordering boete
- Publicatie en gunning diverse aanbestedingen

Lange termijn mijlpalen

- 2018 -2020: realisatie
- 2020 - 2021: testfase
- 2021 - 2023: start tolheffing ViA15
- 2022 - 2024: start tolheffing Blankenburgverbinding

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Eind 2017

- In de Tolwet is opgenomen dat het uitvoeringsplan en handhavingsplan bij de Eerste en Tweede Kamer worden voorgehangen. Dit is gepland eind 2017, voordat de aanbesteding van onderdelen van het tolsysteem plaatsvindt.
- Het tolproject is door de CIO van IenM aangedragen voor de toetsing door het Bureau ICT toetsing (BIT). Het BIT-toetsproces is onderdeel van het proces van beheersing en toetsing van ICT-projecten. Het definitieve advies van het BIT dient, met reactie van IenM, binnen vier weken door de minister te worden aangeboden aan de TK. De planning is eind 2017, tegelijkertijd met het uitvoeringsplan en handhavingsplan.

2018

- Voorhang AMvB waarin is geregeld welke gegevens ten behoeve van tol worden verwerkt en wie de betalingsplichtige is.

6. Verkeersveiligheid

Huidige stand van zaken/problematiek

IenM besteedt veel aandacht aan verkeersveiligheid zowel op de Rijkswegen als in algemene zin. Voor Rijkswegen gebeurt dit via de uitvoering van de programma's Meer veilig 3 (afgerond in 2018, aanpassing weginrichting) en Meer veilig 4 (start 2019, o.a. veiligheid van bermen). De algemene inspanningen richten zich op voorlichting, bewustwording en verkeersgedrag. Belangrijke doelgroepen daarbij zijn de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, jongeren en fietsers.

Mede door die inspanningen is het aantal verkeersdoden sinds het begin van deze eeuw gehalveerd. De laatste jaren neemt het aantal verkeersslachtoffers echter weer toe (2016: 629). Er is ook sprake van een stijging van het aantal verkeersgewonden met gemiddeld 3% per jaar (2015: 21.300). Eerder was als doel gesteld om in 2020 het aantal verkeersgewonden onder 10.600 en het aantal verkeersdoden onder de 500 te krijgen. Het huidige beleid is onvoldoende voor de realisatie van die ambitie.

Het huidige beleid is gebaseerd op het strategisch plan 2008-2020. Omdat het einde van de looptijd in zicht is, bereidt IenM samen met de andere overheden een vernieuwing van het verkeersveiligheidsbeleid voor. Daartoe zetten we in op een meer risicogestuurd aanpak. Daar is in 2016 al een start mee gemaakt; risicokenmerken zijn in kaart gebracht voor rijkswegen en provinciale wegen (infrastructuur, snelheid). In 2017 wordt bekeken hoe kan worden voorzien in maatwerk voor gemeenten. Het wordt een belangrijke bouwsteen voor het nieuwe Strategische plan verkeersveiligheid, dat in 2018 gereed moet zijn en geldt tot 2030. Ook zal het verkeersveiligheidsbeleid in brede zin tegen het licht worden gehouden en zal worden nagedacht over een mogelijk nieuwe doelstelling met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers. Uiteraard zullen effectieve maatregelen uit het huidige beleid doorgaan en onderdeel worden van het nieuwe plan.

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

2017: bouwstenen voor strategisch plan gereed met visie op de toekomst en vertaling naar maatregelen

2018: opstellen strategisch plan, maatregelen nemen ter uitvoering van het plan

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

2018: toezenden Strategisch plan aan Tweede Kamer

7. Snelhedenbeleid/130 km/u

Huidige stand van zaken/problematiek

In 2012 is de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd naar 130 km/u, onder de randvoorwaarde "harder als het kan, langzamer als het moet". Uitgangspunt is dat dit plaatsvindt binnen de wettelijke kaders voor lucht/geluid/natuur en dat de verwachte negatieve effecten voor verkeersveiligheid vooraf met maatregelen worden gecompenseerd.

In 2017 is het aandeel autosnelwegen met 130 km/u 62% (waarvan 54% de gehele dag en 8% alleen 's avonds/'s nachts). De verhoging van de snelheid op de overige ca 15% van de snelwegen zal nog meerdere jaren duren en is afhankelijk van luchtkwaliteit en geluid. Uiteindelijk zal de snelheid op ca. 75% van de autosnelwegen worden verhoogd naar 130 km/u. De gemiddeld gereden snelheid na verhoging van 120 naar 130 is slechts beperkt toegenomen: op de betreffende wegvakken wordt gemiddeld minder dan 2 km/uur harder gereden dan voorheen (op basis van de experimenten in 2011 werd een stijging van 2 tot 3 km/u verwacht).

De afgelopen jaren hebben verschillende partijen (waaronder gemeenten) rechtszaken aangespannen tegen besluiten tot snelheidsverhoging. Daarnaast hebben politieke partijen, bestuurlijke partners, pers en burgers vragen gesteld over verschillende aspecten in relatie tot het snelhedenbeleid, onder andere over de gevolgen voor milieu en verkeersveiligheid.

Korte- en langetermijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Zoals verzocht in de motie Visser/Hoogland wordt de snelheid op de A2 Vinkeveen-Maarssen versneld ook overdag verhoogd naar 130 km/u. Verder is het beleid erop gericht om de uitrol van 130 geleidelijk voort te zetten richting het eindbeeld (130 op circa 75% van de snelwegen).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Aan de Tweede Kamer is aangegeven dat de ontwikkelingen bij 130 km/u worden meegenomen in de bestaande monitors (SWUNG, NSL, verkeersslachtoffers etc.).

8. Leefomgeving in relatie tot hoofdwegennet

Huidige stand van zaken/problematiek

Wegverkeer leidt tot uitstoot van schadelijke stoffen en produceert geluid. Als druk bereden wegen dichtbij woon- of natuurgebieden liggen, kunnen knelpunten ontstaan. In die situaties worden maatregelen overwogen.

Luchtkwaliteit

Nagenoeg overal langs de Nederlandse rijkswegen wordt voldaan aan de Europese normen voor luchtkwaliteit; waar nodig zijn maatregelen (schermen) gerealiseerd. Dit zijn er overigens minder dan voorzien in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vanwege o.a. sterke verschoning van het wagenpark in de afgelopen decennia. De resterende (hardnekkige) luchtknelpunten doen zich binnenstedelijk voor, vooral in Amsterdam en Rotterdam, en nabij veehouderijen. Het onderwerp trekt zowel lokaal als landelijk geregeld de aandacht van omwonenden, belangenorganisaties en decentrale overheden, o.a. over de betrouwbaarheid van rekenmodellen (mede in relatie tot metingen).

Geluid

Voor geluid ligt er nog een grote opgave voor langs het rijkswegennet (en het spoornet). Het gaat hier om een grootschalige sanering van woningen in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP). Eind 2014 is een aanzienlijke budgetspanning geconstateerd op het taakstellend budget. Ten opzichte van het beschikbare, taakstellende budget voor spoor en wegen gezamenlijk (ter grootte van 890 miljoen euro) werd op basis van kostenramingen duidelijk dat sprake was van budgetspanning van circa 800 miljoen euro. Om deze budgetspanning aan te pakken, is in de afgelopen periode een nieuwe aanpak uitgewerkt: enerzijds door aanpassing van regelgeving (niet realiseren minder effectieve maatregelen) en anderzijds door prioriteren van maatregelenpakket (voorrang hoogst belaste locaties). Naast de saneringsopgave is er sprake van de naleving van geluidproductieplafonds, waarmee de groei van geluid langs snelwegen adequaat wordt beheerst. Daarover maken Rijkswaterstaat en ProRail jaarlijks een nalevingsverslag.

PAS

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is in werking sinds 1 juli 2015. Het PAS biedt ontwikkelingsruimte aan projecten die een toename van stikstofdepositie veroorzaken (waaronder IenM infraprojecten) op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden. Op deze manier wordt verzekerd dat deze projecten geen schadelijke gevolgen hebben voor de natuur. Daarnaast zorgt het PAS dat op termijn de natuurdoelen voor Natura 2000-gebieden worden gehaald. Naar aanleiding van ingediende beroepen heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof, om te kunnen beoordelen of met het PAS op juiste wijze invulling is gegeven aan de Europese habitatrichtlijn. Het stellen van prejudiciële vragen betekent dat beroepszaken tegen besluiten, die gebruik maken van het PAS, worden aangehouden, totdat het Europees Hof uitspraak heeft gedaan. Naar verwachting duurt dat ongeveer 1,5 jaar. Dit kan ook de uitvoering van IenM projecten raken. Het PAS wordt in de tussentijd echter onverkort voortgezet en IenM projecten kunnen een beroep blijven doen op het PAS.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Luchtkwaliteit

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is per 1 januari 2017 verlengd tot het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet (huidige planning medio 2021). Tegen die tijd wordt verwacht dat de luchtkwaliteit zodanig verder verbeterd is, dat kan worden volstaan met een lichter regime in het kader van de Omgevingswet. De komende jaren worden geen knelpunten verwacht langs snelwegen. Dit wordt jaarlijks gemonitord.

Geluid

Een methode voor het prioriteren van het maatregelenpakket MJPG wordt thans nader uitgewerkt en in regelgeving vastgelegd, zodat medio 2018 kan worden geprioriteerd ten behoeve van het opstellen van landelijke saneringsplannen. Deze moeten, op basis van de huidige wetgeving, eind 2020 zijn ingediend. Deze termijn lijkt echter iets naar achteren te moeten worden geschoven door vertraging in de voorbereiding als gevolg van de noodzakelijke uitwerking van de nieuwe aanpak.

PAS

De eerste PAS periode loopt van 2015-2021. De eerste evaluatie is na 3 jaar (2018) en de tweede na 6 jaar (2021). In ieder geval jaarlijks wordt het PAS geactualiseerd, waarbij ook nieuwe of gewijzigde IenM-projecten opgenomen kunnen worden.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Luchtkwaliteit

Jaarlijks wordt zowel de Tweede als Eerste Kamer in het najaar geïnformeerd over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland. Dit gebeurt op basis van de NSL-monitoringsrapportage van het RIVM. Deze rapportage heeft ook betrekking op het hoofdwegennet.

Geluid

Over de budgetspanning op het MJPG en de nieuwe, uitgewerkte aanpak voor de geluidsanering is de Tweede Kamer geïnformeerd op 20 november 2015 (Kamerstuk 32 252, nr. 56) respectievelijk 1 september 2016 (32 252, nr. 58). Over de verdere uitwerking van het MJPG zal de Tweede Kamer in 2017 nader worden geïnformeerd. Verder wordt jaarlijks in het najaar een verslag naar de Tweede Kamer gestuurd over de naleving van de geluidproductieplafonds.

PAS

De Tweede Kamer wordt door de Staatssecretaris van EZ geïnformeerd over de vragen aan het Europese Hof van Justitie. De Tweede Kamer wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het PAS middels een monitoringsrapportage van het RIVM.

9. Innovatief gebruik satellietdata

Huidige stand van zaken/problematiek

- IenM is het beleidsverantwoordelijke ministerie voor Europese programma's voor satellietnavigatie vanwege gebruik in transport en vervoer;
- IenM is medeverantwoordelijk voor het Nederlandse ruimtevaartbeleid (100 miljoen euro per jaar) o.l.v. coördinerend ministerie Economische Zaken vanwege de gebruikersdimensie;
- IenM is voor beleid en uitvoering in toenemende mate afhankelijk van satellietdata en wil ook het innovatieve vermogen van satellietdata beter benutten;
- De belangen van IenM in het ruimtevaartdossier moeten concurreren met andere overheidsbelangen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Bijdrage van IenM aan de Europese infrastructuur voor aardeobservatie t.b.v. het genereren van optimale satellietdata; lancering van het instrument TROPOMI;
- (Her)bevestigen van Nederlandse beleidsprioriteiten op het gebied van het stimuleren van optimaal gebruik van satellietdata;
- Verankering van diensten gebaseerd op satellietdata in beleidsvoorbereiding en -uitvoering;
- Creëren van een level playing field voor Nederlandse organisaties (w.o. KNMI) en bedrijven door een verantwoorde inschrijving in de programma's van de European Space Agency en een adequaat nationaal instrumentarium.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Periodiek wordt de Tweede kamer geïnformeerd over het Nederlands ruimtevaartbeleid mede namens bewindspersonen van IenM.

10. Taxi

Huidige stand van zaken/problematiek

Op gebied van taxibeleid speelt een aantal zaken op gebied van toezicht:

1. Boordcomputer taxi (BCT)
2. Illegale taxi's (snorders)
3. Taxironselaars

De ILT is de verantwoordelijk toezichthouder voor de taximarkt (bijvoorbeeld het bezit van chauffeurskaarten, taxivergunningen en het bezit/juiste gebruik van de Boord Computer Taxi.

Ad 1:

Net als vrachtwagenchauffeurs moeten ook taxichauffeurs zich houden aan arbeids- en rusttijden. Vanaf 1 juli 2016 is om die reden een Boordcomputer taxi (BCT) verplicht. De BCT werkt nog niet optimaal. Bij het uitlezen van de BCT bij controles op straat treden soms storingen op. Dit leidt in veel gevallen tot agressie.

Op dit moment wordt de pakkans op de handhaving op de BCT als gering ervaren. Om de handhaving effectiever en efficiënter te maken is een vernieuwde aanpak van de handhaving in het vooruitzicht gesteld. Zo wil de ILT wil ernaartoe werken dat ondernemers hun digitale gegevens naar de ILT gaan opsturen. Dat maakt controles op straat minder noodzakelijk. In het najaar van 2017 is een pilot voorzien.

Ad 2:

Op verzoek van de Kamer heeft de ILT de afgelopen jaren prioriteit gegeven aan de aanpak van illegale straattaxi's (snorders). Handhavend optreden tegen illegaal taxivervoer is zeer arbeidsintensief en is alleen mogelijk door betrappen op heterdaad.

Voor wat betreft het bedrijf Uber geldt dat de ILT actief handhavend optreedt en dat Uber inmiddels is gestopt met het aanbieden van de dienst UberPOP (particuliere bestuurders). Tegen UberX (taxichauffeurs verkrijgen ritten via de app Uber) wordt niet opgetreden als alle benodigde vergunningen aanwezig zijn, tegen schijnconstructies wel. Bij de aanpak van illegaal taxivervoer werkt de ILT samen met politie en gemeenten.

Ad 3:

Taxironselaars komen vooral voor op en rond de luchthaven Schiphol. Zij leiden aankomende vliegreizigers naar een klaarstaande taxi; na de rit blijkt dat ze vaak zeer hoge tarieven moeten betalen. Het aanbieden van deze taxidiensten is intussen verboden. Het handhaven van dit verbod is geen taak van de ILT maar van de betreffende gemeenten; in het geval van Schiphol is dit de gemeente Haarlemmermeer.

Korte en lange termijnmijlpalen

Najaar 2017: pilot 'uploaden' BCT-gegevens door taxibedrijven naar de ILT

Communicatie met de Tweede Kamer

- In mei 2017 is er een evaluatie van de Boord Computer Taxi (BCT) naar de Tweede Kamer gezonden. De evaluatie is kort na de invoering uitgevoerd, eind 2016. Het is daarom gezien als een nulmeting.
- In de loop van 2017 zal er een update van de software verschijnen en de volgende evaluatie zal in 2018 plaatsvinden. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat zij zal worden geïnformeerd over de voortgang.
- Tevens is toegezegd dat de Tweede Kamer voor het einde van 2017 zal worden geïnformeerd over de pilot van de ILT op gebied van BCT waarmee ondernemers hun gegevens naar de ILT uploaden in plaats van het controleren op straat.

Fiets

1. Agenda Fiets en aanleg fietsroutes

Huidige stand van zaken/problematiek

IenM heeft een regierol voor het realiseren van de beleidsdoelen voor de fiets die door de gezamenlijke overheden zijn afgesproken in de Agenda Fiets 2017-2020. IenM stimuleert en faciliteert de decentrale overheden, jaagt innovaties aan en brengt partijen bij elkaar. Vanuit haar faciliterende rol treedt IenM op als kennismakelaar en werkt IenM aan het wegnemen van barrières die de uitvoering van decentrale maatregelen in de weg staan. De inzet van IenM op fietsmaatregelen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid.

In de gezamenlijke opgestelde Agenda Fiets 2017-2020 van de Tour de Force is het hoofddoel: "Een groei van het aantal fietskilometers in de periode 2017-2027 met 20 procent". Tevens zijn in deze agenda acht doelen geformuleerd, waarmee men het hoofddoel wil bereiken. Deze zijn:

1. Nederland toonaangevend Fietsland
2. Meer ruimte voor de fiets in steden
3. Kwaliteitsimpuls op drukke en kansrijke regionale fietsroutes
4. Optimaliseren overstap fiets-ov-fiets en auto-fiets
5. Gerichte stimulering van fietsen
6. Minder fietsslachtoffers
7. Minder gestolen fietsen
8. Versterken kennisinfrastructuur.

IenM heeft een kernteam voor de agenda Fiets ingericht. Dit kernteam zorgt voor een integrale inzet op dit thema waarbij bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke ordening in samenhang worden bekeken. IenM draagt bij aan de Tour de Force-ambitie om het fietsgebruik te laten groeien en ondersteunt decentrale overheden bij hun inspanningen om fietsgebruik te stimuleren. Daarin wordt o.a. gewerkt aan het stimuleren van een veilig fietsgebruik en het ontwikkelen van een robuust fietsnetwerk. Gekoppeld aan de verantwoordelijkheid voor aanleg en beheer van rijksinfrastructuur zorgt IenM dat kansen voor de fiets bij rijksprojecten zo veel mogelijk benut worden en zogenaamde doorsnijdingen worden voorkomen. Binnen het proces van het maken van gebiedsgerichte keuzes over infrastructurele en ruimtelijke investeringen (MIRT) zorgt IenM dat de kansen voor de fiets goed meegewogen worden en zorgt er daarbij ook voor dat de fiets een serieuze plek krijgt in de modellen en in het MKBA instrumentarium. Waar nodig zorgt IenM door cofinanciering dat essentiële fietsinfrastructuur gerealiseerd kan worden, zoals stationstallingen in de steden en fietspaden.

Ook internationaal draagt IenM bij aan het uitdragen van de Nederlandse fietskennis.

Bij de begrotingsbehandeling van najaar 2015 is het amendement Hoogland (Kamerstuk 34300-20) ingediend dat € 18,5 miljoen vrijmaakt voor de aanleg van snelfietsroutes. In de MIRT brief van juni 2016 is de Tweede Kamer geïnformeerd over welke fietsroutes in aanmerking komen voor een financiële bijdrage van het rijk. Van het bedrag van het amendement is € 5,5 miljoen gereserveerd voor cofinanciering van de realisering van een fietsbrug over de Lek langs de A27. Voor de overige € 13 miljoen zijn financiële afspraken gemaakt voor een rijksbijdrage aan de volgende zes snelfietsroutes:

- Rotterdam- Gouda.
- F15 IJsselmonde.
- Arnhem - Dieren.
- Verlengde Velostrada (vanaf Den Haag Mariahoeve, in verlengde van route Leiden-Den Haag).
- Bergen op Zoom – Roosendaal.
- Schiphol - Hoofddorp – Aalsmeer

Korte en lange termijnmijlpalen

- Uitwerken van de Agenda Fiets: uitvoeringsprogramma oktober 2017
- Verder vormgeven werkorganisatie van kernteam Fiets: maart 2017

Communicatie met Eerste/Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt jaarlijks in het kader van het MIRT-proces over de stand van zaken van Beter Benutten inclusief het fietsbeleid geïnformeerd.

2. Samenwerkingsverbanden Fietsbeleid

Huidige stand van zaken/problematiek

IenM werkt met diverse partijen samen om het fietsbeleid vorm te geven en uit te dragen.

De Tour de Force is het samenwerkingsverband van overheden, belangengroepen en bedrijfsleven voor stimulering van het gebruik van de fiets. IenM maakt onderdeel uit van de Tour de Force. De Tour de Force maakt zich de komende jaren sterk voor een verdere groei van fietsgebruik. Dat doet ze onder andere door meer prioriteit te geven aan fietsbeleid, kansen te benutten en belemmeringen weg te nemen. De Tour de Force wordt door IenM ondersteund met menskracht en middelen. IenM heeft toegezegd om in de periode tot en met 2020 jaarlijks € 300.000 beschikbaar te stellen als werkbudget voor de Tour de Force.

Voor de Fietzersbond geldt een subsidieregeling waarbij aanspraak kan worden gemaakt op een jaarlijkse subsidie van maximaal € 581.000,- voor haar belangenbehartiging voor fietsers in de periode 2017-2020. De Fietzersbond dient daartoe ieder jaar een jaarplan ter goedkeuring in.

In 2017 krijgt de Fietzersbond nog subsidie op basis van de Subsidieregeling Fietzersbond 2013. De nieuwe subsidieregeling Fietzersbond 2017 wordt per 1 juli 2017 van kracht (zij vervalt per 1 januari 2022).

Naar aanleiding van de aangenomen motie Visser is als subsidievoorwaarde toegevoegd dat gesubsidieerde projecten van de Fietzersbond moeten bijdragen aan de doelen en activiteiten uit de Agenda Fiets 2017-2020.

De stichtingen Wandelnet en Fietsplatform zetten zich in voor respectievelijk de recreatieve wandelaar en fietser. De routestichtingen zorgen voor het beheer en bewegwijzering, en het beschikbaar stellen van informatie over de routes. De stichtingen worden ondersteund door de overheid. In het verleden lag dit bij het Rijk, maar deze taak is gedecentraliseerd naar de provincies. Echter, de financiële bijdrage en de verwachte taakinvulling verschilt sterk per provincie. Op basis van een motie in de TK, is door het Rijk aan de stichtingen een jaarlijkse subsidie van €250.000 voor de periode tot en met 2017 vanuit IenM verleend. In overleg met de provincies wordt gezocht naar een structurele oplossing.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

-

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Met betrekking tot de subsidieregeling van de Fietzersbond zal de tussenevaluatie najaar 2019 plaatsvinden.

Multimodaal

1. Beter Benutten

Huidige stand van zaken/problematiek

Om de toenemende mobiliteit te verwerken, is het ook noodzakelijk om de infrastructuur optimaal te benutten. Om die reden is in 2011 gestart met het programma Beter Benutten. In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor op korte termijn te verbeteren. Dat gebeurt met concrete maatregelen die reizigers en vervoerders in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen. Bijvoorbeeld door introductie van slimme verkeerslichten voor auto's, vrachtwagens en fietsen. Maar ook door samenwerking met werkgevers waardoor werknemers vertragsvrij naar hun werk kunnen komen: bijvoorbeeld door flexibele start- en eindtijden, afspraken met het onderwijs over andere starttijden, spitsmijden-projecten met beloningsaspecten en kleinschalige infra-aanpassingen. Door bestaande infrastructuur op korte termijn beter te benutten vormt het programma een aanvulling op de aanlegprogramma's. De 12 Beter Benutten regio's worden ieder aangestuurd door een trio bestaande uit een regionale bestuurder, een CEO uit het bedrijfsleven en de Minister van IenM.

De eerste fase van het Beter Benutten (2011-2015) programma heeft geleid tot 19% minder vertraging in de spits op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land ten opzichte van een situatie zonder het programma. Dit effect werd op verschillende manieren gerealiseerd. Kleine infrastructurele maatregelen waren gericht op het vergroten van de wegcapaciteit. Tegelijkertijd droegen vraaggerichte maatregelen en ITS-maatregelen bij aan minder intensief gebruik van de weg in de spits (48.000 spitsmijdingen per dag). Door de juiste combinatie van aanbod-, vraag- en ITS-maatregelen verbeterde de doorstroming. Met het programma werd daarnaast een positieve bijdrage geleverd aan duurzaamheid. De regionale maatregelen uit de eerste fase van het Beter Benutten-programma leidden tot 70.000 ton minder CO₂, 150 ton minder stikstof (NO_x) en 15 ton minder fijnstof (PM10) per jaar. Aanvullend zorgde de Lean & Green-aanpak begin 2015 al voor 45.000 ton minder CO₂-uitstoot.

De resultaten zijn gebundeld in het "Programmaboek Beter Benutten". Dit boek is als bijlage bij de Beter Benutten-brief van 2 juni 2016 naar de TK verzonden. Hiermee is Beter Benutten 1 officieel afgerond.

Het streven van het vervolgprogramma (2014-2017) is 10% vermindering van de reistijd van de sterkst vertraagde ritten van deur tot deur in de spits op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg. In 12 regio's zijn concrete maatwerkpakketten in uitvoering: in totaal gaat het hierbij om ruim 170 plannen, verdeeld over meer dan 450 maatregelen die nu worden uitgevoerd. Bij de keuze en uitwerking van deze maatregelen is gebruik gemaakt van de leerervaringen opgedaan in de eerste fase van Beter Benutten. Er is gekozen voor thema's die bijdragen aan vraagbeïnvloeding in de spits en om thema's die bijdragen aan een innovatieve manier van samenwerken, zoals ITS, werkgeversaankpak en samenwerken met de markt. Omdat duurzaamheidseffecten een rol spelen bij de selectie van maatregelen, wordt ook aandacht besteed aan het thema duurzaamheid. Er lopen projecten op het gebied van infrastructurele wegaanpassingen (9%), logistiek (11%), ITS/incidentmanagement (8%), fiets (31%) en OV (17%). Daarnaast zijn er ook multimodale maatregelen (24%).

In de bestuurlijke overleggen (BO's) MIRT in het najaar 2016 is toegezegd dat met de 12 Beter Benutten regio's afspraken worden gemaakt over een aanpak van slimme en duurzame mobiliteit voor de periode 2018-2021.

Korte en lange termijnmijlpalen

- Over de invulling en budgettaire dekking van de aanpak van slimme en duurzame mobiliteit in de periode 2018-2021 worden uiterlijk najaar 2017 afspraken gemaakt.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer wordt jaarlijks in het kader van het MIRT-proces over de stand van zaken van Beter Benutten geïnformeerd.

2. Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA)

Huidige stand van zaken/problematiek

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse brengt de mobiliteitsontwikkeling en de potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld (2030 en 2040). De nieuwe analyse, die op 1 mei 2017 is gepresenteerd, geeft aan wat de te verwachten opgaven zijn na 2030, als alle lopende infrastructuurprojecten zijn uitgevoerd. De NMCA signaleert potentiële bereikbaarheidsopgaven, maar geeft geen prioriteit aan tussen opgaven. De analyse wordt als een van de bouwstenen gebruikt voor de gesprekken tussen Rijk, regio's en de Tweede Kamer over de gewenste mobiliteitsaanpak voor de langere termijn. De NMCA is een verkeer- en vervoersanalyse en gaat niet in op duurzaamheid, veiligheid of leefbaarheid.

De NMCA schetst een beeld van de mobiliteitsontwikkeling (Markt) en de potentiële knelpunten op de beschikbare infrastructuurnetwerken (capaciteit). De NMCA doet dit voor een Hoog en Laag scenario op basis van de Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario's uit 2015 van CPB en PBL. Belangrijke parameters hierbij zijn economische groei (laag: 1% groei per jaar, hoog: 2% groei per jaar) en de demografische ontwikkeling.

De analyse laat zien dat de mobiliteit in het personen- én het goederenvervoer groeit. Deze groei is het sterkst in, rond en tussen de grotere steden. De opgaven voor de langere termijn liggen in de stedelijke gebieden en op de (achterland)verbindingen vanuit de Randstad. In het personenvervoer doen de grootste potentiële opgaven zich voor in de regio's Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Eindhoven op zowel de weg als in het openbaar vervoer. Verder gaat het om verbindingen richting Amersfoort, Zwolle, Breda, Tilburg, Den Bosch en Arnhem-Nijmegen. In deze gebieden stapelen weg- en OV knelpunten zich op en is er sprake van multimodale opgaven. In het OV is er sprake van potentiële knelpunten in de gehele keten (ook o.a. fietsenstallingen en binnenstedelijk OV). Het wegverkeer zal in een groot gedeelte van Nederland in de spitsen structureel file ondervinden. Het fileniveau blijft in het Lage scenario vergelijkbaar met de huidige situatie, in het Hoge scenario verdubbelt het fileniveau t.o.v. de huidige situatie. In het goederenvervoer is er op de corridor naar Duitsland richting 2040 een potentieel knelpunt op de weg en op het spoor. De vaarwegen hebben voldoende capaciteit voor het vervoer van goederen maar mogelijk kan bodemerosie bij laag water beperkingen geven voor wat betreft de vaardiepte. Ook de corridors naar Antwerpen en Noord-Nederland laten enkele potentiële knelpunten zien.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Bestuurlijke Overleggen MIRT waarbij de NMCA een bron is om het gesprek te hebben over nationale en regionale opgaven.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De nieuwe NMCA is op 1 mei 2017 aan de Tweede Kamer toegestuurd.

3. Topsector Logistiek

Huidige stand van zaken/problematiek

Logistiek is één van de negen topsectoren. In de topsectoren werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid gezamenlijk aan de concurrentiekracht van Nederland. De topsectoren hebben een hoge kennisintensiteit, zijn een motor achter de Nederlandse economie en werken aan maatschappelijk uitdagingen. EZ coördineert het topsectorenbeleid. Daarbinnen is IenM verantwoordelijk voor Logistiek en Water. De topsector Logistiek werkt onder regie van het Topteam Logistiek, bestaande uit vertegenwoordigers uit bedrijfsleven, kenniswereld en overheid (DGB) aan de volgende ambities:

Ambities van de Topsector Logistiek: in 2020 heeft Nederland een internationale toppositie (1) in de afwikkeling van goederenstromen, (2) als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en (3) als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor verladend en logistiek bedrijfsleven.

Het Topteam Logistiek stuurt de uitvoering van het meerjarenprogramma (2015-2020) aan. Dit programma bestaat uit een onderzoeksdeel en een praktische deel met niet-onderzoeksprojecten. Het onderzoeksdeel (van fundamenteel tot en met experimenteel onderzoek) wordt uitgevoerd door NWO, als deelnemer van het Topconsortium Kennis en Innovatie (TKI). Het praktische deel wordt beheerd door netwerkorganisatie Connexx. Besluitvorming over projecten vindt plaats in stuurgroepen, die de inhoudelijke lijn uitzetten, projectvoorstellen of uitvragen beoordelen en de voortgang bewaken.

Voorbeelden van actielijnen zijn: het Neutraal Logistiek Informatie Platform: optimale beschikbaarheid en efficiënt (her-)gebruik van informatie voor en door markt en overheid. En Synchromodaliteit: met inzet van ICT-middelen, optimaal benutten infrastructuur zodat op ieder moment de juiste modaliteiten (dus waar mogelijk binnenvaart en spoor) worden ingezet.

Het programma van de Topsector Logistiek richt zich sterk op verduurzaming van goederenvervoer en logistiek. Er ligt een enorme uitdaging om de verwachte vraag naar transport - volgend uit economische groei - te combineren met de nodige uitstootreductie conform het klimaatakkoord (Parijs COP21). Deze uitdaging betekent dat er in 2050 een factor zes efficiëntieverbetering voor logistieke dienstverlening moet zijn gerealiseerd: er moeten per kg CO₂-uitstoot 6 keer zoveel goederen worden vervoerd. De Topsector Logistiek activeert het logistieke bedrijfsleven deze uitdaging op te pakken.

De Topsector maakt gebruik van verschillende financieringsbronnen vanuit de overheid (EZ, OCenW, regionale overheden). Aan de Topsector Logistiek is door IenM voor de periode 2015-2020 een bijdrage van in totaal ca €114 mln. toegezegd. Hiervan is ca €73 mln reeds toegekend aan de uitvoerende partijen op basis van de jaarplannen. De overige ca €41 is gereserveerd, maar de toekenning moet nog plaatsvinden. De toekenning vindt jaarlijks plaats op basis van de voortgang, de gerealiseerde private cofinanciering en de beoordeling van concrete jaarplannen binnen het meerjarenprogramma van de Topsector Logistiek. Hierbij hanteert IenM een streefwaarde voor 50% cofinanciering. Deze cofinanciering toont aan dat ook andere partijen bereid zijn te investeren.

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

Binnen 2 jaar:

- Ondertekening Kennis en Innovatiecontract 2018-2019.
- Introductie Platooning Trucks (daadwerkelijk ingepast in logistieke keten).
- Afsprakenstelsel data-deling tussen logistiek bedrijfsleven en overheid.
- Start programma-aanpak goederencorridors.
- Besluit over toekenning middelen voor 2018 e.v.
- Uitgewerkte transitiepaden voor duurzame logistiek (incl. logistieke optimalisatie, brandstof en technologie).

Binnen 4 jaar:

- Minimaal 85 mln vrachtkilometers van de weg gehaald door slimme logistieke concepten.
- Opschaling elektrisch vervoer bij bevoorrading steden (zero emissie stadslogistiek).
- Gedragen strategie logistieke sector om doelstellingen klimaatakkoord Parijs te halen.
- Afronding en verantwoording huidige programma van de Topsector Logistiek.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Jaarlijkse voortgangsrapportages gezamenlijk met de acht andere topsectoren (door EZ als coördinerend ministerie bedrijvenbeleid)
- Monitor Logistiek en Goederenvervoer

4. Duurzame mobiliteit en Duurzaamheid in MIRT

Huidige stand van zaken/problematiek

In het SER-akkoord voor duurzame energie zijn in 2013 afspraken gemaakt over CO₂ reductie van de sector mobiliteit en transport:

- In 2050 60% minder CO₂ uitstoot t.o.v. 1990 (max. 12 Mton uitstoot in 2050)
- Tussendoel: in 2030 maximaal 25 Mton CO₂ uitstoot (circa -17% t.o.v. 1990)
- Tussendoel: 2020 15 tot 20 PetaJoule energiebesparing t.o.v. 2012
- Na 2035 zijn alle nieuw verkochte personenauto's in staat om CO₂-emissievrij te rijden; in 2050 geldt dit voor alle personenauto's

De transitiepaden hiervoor zijn uitgewerkt en worden momenteel ingevuld onder regie van het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport (UMT) van de SER, met Pieter van Geel als voorzitter. Op de VN-klimaatop in Parijs in 2015 is afgesproken te streven naar een beperking van de opwarming van de aarde tot 1,5 graden Celsius. Het akkoord van Parijs vraagt om extra inspanning. Het UMT wordt ingezet om met de sector uit te werken wat het betekent om een CO₂-reductie te behalen van 80-95%. Ook zal afgesproken dienen te worden wat de opgave is voor de (mondiale) sectoren zeescheepvaart en luchtvaart. Via het proces van de uitwerking van de Energieagenda (december 2015) worden de transitiepaden voor mobiliteit afgestemd op de overige transitiepaden, waaronder beschikbaarheid van schone energie en biobrandstoffen.

De opgave voor duurzame mobiliteit dient voornamelijk te worden ingevuld door elektrificatie van voertuigen (incl. waterstof). Voor de sectoren waar elektrificatie nog niet mogelijk is, zoals luchtvaart, scheepvaart en lange afstand wegtransport wordt ingezet op het gebruik van duurzame brandstoffen. Voor de doelen op korte en middellange termijn kan een deel van de opgave (ongeveer 25%) worden bereikt met gedragsmaatregelen en 'smart mobility'-maatregelen.

IenM zal als opdrachtgever van het MIRT, duurzaamheid integraal meenemen in de afweging bij investeringsbeslissingen (aanleg). De IenM-beleidsambities op duurzaamheidsthema's als klimaatadaptatie, energie, duurzame mobiliteit, gezondheid en circulaire economie vormen daarbij de basis. Voor instandhouding van de infrastructuur wordt toegewerkt naar prestatiesturing mede op het thema duurzaamheid.

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

- 2017 en 2018 Uitwerking transitiepad in het kader van Energieagenda in afstemming met EZ (voortouw) en BZK. Overzichtelijk maken van afweging tussen diverse CO₂-reducerende maatregelen (normering, gedrag, fiscaliteit, etc.) op gebied van mobiliteit.
- 2017 EU-landen moeten eerste overzichtsrapport van alternatieve tank-, bunker- en laadinfrastructuur gereed hebben
- 2017 en 2018: Europese onderhandelingen over CO₂ normen voor auto's en bestelauto's, mogelijk ook voor vrachtwagens, en over bijmenging van biobrandstoffen voor verkeer.
- 2018 herziening brandstofkwaliteitsrichtlijn

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Via Energieagenda (voortouw EZ) en traject duurzame brandstofvisie (IenM).

D. LEEFBARE EN BEREIKBARE STEDEN

Een aantrekkelijke stedelijke omgeving waar bedrijven zich graag vestigen, burgers graag wonen en werken en waar voorzieningen en ontmoetingen nabij zijn. In de stad komen alle bovenstaande transitie samen. IenM streeft naar een excellente ruimtelijk economische structuur en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's.

1. Smart Cities

Huidige stand van zaken/problematiek

Digitale technologie is niet meer weg te denken uit de samenleving. Smart Cities kan gezien worden als een verzamelterm voor allerlei slimme oplossingen voor stedelijke dan wel fysieke opgaven, bijvoorbeeld op het terrein van bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en klimaatadaptatie.

Binnen de verschillende ministeries wordt gewerkt aan de toepassing en ontwikkeling van slimme oplossingen op de diverse beleidsterreinen. Ieder ministerie is vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid trekker is van een thema; de verbinding met topsectoren (EZ), verdere ontwikkeling van digitale infrastructuur (BZK), cyber security (V&J), internationalisering/promotie van Nederlandse kennis en kunde op dit gebied (BZ) en gebiedsgericht experimenteren (IenM). IenM richt zich binnen zijn thema o.a. op het stimuleren, (mede)ontwikkelingen en toepassen van slimme oplossingen op de beleidsterreinen van IenM (zoals zelfrijdende voertuigen, smart grids, Basisregistraties in 3D).

Naast de ministeries houden steeds meer gemeenten en andere overheden zich bezig met het ontwikkelen en toepassen van slimme oplossingen voor hun taken en opgaven. Op 25 januari jl. is door vertegenwoordigers van steden en bedrijfsleven aan MP Rutte een voorstel voor een nationale Smart City strategie aangeboden. De steden en andere stakeholders willen intensiever samenwerken op het terrein van Smart Cities. Zij vragen van het Rijk om hierin samen op te trekken en te zorgen voor de juiste randvoorwaarden (digitale infrastructuur, scholing). Ook vragen zij om een gecoördineerde inzet van de departementen, zodat de steden een duidelijk aanspreekpunt hebben en eventuele financieringsmogelijkheden kunnen worden ontsloten.

Samen met de stakeholders (met name de steden) is IenM in gesprek over de gewenste rol en inzet, bijvoorbeeld om eventuele barrières weg te nemen en kansen te benutten. Het interdepartementaal directeurenoverleg Smart Cities draagt zorg voor een antwoord vanuit het Rijk op de strategie en zal dit voorleggen aan de betrokken bewindspersonen. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (ressortend onder het ministerie van Economische Zaken) zal een belangrijke rol spelen in de uitvoering van deze strategie.

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

- Dit jaar zullen de ministeries aangeven welke rol en inzet ze voor zich zien bij de verdere uitwerking en uitvoering van de Nationale Smart City Strategie. Verdere mijlpalen kunnen pas bepaald wanneer hier meer duidelijkheid over is.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer zal eind 2017 geïnformeerd over de door het Rijk te nemen stappen die volgen uit de Nationale Smart City Strategie.

2. Verstedelijkingsopgave

Huidige stand van zaken/problematiek

Circa 75% van de Nederlanders woont in de steden en 70% van de economische activiteiten vindt daar plaats en het aandeel van de steden neemt nu en naar verwachting ook in de toekomst verder toe. Door de economische crisis zijn in de periode 2008-2015 de vraag naar nieuwe woningen en de woningbouw sterk teruggelopen. Met het aflopen van de economische crisis neemt de laatste jaren de vraag naar nieuwe woningen echter weer sterk toe en ontstaat er door de inhaalvraag druk op de woningmarkt (met als gevolg prijsstijgingen), vooral in regio's als Amsterdam en Utrecht.

Scenarioberekeningen van de planbureaus geven aan dat in de stedelijke regio's in Midden-Nederland en de universiteitssteden de groei van het aantal inwoners ook op langere termijn (2030-2050) aanhoudt, maar dat deze in veel andere regio's afvlakt of in sommige gevallen omslaat in bevolkingskrimp.

De vraagstukken rond groei en krimp van (stedelijke) regio's en de rol van het Rijk daarbij zullen o.m. terugkomen in de Nationale Omgevingsvisie. Sinds de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) ligt de verantwoordelijkheid voor de programmering van de verstedelijkingsopgaven bij de provincies en de gemeenten. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) heeft het Rijk met de decentrale overheden daar wel afspraken gemaakt over de programmering van de verstedelijking. Daarnaast wordt in het belang van het tegengaan van ongewenste leegstand, d.m.v. de zogenaamde Ladder voor duurzame verstedelijking van de decentrale overheden gevraagd om te motiveren waarom bouwplannen nodig zijn gelet op de verwachte regionale behoeften en waarom de bouwplannen niet binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kunnen worden. De Nederlandse steden zijn in de afgelopen decennia succesvol geweest in het aantrekken van bewoners en bedrijven. Het kabinet Rutte II is in verband met het toenemend belang van de steden voor de ontwikkeling van de nationale economie en vanuit de behoefte om de samenwerking tussen Rijk en de steden te versterken in 2014 Agenda Stad gestart. Er zijn tot maart 2017 8 city deals afgesloten waarbij IenM betrokken is en op verzoek van de steden met de steden specifieke vraagstukken oppakt zoals binnenstedelijk bouwen, gezondheid, digitale woonomgeving en de waarden van groen en blauw.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Inwerkingtreding nieuwe Ladder voor duurzame verstedelijking juli 2017.
- Uitbrengen Nationale Omgevingsvisie 2019.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Inwerkingtreding nieuwe Ladder voor Duurzame verstedelijking juli 2017

3. Leegstand vastgoed

Huidige stand van zaken/problematiek

Eigenaren van vastgoed zijn primair zelf verantwoordelijk voor het gebruik en de staat van hun panden. Daarnaast hebben gemeenten en provincies wettelijke bevoegdheden om ruimtelijk beleid en regie te voeren. IenM focust zich op stimuleren van regionale samenwerking en op bevorderen van kennisdeling voor en door gemeenten, provincies en andere stakeholders. Ook kan het Rijk expertise leveren op gebied van planschade en transformeren. Er zijn hiervoor landelijke expertteams beschikbaar. De vastgoeddossiers zijn verdeeld over de ministeries: IenM is coördinerend voor kantoren, EZ voor retail, BZK voor wonen en rijksvastgoed. Agrarisch en maatschappelijk vastgoed zijn nog niet belegd, maar gaan wel spelen komende jaren. Het Rijk is gestopt met het dossier bedrijventerreinen (EZ eind 2011, IenM eind 2013). Wel loopt nog het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 dat IenM, EZ, IPO en VNG samen getekend hebben.

Achtereenvolgens wordt hieronder ingegaan op de aanpak voor leegstaande kantoren, winkels en agrarisch vastgoed.

Kantoren

Op dit moment staat 17,4 % van de kantoren leeg. De kantorenmarkt trekt iets aan, maar is structureel ongezond; een gezonde markt zou namelijk een leegstandspercentage van slechts 5 procent hebben. Het PBL heeft recent onderzoek verricht naar de toekomst van de kantorenmarkt. Daaruit blijkt dat de huidige kantorenvorraad al groot genoeg is om alle vraag tot 2050 op te vangen. (Ver)nieuwbouw zal nodig blijven om te voorzien in veranderende, kwalitatieve behoefte van kantoorgebruikers.

Vijf jaar geleden hebben bedrijfsleven en overheid het *Convenant Aanpak Leegstand Kantoren* getekend met als doel de kantorenmarkt gezond te maken. Het kantorenconvenant liep af op 27 juni 2017. Het doel om de kantorenmarkt gezond te krijgen is in vijf jaar niet gehaald. Convenantspartijen ondersteunen de doelstelling van het convenant nog steeds. Ze hebben echter geen behoefte aan een nieuw convenant.

Winkels

Van de 31 miljoen m² winkelvloeroppervlak in Nederland staat zo'n 10% leeg. De aandacht daarvoor is toegenomen sinds het faillissement van een aantal grote bekende winkelketens en plannen voor een aantal nieuwe Factory Outlet Centra (Halfweg, Zevenaar, Assen) naast uitbreiding van de bestaande (Lelystad, Roosendaal, Roermond). Zo'n 45% van de totale leegstand bevindt zich op decentrale locaties zoals meubelboulevards. De leegstand is het sterkst in de krimpregio's, maar heeft ook in grote(re) steden een impact op de sociaal-economische vitaliteit en leefbaarheid.

Sinds 2012 werken EZ en IenM met de stakeholders via de zogenaamde 'Winkeltop' aan deze problematiek. De samenwerking heeft een impuls gekregen met de gezamenlijke Retailagenda 2015-2017. De Retailagenda bestaat uit 21 hoofdacties verdeeld over 3 pijlers: 'sterke winkelgebieden', 'human capital' en 'innovatief ondernemerschap'. IenM is vooral betrokken bij de pijler 'sterke winkelgebieden' en richt zich op stimulering van regionale samenwerking en op meer kennisdeling door met name gemeenten en provincies.

Agrarische gebouwen

In de periode 2000 - 2012 is in totaal 21 miljoen m² aan agrarische gebouwen leeg komen te staan. Het gaat om zowel bedrijfs- als woongebouwen. 50% daarvan staat blijvend leeg. Tot 2030 verwacht WUR/Alterra dat er nog 40 miljoen m² agrarische gebouwen vrij zullen komen, waarvan 41% (16 miljoen m²) leeg zal blijven. Deze blijvende leegstand kan verloedering en criminele activiteiten tot gevolg hebben zoals drugslabs en wietwekerijen. In combinatie met de schaalvergroting van agrarische bedrijven die wel doorgaan, bedreigt dit de kwaliteit, veiligheid en leefbaarheid van het landelijk gebied. Financieren van de sloop van grote bouwwerken zoals schuren en stallen is een probleem. Voor deze bouwwerken kan namelijk moeilijk een nieuwe bestemming kan worden gevonden en vaak is er sprake van asbestproblematiek (daken, interieur). In 2017 nemen EZ en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) het voortouw om te komen tot een brede nationale agenda waarbij overheden, banken en LTO worden betrokken. IenM neemt deel vanwege de ruimtelijke instrumenten en bekijkt e.e.a. in samenhang met andere onderwerpen zoals asbestproblematiek, het energievraagstuk (vrijkomende erven transformeren tot zonne- of winderven en zo de sloop bekostigen) en circulaire economie (bijvoorbeeld door slooafval opnieuw te gebruiken bijvoorbeeld bij de aanleg van wegen).

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Kantoren: de landelijke partijen hebben afgesproken nog (minimaal) twee jaar met elkaar in gesprek blijven en een landelijk voortgangsoverleg in stand te houden. Ook wil men verder werken aan vier actielijnen: 1) beter monitoren van leegstand, 2) faciliteren en stimuleren van meer ruimtelijke regie op decentraal niveau, 3) hebben en houden van effectieve, ruimtelijke, wettelijke instrumenten en 4) meer kennisuitwisseling.
- Winkels: de Retailagenda loopt eind 2017 af. Het Impulsteam stopt eind 2017.
- Agrarische gebouwen: ambitie is het realiseren van een landelijk platform voor kennisdeling.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

In 2016/2017 is informatie naar beide Kamers gestuurd over de huidige en nieuwe wettelijke instrumenten.

4. Regio's met bevolkingsdaling/ krimp

Huidige stand van zaken/problematiek

Nederland kent 20 regio's waar het aantal huishoudens cq. de bevolking sterk daalt. Deze zogenaamde krimp- en anticipeerregio's staan voor de opgave de leefbaarheid op peil te houden en vitaal te blijven. Het huidige kabinet heeft aangegeven dat krimp niet te bestrijden is, maar wel te begeleiden. Daartoe kunnen ingrepen noodzakelijk zijn op het terrein van bereikbaarheid, woningbouw, zakelijk vastgoed, onderwijs en in het sociale domein. Doel daarbij is te streven naar: sterke steden, een vitaal ommeland en een goede onderlinge samenhang. De verantwoordelijkheid daarvoor is vooral bij de regio's gelegd, maar ook IenM onderneemt actie om tot vitale regio's te komen. Een andere wijze van ruimtelijke planning gericht op krimp i.p.v. groei staat voorop. Vanuit het programma krimp/leegstand stimuleert IenM experimenten op het gebied van ruimtelijke transformatie, onderhoudt het netwerken met kennisinstellingen en organiseert het kennisessies. We zetten landelijke expertteams in om gemeenten te ondersteunen bij het omgaan met planshade, transformatie en ruimtelijk ontwerp. Ook onderzoeken we welke instrumenten uit de omgevingswetgeving decentrale overheden kunnen inzetten ter behoud en verbetering van de leefbaarheid in deze regio's. Daarnaast wordt geëxperimenteerd met andere vervoersconcepten om de bereikbaarheid in en van krimpgebieden te verbeteren. Het reguliere openbaar vervoer staat in deze gebieden immers onder druk, terwijl tegelijkertijd de voorzieningen steeds meer centraal komen te liggen en dus op afstand van de krimpregio's komen te staan.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Voortgangsrapportage Actieplan Bevolkingsdaling (2017)

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

- In 2017 wordt een Verkenning naar ruimtelijke segregatie in Nederland (PBL/SCP) uitgevoerd en vindt een Landelijk Congres bevolkingsdaling plaats (09/201) in Limburg. Samen met BZK en Provincie Limburg wordt dit kennisevenement georganiseerd.
- In 2017/2018 wordt gezien of een dataplatform mobiliteit in Groningen en Drenthe gerealiseerd kan worden met medewerking van IenM, waarin vraag en aanbod van kleinschalig openbaar vervoer en doelgroepenvervoer van 35 gemeenten wordt ontsloten.
- Pilot Autonoom vervoer in krimpregio's (2017). Onderzocht wordt of zelfrijdend vervoer een oplossing kan bieden voor een grote groep bewoners van het landelijk gebied om voorzieningen zelfstandig en efficiënt te bereiken en of de locatiekeuze van voorzieningen daarbij nog bepalend is.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Actieplan Bevolkingsdaling (2016)

5. Ruimtelijke Economische Beleidsontwikkeling in Netwerksamenleving (REOS)

Huidige stand van zaken/ problematiek

REOS is een netwerk van vijf gemeenten, drie stedelijke regio's, vijf provincies, vier economic boards en drie departementen (IenM, EZ, BZK) dat een actieprogramma uitvoert, gebaseerd op de bestuurlijke intentieverklaring van 9 juni 2016. Focus ligt daarbij op die acties die samenhang en versnelling op het niveau van alle drie de economische kerngebieden gezamenlijk stimuleren.

De ambitie van REOS is versterking van de internationale concurrentiekracht van Nederland en de bijdrage daaraan van het netwerk van de economische kerngebieden Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven in zijn onderlinge samenhang en complementariteit.

De strategie van REOS bestaat uit het versterken van het netwerk van de toplocaties (zakencentra, campussen, transformatiegebieden en productielandschappen) en knooppunten van de economische kerngebieden en van de verbindingen van en tussen de locaties en knooppunten in de netwerken op regionaal, nationaal en internationaal niveau.

De versterking van het netwerk van de toplocaties, knooppunten en verbindingen wordt zo vormgegeven dat 1) versnelling wordt bereikt op belangrijke thema's als bv. energietransitie, talentontwikkeling, circulaire economie om internationaal het verschil te kunnen maken en 2) de bestuurskracht wordt verstrekt.

Korte en lange termijnpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- In november 2017 zal de eerste Uitvoeringsagenda REOS gereed zijn en tijdens een bestuurlijke bijeenkomst worden vastgesteld.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De bestuurlijke intentieverklaring REOS is met de MIRT-voortgangsbrief op 16 juni jl. naar de Tweede Kamer gestuurd. Het voornemen om te komen tot een Uitvoeringsagenda REOS is opgenomen in de bestuurlijke intentieverklaring REOS. Daarnaast heeft de minister van IenM in antwoord op een motie van de Tweede Kamer (Hoogland, Visser, Kamerstukken II 2016/17, 34 300-A, nr. 98) bevestigd ten behoeve van het Nota-overleg MIRT 2017 met een Uitvoeringsagenda REOS te zullen komen.

E. CIRCULAIRE ECONOMIE

Nederland is binnen de EU koploper in het verantwoord omgaan met grondstoffen. IenM is het departement van duurzaamheid en streeft ernaar dat in 2050 alle grondstoffen optimaal worden ingezet en hergebruikt, producten en materialen al vanaf het ontwerp herbruikbaar zijn en nieuwe grondstoffen op duurzame wijze worden geproduceerd.

1. Rijksbrede programma Circulaire economie

Huidig stand van zaken/problematiek

Circulaire economie is gebaseerd op het principe: reductie van gebruik van eindige grondstoffen en grondstoffen zo lang mogelijk in gebruik houden. De transitie naar een circulaire economie wordt versneld en gestuurd met het gelijknamige Rijksbrede programma. Het programma is ontwikkeld en in september 2016 naar de TK gestuurd samen met EZ mede namens BuZa, BZK en SZW. De staatssecretaris van IenM is coördinerend bewindspersoon. Met het programma worden significante positieve effecten nagestreefd op milieugebied (CO₂-reductie, biodiversiteit) en economie (innovatiekansen, leveringszekerheid). De transitie naar een circulaire economie betekent toename van het gebruik van duurzame grondstoffen, duurzaam ontwerp van producten en diensten, duurzame productie, duurzame consumptie, meer reparatie en hergebruik van producten inclusief deeleconomie, meer en betere inzameling en recycling als duurzame grondstof.

Het programma bevat alle inspanningen van het Rijk om het gebruik van grondstoffen, materialen en spullen te verduurzamen. Deze inspanningen zijn deels gericht op de interventiemogelijkheden die het Rijk heeft zoals wet- en regelgeving, marktprikkels, financiering kennis & innovatie, internationale samenwerking en gedragsverandering. Deze worden toegespitst op 5 prioritaire ketens van gebruik: biomassa & voedsel, kunststof, maakindustrie, bouw en consumptiegoederen. Hiermee dragen veel bestaande beleidsdossiers bij aan deze transitie.

Belangrijk onderdeel van de transitie is brede samenwerking met maatschappelijke partijen. Hiervoor is in januari 2017 een grondstoffenakkoord afgesloten met werkgevers, vakbonden, milieubeweging en decentrale overheden waarin is afgesproken het programma verder uit te werken in transitie-agenda's per prioriteit. Het ontwikkelen en uitvoeren van goede transitie-paden biedt volop kansen voor milieu- én economische winst. Vrijwel alle voor dit beleid relevante maatschappelijke partijen steunen de transitie. Het programma is gebaseerd op milieubeleid (afval, stoffen) en is sterk verbonden met klimaatbeleid.

IenM brengt de basis voor het programma in: verantwoord omgaan met grondstoffenstromen met solide afvalbeleid, preventie maakt hier deel van uit. EZ brengt biobased economy in (fossiele grondstoffen vervangen door grondstoffen uit verbouwde duurzame gewassen) en biedt de mogelijkheid het topsectorenbeleid te richten op deze transitie. Dat is met name interessant omdat daarmee de energie en middelen van topsectorenbeleid in beeld zijn voor de transitie naar een circulaire economie. BZK trekt de transitie in de bouw. De andere departementen spelen een beperkte rol.

De inspectie houdt via onderzoek in de gaten of de recycledoelstellingen worden gehaald en of producenten hun verantwoordelijkheid nemen. Naast verpakkingen, batterijen en accu's en autowrakken gaat het dan bijvoorbeeld om elektronisch afval. ILT controleert of elektronisch afval netjes wordt verwerkt; daarvoor worden inspectie uitgevoerd bij schroot- en metaalbedrijven en demontagebedrijven. Er wordt gecontroleerd of het elektronisch afval zo volledig mogelijk wordt gerecycled en of gevaarlijke stoffen niet in het milieu terecht komen. Daarnaast ziet de ILT erop toe dat alleen werkende en geteste apparatuur wordt geëxporteerd, om te voorkomen dat export een sluiproute wordt. Het naleefpercentage op dit punt is laag. Veel apparatuur is niet voorzien van deugdelijke testrapporten.

Een specifieke taak heeft de ILT als vergunningverlener in het kader van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Bedrijven moeten zich houden aan deze Europese voorschriften bij het exporteren van afval naar het buitenland. Gebeurt dit niet, dan is er groot risico op ernstige milieu- en gezondheidsschade in de landen waar het afval naartoe gaat.

In eigen huis is werken aan een circulaire economie een duurzaamheidsspeerpunt van Rijkswaterstaat. Sinds 2016 koopt Rijkswaterstaat circulair in en is het materiaalgebruik onderdeel van de duurzame kringloop. Met de ondertekening van de Green Deal GWW 2.0 zetten in januari 2016 tachtig partijen uit de grond- weg- en waterbouwsector, waaronder Rijkswaterstaat, een grote stap richting een circulair Nederland in 2050. Met de Green Deal wordt duurzaamheidskennis en ervaring uitgewisseld. En voortaan wordt al bij het ontwerp van een sluis, een brug of een weg gekeken naar de duurzaamheid ervan.



Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar) 2017:

- Ontwikkelen transitieagenda's met doelen,
 - actieagenda, investeringsagenda, sociale agenda,
 - kennisagenda.
 - Daarvan afgeleide werkpakketten voor wet- en
 - regelgeving, marktprikkels, financiering,
 - Kennis & Innovatie, Internationale Samenwerking
 - en gedragsverandering.
 - Daarbij aansluitend sturings- en monitoringsprogramma
- 2018-2022: uitvoeren en bijsturen agenda's en werkpakketten.

Communicatie Eerste en/ of Tweede Kamer

In maart 2017 heeft de voormalige Staatssecretaris de Kamer op verzoek van de Commissie IenM geïnformeerd over de handhavingsactie van de ILT bij producenten en importeurs van elektronica.

2. Verpakkingen (inclusief statiegeld)

Huidige stand van zaken/problematiek

Circa 25% van het totale gewicht van huishoudelijk afval bestaat uit verpakkingen. In Nederland zijn producenten die verpakkingen op de markt brengen, wettelijk verantwoordelijk voor deze verpakkingen zodra ze afval zijn geworden. Procenten zijn verantwoordelijk voor de inzameling van de verpakkingen en voor het halen van recyclingdoelstellingen. Hieronder een overzicht van de geldende recyclingdoelstellingen (nationaal en EU) en de percentages die worden gehaald.

	Nationale doelstelling 2015	Nationale doelstelling 2022	Huidige EU doelstelling	Voorgestelde EU doelstelling 2025	Voorgestelde EU doelstelling 2030	Gerapporteerd NL 2014
Kunststof	45 %	52 %	22,5%	55 %	55 %	50 %
Hout	31 %	45 %	15%	60 %	75 %	25 %
Glas	90 %	90 %	60%	75 %	85 %	79 %
Papier	75 %	75 %	60%	75 %	85 %	82 %
Metaal	85 %	85 %	50%	75 %	85 %	94 %
Totaal	70 %	70 %	55 %	65 %	75 %	69 %

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het ophalen van huishoudelijk afval. Gemeenten zamelen de verpakkingen in, sorteren deze en verkopen de stromen aan marktpartijen die ze recyclen. Voor het inzamelen en sorteren ontvangen gemeenten een vergoeding het verpakkende bedrijfsleven. Ingezamelde stromen papier, glas en metaal hebben marktwaaarde en leveren geld op waarmee het inzamelen wordt betaald. De recycling van kunststofverpakkingen kan financieel nog niet uit, dit kost het bedrijfsleven en daarmee de consument circa 160 mln per jaar. Voor verpakkingsafval dat bij bedrijven en instellingen vrijkomt en veel lijkt op huishoudelijk afval (bijv. schoolkantines), is geen wettelijke voorziening getroffen. Dit bedrijfsafval wordt ook niet structureel ingezameld.

De *Raamovereenkomst Verpakkingen 2013-2022* is gesloten tussen het verpakkende bedrijfsleven, de VNG en het Rijk en heeft als doel de rol- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen gemeenten en bedrijfsleven te organiseren. Via de Raamovereenkomst wordt onder meer de hoogte van de vergoeding vastgesteld. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over het verduurzamen van verpakkingen, de aanpak van zwerfvuil en statiegeld. De Raamovereenkomst wordt op dit moment geëvalueerd.

De belangrijkste punten:

Verduurzamen van verpakkingen: Branches stellen vanuit de raamovereenkomst een verduurzamingsplan hun verpakkingen op. Over de effectiviteit van de verduurzamingsplannen lopen de meningen uiteen. Ook blijkt het lastig om deze te vertalen in wettelijke eisen. De eisen die EU-regelgeving aan verpakkingen stelt zijn ook geen goed handhaafbaar kader.

Zwerfvuil: Verpakkingen zijn ook onderdeel van het zwerfafval. Het bedrijfsleven draagt per jaar 25 miljoen bij aan de bestrijding van zwerfafval. Die bijdrage wordt vaak gezien als vrijwillig. Het verpakkende bedrijfsleven wordt vaak aangesproken op de zwerfafval problematiek. Daarbij wordt statiegeld vaak gezien is al een effectief middel tegen zwerfafval. Er wordt onderzoek gedaan naar de kosten van een statiegeldsysteem op kleinere flesjes.

Inzameling kunststof: Met de raamovereenkomst is sinds 2013 de hoeveelheid ingezameld plastic toegenomen. Uitdaging is de kwaliteit van de kunststofstroom te verbeteren en daarmee te zorgen dat gerecycled kunststof een marktwaarde heeft.

Rol van gemeenten: Gemeenten zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor het sorteren en verkopen van ingezameld kunststof. Het is de vraag in hoeverre deze situatie resulteert in een stabiele markt met voldoende zekerheid voor investeringen in innovatieve sorteer- en recyclingstechnieken.

De inzameling van kunststofafval dat niet afkomstig is van verpakkingen (bijv. plastic speelgoed). Dit is circa 25% van de totale hoeveelheid kunststof in het huishoudelijk restafval. Nu is inzameling van kunststof alleen gericht op verpakkingen. Producenten van verpakkingen (bijv. Coca-Cola) kunnen niet verantwoordelijk gehouden worden voor stromen plastic die geen verpakking zijn.

PET-bakjes: Transparante bakjes van PET worden tegenwoordig vaak gebruikt voor het verpakken van voedsel (vlees e.d.). Deze bakjes zijn echter moeilijk te recyclen. Ze worden echter wel ingezameld en stapelde zich op. Binnen de raamovereenkomst wordt ingezet op innovatieve recyclingstechnieken van deze bakjes.

Verpakkingsbelasting: Tot 2013 kende Nederland een verpakkingsbelasting, daarmee werd onder meer de vergoeding aan gemeenten voor inzameling betaald. Sinds 2013 int het bedrijfsleven privaat een bijdrage bij bedrijven die verpakkingen op de markt zetten waarmee gemeenten worden vergoed.

Medio 2015 is aan het bedrijfsleven, VNG en stichting Natuur en Milieu gevraagd pilots te starten gericht met beloningssystemen voor het inzamelen van flesjes en blikjes en het tegengaan van zwerfvuil. Dit project, Schoon Belonen, loopt en is vooral gericht op verenigingen en scholen. Het verpakkende bedrijfsleven heeft aangegeven dat indien er een wettelijke verplichting tot statiegeld komt, hun inzet op Schoon Belonen en de bestrijding van zwerfafval komt te vervallen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Resultaten van de evaluatie eind 2017
- Dat geldt ook voor het onderzoek naar de kosten van een statiegeldsysteem op kleine flesjes en blikjes
- Resultaten Schoon belonen 2^{de} helft van 2017.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Voortgangsrapportage Raamovereenkomst Verpakkingen 2015, recyclecijfers 2014 en afhandeling openstaande moties, 11 juli 2016.
- De TK zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie.

3. 2030 Agenda voor Duurzame Ontwikkeling (Sustainable Development Goals, Verenigde Naties)

Huidige stand van zaken/problematiek

In september 2015 zijn wereldwijd afspraken gemaakt om armoede uit te bannen, ongelijkheid te verminderen, de kwaliteit van natuur en milieu te verbeteren en duurzame economische groei te bevorderen. Onder de naam *2030 Agenda for Sustainable Development* zijn in VN-verband 17 doelen vastgesteld, de Sustainable Development Goals (SDGs), onderbouwd door 169 concrete subdoelen, die in 2030 bereikt moeten zijn. De doelen in de 2030 Agenda gelden voor elk land. Dus ook voor Nederland.



Nationale en internationale rapportage over de uitvoering van de 2030 Agenda

Rijksbreed zijn *focal points* per departement aangesteld, die onder (lichte) coördinatie van BZ de voortgang in de nationale implementatie te bespreken (zie figuur hierboven). Veel doelen raken direct of indirect aan de IenM beleidsterreinen en alle directoraten-generaal hebben te maken met een of meerdere (sub-)doelen.

De eerste nationale rapportage over de Nederlandse voortgang op de SDG's is in mei aan het Parlement aangeboden. De rapportage bestaat uit een algemeen deel van de rijksoverheid en bijzondere delen van het bedrijfsleven, NGO's, kennisinstellingen, lokale overheden en jongeren. In deze rapportage geeft de Rijksoverheid, o.a. op basis van de SDG-monitor van het CBS die in het najaar 2016 is gepubliceerd, aan wat de stand van zaken is met het behalen van de SDGs in Nederland.

Conform de wens van Tweede Kamer Commissie Brede Welvaart krijgen de SDGs krijgen vanaf voorjaar 2017 een eigen hoofdstuk in de Monitor Duurzaam Nederland die vanaf voorjaar 2018 wordt omgedoopt tot Monitor Brede Welvaart.

Nederland ligt volgens de eerste analyses van o.a. het CBS en PBL, voor de meeste doelen al behoorlijk goed op koers. Maar op sommige terreinen moet er een tandje bij. Dat is een opgave voor de hele maatschappij: overheid, bedrijfsleven, maatschappelijke en kennisinstellingen, en burgers zelf. Nederland zet bij de uitvoering van de 2030 Agenda nadrukkelijk ook in op het betrekken van niet-statelijke actoren bij de uitvoering van de SDGs. Het overzicht van inspanningen van de overheid en partners zal op hoofdlijnen worden weergegeven de website van het SDG Charter Nederland (www.sdgnederland.nl), dat een platform biedt voor samenwerking van diverse partners rond de SDGs.

In juli 2017 rapporteert Nederland voor het eerst in internationaal verband over de voortgang van de implementatie van de 2030 Agenda.

In de op 22 november jl. gepubliceerde Commissie Mededeling 'volgende stappen voor een duurzame Europese toekomst' is het overkoepelende kader neergezet voor het bereiken van de SDGs via het EU interne en externe beleid. De Mededeling brengt het huidige beleid in kaart en de Commissie (CIE) stelt voor het beleid tot 2020 en de 10 Juncker-prioriteiten voort te zetten. Ook wordt een multi-stakeholder platform voor samenwerking met partners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen voorgesteld. Nederland is in beginsel positief over de mededeling, maar wenst dat de EU in kaart brengt waar het huidige beleid tekort schiet om de SDGs te verwezenlijken, en waar aanvullend beleid met een langere horizon dan 2020 nodig is. In juni 2017 wil het EU VZ Malta Raadsconclusies aan laten nemen door de RAZ. Belangrijke uitdaging is om ook de economisch-financiële werkgroepen en Raden te betrekken.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

December 2017	UNEA-3 (VN Milieu Assembly)
Februari/maart 2018	Publicatie 2 ^e CBS-rapport over de stand van zaken van de implementatie SDG's
Mei 2018	2 ^e Nederlandse rapportage aan de Tweede Kamer
Juli 2018	High Level Political Forum (HLPF) in New York (focus milieudoelen)
Juli 2019	Voluntary National Review aan HLPF door de Europese Unie

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Brief van 5 september 2017 over de voor- en nadelen van een toets voor de SDGs (kamerstuk 26 485, nr 250)
- Verslag van 4 september 2017 van deelname Nederland aan de jaarlijkse VN-conferentie over de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDGs), 17-19 juli 2017 (nr 2017D23877)
- Brief van 24 mei 2017 Eerste Nederlandse Rapportage over de Duurzame Ontwikkelingsdoelen, incl. rapportage in bijlage (kamerstuk 26 485, nr. 246)
- Brief van 30 september 2016 met het plan van aanpak inzake de implementatie van de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (kamerstuk 26 485, nr. 232)
- Brief van 24 mei 2016 over de nationale uitvoering en de monitoring van de Global Goals (kamerstuk 33 625, nr. 213 herdruk)

4. Duurzaam inkoopbeleid voor hout

Huidige stand van zaken/ problematiek

De afgelopen jaren is een maatschappelijke en politieke discussie gevoerd of hout met het Maleisische MTCS-keurmerk voldoet aan de duurzaamheidseisen die worden gesteld in het Rijks duurzaam inkoopbeleid en dus kan worden ingekocht door het Rijk.

Het ministerie van IenM is verantwoordelijk voor het duurzaam inkoopbeleid voor hout. Het duurzaam inkoopbeleid voor hout bestaat uit een set duurzaamheidscriteria (Timber Procurement Assessment System - TPAS) en een onafhankelijke toetsingscommissie van experts die toetst of houtkeurmerken daar aan voldoen (Timber Procurement Assessment Committee - TPAC).

In 2010 heeft TPAC MTCS getoetst aan de TPAS criteria. Initieel komt TPAC tot de conclusie dat MTCS voldoet, maar na bezwaar door ngo's waarbij aanvullend bewijs wordt aangedragen concludeert TPAC dat MTCS nog niet voldoet op de volgende punten:

- Het respecteren van de rechten van inheemse bevolkingsgroepen
- Conversie (het omzetten van bos in andere vormen van landgebruik)
- De publieke beschikbaarheid van kaarten

Houtkeurmerk MTCS is aan de slag gegaan met de kritiek en heeft verbeteringen doorgevoerd in het certificaat. Ook zijn meerdere ambtelijke werkbezoeken afgelegd om te zien hoeveel voortgang er is geboekt.

TPAC heeft opnieuw getoetst in 2013 en 2015: ondanks dat er betekenisvolle verbeteringen zijn gemaakt, kan TPAC nog niet concluderen of de in 2010 geconstateerde punten zijn opgelost.

Ter waardering van de inzet in Maleisië op het gebied van duurzaam bosbeheer en de verwachte verdere verbeteringen, zijn in juni 2014 de Nederlandse inkoopcriteria tijdelijk verlaagd naar 7 uit 9 criteria. Hierdoor kon MTCS tijdelijk worden toegelaten in rijksinkoopbeleid voor duurzaam hout. Voorwaarde is wel dat MTCS binnen twee jaar volledig voldoet aan de Nederlandse inkoopcriteria. Dit is uiteindelijk verlengd tot december 2016.

In november 2016 TPAC met een ambtelijke delegatie afgereisd naar Maleisië om te onderzoeken of MTCS in de praktijk voldoet. In het rapport, dat eind december aan de TK aangeboden is, concludeert TPAC dat MTCS ook op de openstaande punten voldoet aan de duurzaamheidseisen in het Rijks duurzaam inkoopbeleid. Daarom is besloten om MTCS volwaardig toe te laten in het Rijksinkoopbeleid.

In 2016 is het toetsingscommissie TPAC op verzoek van de TK geëvalueerd. De conclusie is dat TPAC en het TPAS-systeem een waardevolle bijdrage hebben geleverd. TPAC werkt efficiënt, zorgvuldig en onafhankelijk. Maar er zijn wel verbetermogelijkheden in het systeem en het is tijd om het systeem te actualiseren. Deze verbetering en actualisatie van het inkoopbeleid voor hout staan feitelijk los van de MTCS-discussie. De voorbereidingen voor verbetering en actualisatie van het inkoopbeleid zijn in gang gezet.

EZ, BZ en IenM trekken recentelijk meer gezamenlijk op in het stimuleren van duurzaam bosbeheer en het tegengaan van ontbossing wereldwijd. Het ministerie van IenM is daarin alleen verantwoordelijk voor het duurzaam inkoopbeleid voor hout.

Korte termijn mijlpalen

2017: herzien duurzaam inkoopbeleid hout

Communicatie Eerste en Tweede Kamer

2017: TK brief over het bredere bossenbeleid (i.s.m. EZ en BZ).

2017: TK-brief over actualisatie inkoopbeleid

F. GEZONDE EN VEILIGE OMGEVING

1. Nucleaire veiligheid

Huidige stand van zaken/problematiek

Algemeen

De ANVS is als ZBO van het ministerie van IenM verantwoordelijk voor het toezicht op nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. De kennis en kunde van de Rijksoverheid op dit terrein is bij de ANVS geplaatst. Op grond van internationale eisen en op verzoek van de Tweede Kamer is in 2013 besloten van de ANVS een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) te maken. Dat is inmiddels gebeurd via de zogenaamde ANVS-wet. Het RIVM ondersteunt de ANVS met wetenschappelijk en beleidsadviserend onderzoek, met technische ondersteuning voor inspecties en bij crisisvoorbereiding en –respons.

Het onderwerp kent de volgende onderdelen:

1. Nucleaire veiligheid

Nucleaire installaties moeten op grond van de Kernenergiewet en regelgeving beschikken over een vergunning en een goedgekeurd beveiligingsplan. De kernreactoren moeten daarnaast ook een goedgekeurd ontmantelingsplan hebben en de wijze waarop in de kosten voor ontmanteling wordt voorzien moet zijn zeker gesteld.



2. Stralingsbescherming

Bescherming van mens en milieu tegen gevolgen van straling van bouwmaterialen (radon), gezondheidszorg, industrie en wetenschap. Er is sprake van zo'n 1000 vergunninghouders, 10000 meldingsplichtigen (zoals tandartsen en dierenartsen), 30 complexvergunninghouders en 1.0000 transporten per jaar. Samen met de ministeries van Infrastructuur en Milieu (InM), Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW), Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS), Defensie en Economische Zaken (EZ) is de Samenwerkingsovereenkomst Stralingsbescherming opgesteld.

3. Crisisvoorbereiding en respons op stralingsincidenten en nucleaire ongevallen

De minister van IenM is verantwoordelijk voor de crisisorganisatie in geval van een nucleair incident. Op grond van haar deskundigheid en beleidsadviserende taak ondersteunt de ANVS de minister in de voorbereiding hiervan en adviseert tijdens stralingsincidenten.

4. Beveiliging en safeguards

Beveiliging van de nucleaire installaties, transporten van splijtstof en radioactieve stoffen.

5. Radioactief afval

De minister van IenM is verantwoordelijk voor het beleid voor het beheer van radioactief afval en verbruikte splijtstof. Dit beleid staat omschreven in het nationaal programma radioactief afval.

Hieronder de stand van zaken op de belangrijkste actuele dossiers:

Kerncentrales België

In de Nederlandse grensregio's bestaat commotie over de veiligheid van de Belgische kerncentrales in Doel en Tihange. De Belgische toezichthouder FANC heeft aangegeven scherp toezicht te houden. Naar het oordeel van FANC zijn de kerncentrales veilig. Nucleaire veiligheid is een nationale aangelegenheid. De minister van IenM heeft de onrust van de burgers en de Tweede Kamer overgebracht aan haar Belgische collega. Er is veel contact tussen de ANVS, FANC en de betrokken veiligheidsregio's.

Nucleaire installaties

- Bij de kerncentrale Borssele, de gesloten kerncentrale Dodewaard en bij de Hoge Flux Reactor in Petten is geen overeenstemming over de kosten en/of de wijze waarop zekerheid is gesteld voor de ontmantelingskosten. In de periode 2019-2021 krijgen worden beleid en regelgeving op het gebied van ontmanteling van nucleaire installaties de benodigde aandacht.
- Bij nucleaire installaties heeft veiligheidscultuur, verouderingsbeheer en of er voldoende financiële middelen zijn voor de veiligheid extra aandacht. Op de onderzoekslocatie in Petten is historisch radioactief afval opgeslagen dat afgevoerd moet worden naar de COVRA in Zeeland. Dit proces verloopt niet voorspoedig en de kosten zijn hoog. Nederland heeft het Internationaal Atoomagentschap (IAEA) uitgenodigd om met een expert team audits te doen. In 2017 wordt een audit naar de veiligheidscultuur bij NRG in Petten uitgevoerd, gevolgd door een missie in 2018 bij de HFR gericht op verouderingsbeheer en veiligheid (follow-up). Ook zal in 2018 een follow-up missie die gericht is op de overheid worden gehouden (IRRS-missie). In de periode 2019-2021 zal het beleid en de regelgeving op het gebied van beveiliging geëvalueerd worden.
- Daarnaast speelt het jaarlijks door de exploitanten te betalen bedrag voor de vergunning. Er zijn vragen over de hoogte van de bijdrage en of ook andere vergunninghouders een bijdrage zouden moeten betalen.
- Er wordt gewerkt aan een ministeriële regeling Nucleaire veiligheid ter implementatie van de nieuwe Euratomrichtlijn. Dit betekent voor Nederland veelal codificatie in algemene regels van wat al beleid is of wat al in de vergunningen van de verschillende installatie staat. In Handreikingen zullen een aantal onderwerpen verder worden uitgewerkt.

Nationaal programma radioactief afval

In juni 2016 is het nationale programma radioactief afval vastgesteld en naar de Europese Commissie gestuurd. Een van de actiepunten uit het programma is de formatie van een klankbordgroep welke de ANVS gaat adviseren rond het traject naar eindberging. Een kwartiermaker zal eind 2017 adviseren over de taken, werkplan en inrichting van de klankbordgroep.

De Europese Commissie heeft verduidelijkende vragen gesteld over het nationale programma radioactief afval. Deze zijn in juni 2017 beantwoord. Naar verwachting zal de Europese Commissie nog met een definitief oordeel over het nationale programma radioactief afval komen.

Sinds 2011 loopt het onderzoeksprogramma eindberging radioactief afval (OPERA). De eindrapportage hiervan wordt eind 2017 verwacht. In OPERA wordt onder andere de kostenschatting voor eindberging geactualiseerd. De voorziening voor eindberging dient in het jaar 2130 genoeg geld te bevatten om de realisatie van de eindberging te bekostigen. Volgens het beleidsuitgangspunt 'de vervuiler betaalt' dient de afvalproducten voor zowel de opslag als de eindberging van radioactief afval te betalen.

Hoogambtelijke werkgroep nucleaire landschap

- Op 3 Juli 2017 hebben de ministers van EZ, IenM, Financiën en VWS de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de bevindingen van het interdepartementale werkgroep "nucleaire landschap". Deze werkgroep op hoogambtelijk niveau heeft het nucleaire landschap in Nederland in kaart gebracht, financiële risico's voor het Rijk geïnventariseerd en beleidsopties voor de toekomst in beeld gebracht.
- De ministers onderschrijven in de brief het eindrapport van de hoogambtelijke werkgroep en stellen dat de geschetste beleidsopties voor de drie functionaliteiten een goede basis bieden voor toekomstige besluitvorming. Met het oog daarop hebben de ministers, in lijn met het eindrapport, de hoogambtelijke werkgroep opdracht gegeven op twee onderwerpen nader onderzoek te doen.
- Dit vervolgonderzoek richt zich op het historisch radioactief afval in Petten (verbetering van ketensturing en vervolgonderzoek naar haalbaarheid van verdergaande opties buiten bestaande kaders) en de samenloop tussen de voorbereiding van de Pallas-reactor en mogelijke alternatieve technologieën om medische isotopen te produceren. Beide nadere onderzoeken zijn inmiddels gestart.

Thermphos

Het voormalige terrein en installatie van Thermphos in Zeeland is vervuild met fosfor en radioactieve stoffen. Op grond van de vigerende wetgeving en onderlinge afspraken zijn Zeeland Seaports en de provincie Zeeland verantwoordelijk voor de sanering van het terrein. De sanering verliep zeer moeizaam door gebrek aan financiële middelen en –mede daardoor– een toenemende verstoring van de werkrelatie tussen de Provincie Zeeland en het Havenbedrijf Zeeland. Deze zomer heeft de minister van Financiën de commissie Samsom gevraagd om advies te geven over een oplossing.

In het advies roept de commissie partijen op om gezamenlijk verantwoordelijkheid te nemen voor het slagen van de saneringsopdracht. Vervolgens is besloten dat het Rijk, in lijn met het advies, € 27,7 mln. vrijmaakt voor de sanering van Thermphos en het Rijk ook garant staat voor 1/3 van eventuele restrisico's, onder voorwaarde dat de Provincie en het Havenbedrijf Zeeland Seaports eenzelfde bedrag vrij maken en eveneens ieder voor 1/3 garant staan voor het restrisico.

De ANVS is toezichthouder en verlener van de saneringsvergunning voor radioactieve stoffen, waarbij ook wordt getoetst of er voldoende financiële middelen zijn om de veiligheid te borgen.

Stralingsbescherming

De regelgeving op het gebied van stralingsbescherming wordt vernieuwd met de implementatie van de Euratomrichtlijn Basic Safety Standards (BSS). Vanwege het belang van patiënten- en werknemersbescherming, wordt dit in samenwerking met de ministeries van VWS en SZW gedaan. Daarnaast wordt nog een Ministeriele Regeling en een ANVS verordening opgesteld ter implementatie.

Korte en lange termijnmijlpalen

- Eind 2017: eindrapport onderzoeksprogramma OPERA
- 2017/2018: inrichting klankbordgroep nationaal programma radioactief afval
- 2019-2021 evaluatie beleid en regelgeving op het gebied van beveiliging.
- 6 februari 2018: inwerkingtreding BSS-richtlijn
- 2018 IAEA follow-up missie bij de HFR gericht op verouderingsbeheer en veiligheid
- Eind 2018 follow-up missie IAEA gericht op de overheid (IRRS-missie).

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Nationaal programma radioactief afval

- In juni is de Kamer per brief geïnformeerd over de beantwoording van de vragen die de Europese Commissie heeft gesteld over het nationale programma radioactief afval (TK 2017-2017, 25 422, nr. 204).

Implementatie BSS

- Voor de implementatie BSS is een nieuwe AMvB opgesteld die op 21 maart 2017 naar de Tweede Kamer is gestuurd. Er zijn geen vragen gesteld door de Tweede Kamer.

Periodieke brief i.v.m. toezeggingen

- In september 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over lopende zaken gerelateerd aan nucleaire veiligheid en stralingsbescherming.

2. Modernisering Omgevingsveiligheid

Huidige stand van zaken/problematiek:

Omgevingsveiligheid gaat over de inpassing van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen in de (bebouwde) omgeving. In 2014 is hierover de nota Modernisering Omgevingsveiligheid uitgebracht. Een van de centrale doelstellingen daarin is te komen tot een brede en transparantere afweging te komen bij de risicoanalyse. Dit komt voort uit de kritiek die er was op het instrument 'groepsrisico'. Dit instrument is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het instrument was technisch en complex voor bestuurders en burgers en was moeilijk te volgen voor en uit te leggen aan burgers.

Begin 2017 is het gelukt om de alternatieve invulling van het groepsrisico op een verantwoorde wijze in de besluiten van de Omgevingswet te laten landen. De alternatieve invulling van het groepsrisico maakt een brede afweging van belangen aan het begin van het ontwerpproces mogelijk. Bij de vestiging van nieuwe gebouwen kan direct rekening gehouden worden met de mogelijke effecten van een brand, explosie en gifwolk in zogenaamde aandachtsgebieden rondom een risicobedrijf. Het technische vakjargon wordt vervangen door zichtbaarheid op de plankaart en duidelijkheid over het maatregelenpakket. Hierdoor begrijpen bestuurders, burgers, bouwers en bedrijven beter wat er aan hen wordt voorgelegd. Dit maakt de besluitvorming eenvoudiger, beter en transparanter. Deze 'winst' is nu verzilverd in de Omgevingswet.

Er is breed draagvlak voor de ingezette beweging, maar zoals bij elke beleidsverandering willen partijen graag overzien hoe de nieuwe regels uitpakken. IenM gaat daarom helpen bij 'de zachte landing' door de aandachtsgebieden voor het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, buisleidingen en de zwaarste categorie bedrijven met gevaarlijke stoffen in kaart te brengen. Ook worden gemeenten geholpen bij de totstandkoming van aandachtsgebieden in en rond chemische clusters. Het RIVM heeft een digitaal Handboek Omgevingsveiligheid opgesteld, dat voor iedereen toegankelijk is.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn:

- Oplevering van aandachtsgebieden voor het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en buisleidingen (eind 2017) en gefaseerd in de periode 2017-2019 aandachtsgebieden voor uiteindelijk 400 bedrijven van de zwaarste categorie. Hierdoor kan elke initiatiefnemer en gemeente vanaf inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2019, direct met het nieuwe instrumentarium werken.

Lange termijn:

- Programma om samen met andere overheden de cultuurverandering naar een bestuurlijke afweging en dialoog met de omgeving te bevorderen, op het snijvlak van omgevingswet en omgevingsveiligheid. Dit programma is al gestart middels pilots voor de omgevingsvisies en omgevingsplannen, summer schools, kennisoverdracht via congressen en opleidingen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Loopt gelijk op met de behandeling van de Omgevingswet.



3. Veiligheid BRZO-bedrijven

Huidige stand van zaken/problematiek

BRZO-bedrijven zijn bedrijven die werken met aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen. BRZO staat voor Besluit Risico's zware ongevallen 2015. Bedrijven boven een bepaalde drempelwaarde vallen onder de werking van de BRZO. Er zijn twee beleidsmatig hoofdsporen.

1. Programma Duurzame Veiligheid 2030
2. Reactie/ opvolging rapport Veiligheid Brzo-bedrijven, lessen na Odfjell van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) dat op 2 maart 2017 is gepubliceerd

De provincies (omgevingsdiensten) zijn verantwoordelijk voor de vergunningverlening en handhaving bij BRZO-bedrijven. De ILT houdt toezicht op de uitvoering van de milieutaken die aan de provincies zijn opgedragen in medebewind. De ILT voert dit zogenoemde interbestuurlijk toezicht uit op sobere, selectieve en terughoudende wijze en respecteert de beleidsruimte die provincies hebben in het uitvoeren van hun medebewindstaken.

Programma Duurzame Veiligheid 2030 (PDV 2030)

Overheid, bedrijfsleven en de wetenschap hebben op 14 september 2016 besloten om structureel te gaan samenwerken om de veiligheid in de (petro)chemische sector in 2030 duurzaam te hebben verbeterd. Deze samenwerking wordt vormgegeven in het programma Duurzame Veiligheid 2030 dat bestaat uit een programmabureau en vijf roadmaps. Concreet doel van het programma is het in 2030 uitsluiten van incidenten in de (petro)chemische sector die schade voor burgers of omgeving tot gevolg hebben. Meerwaarde van het programma is dat zowel overheid, bedrijfsleven als wetenschap zich hebben gecommitteerd aan het doel en de uitwerking van de vijf roadmaps. IenM vervult een coördinerende rol in het programma.

Reactie / opvolging OvV rapport Veiligheid Brzo-bedrijven, lessen na Odfjell

Na enkele veiligheidsincidenten met het tankopslagbedrijf Odfjell in Rotterdam, is de de OvV gestart met een onderzoek. Het eerste rapport is in 2013 gepubliceerd. In vervolg op dit rapport heeft de OvV vervolgonderzoek gedaan. Het meest recente OvV-rapport concludeert dat zowel de betrokken bedrijven als overheidspartijen veel waardevolle verbeteringen hebben gerealiseerd, die nu structureel moeten worden geborgd. De raad plaatst echter ook enkele kritische kanttekeningen. Zo constateert de OvV dat:

- er sprake is van onvoldoende sturing in het Brzo-domein;
- de inspectie SZW niet altijd aanwezig is bij Brzo-inspecties;
- de opdrachtgevers zich te terughoudend opstellen;
- de informatiedeling tussen private en publieke partijen en tussen private partijen onderling voor verbetering vatbaar is.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Het werkplan PDV is in juli 2017 in de Stuurgroep vastgesteld;
- Het demissionaire kabinet heeft voor de zomer een eerste reactie op het OvV-rapport gegeven. Een uitgebreidere reactie volgt nog.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Voor de zomer 2017 is de aanbiedingsbrief met de Staat van de Veiligheid Majeure risicobedrijven 2016 (monitoringsrapport met prestaties van 2016) verzonden. In deze brief is ook de reactie op OvV rapport 'veiligheid Brzo-bedrijven, lessen na Odfjell' meegenomen. Voor het einde van het jaar zal een brief met voortgang van het Programma Duurzame Veiligheid 2030 worden verstuurd.

4. Vervoer Gevaarlijke Stoffen/Basisnet

Huidige stand van zaken/problematiek

Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet voldoen aan strenge internationale regelgeving. De ILT houdt toezicht op de naleving. In aanvulling op de internationale regels stelt Nederland nog aanvullende eisen via de wet Basisnet, die op 1 april 2015 in werking is getreden. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en het water. Het Basisnet heeft als doel evenwicht te brengen tussen vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die er wonen of verblijven. Het beheersen van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in risicoplafonds. Deze plafonds zijn o.a. bepaald op basis van de verwachte omvang van het vervoer, de bevolkingsdichtheid langs een bepaald traject en de veiligheidsvoorzieningen in de infrastructuur en het materieel. De plafonds zijn op zo'n manier vormgegeven dat vervoer via de Betuweroute (dunbevolkt en alleen voor goederenvervoer) wordt gestimuleerd. Achteraf wordt bepaald of de risicoplafonds zijn gerespecteerd. Indien dat niet het geval is, neemt IenM in overleg met de sector maatregelen te nemen om het vervoer onder de risicoplafonds te brengen. Risico's voor omwonenden ontstaan niet alleen door het vervoer, maar ook als er te dicht bij de infrastructuur wordt gebouwd. Daarom stelt het Basisnet ook grenzen aan de bebouwing. Gemeenten mogen niet bouwen binnen bovengenoemde afstand. Daarnaast moeten gemeenten bij bouwplannen het risico voor de bevolking inzichtelijk maken, zodat de gemeenteraad een expliciet besluit kan nemen over welk risico acceptabel wordt gevonden. Om te voorkomen dat gemeenten bij hun RO-plannen zich moeten baseren op de jaarlijks in omvang en samenstelling wisselende vervoersstromen, is per traject binnen het voor dat traject geldende risicoplafond een vast vervoerspakket bepaald waar gemeenten bij hun ruimtelijke planvorming van uit kunnen gaan.

Basisnet spoor

Uit de eerste monitoringsrapportages bleek medio 2016 dat op de Brabant- en Bentheimroute (omleidingsroutes i.v.m. werkzaamheden voor uitbreiding van de aansluiting van het 3^e spoor in Duitsland) de afwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft geleid tot overschrijdingen van de risicoplafonds. Overigens blijkt uit de monitoringrapportage over 2015 en 2016 dat, ondanks de overschrijdingen van de risicoplafonds, de veiligheid overall is gewaarborgd. Er is nergens sprake van een onverantwoorde situatie.

De minister van IenM (niet de vervoerders of ProRail) is wettelijk verantwoordelijk voor de naleving van de plafonds en het treffen van maatregelen.



- Eerst zijn de oorzaken van de overschrijdingen geanalyseerd. De overschrijdingen waren onder andere toe te schrijven aan de beperkte beschikbaarheid van de Betuweroute als gevolg van werkzaamheden aan het zgn. derde spoor in Duitsland, onvoorziene ontwikkelingen in de energiemarkt en de ontwikkeling van de spoorgoederenmarkt (meer ad hoc vervoer; moeilijker voorspelbare vervoersstromen). Daarna is in overleg met de sector en decentrale overheden een maatregelenpakket opgesteld om het vervoer binnen de risicoplafonds te brengen.
- Op 3 oktober 2016 is dit pakket aan de Tweede Kamer aangeboden. Uitvoering van het maatregelenpakket is in volle gang. Het gaat om een mix van korte en (middel)lange termijn maatregelen. Voorbeelden zijn:
 - het vrijwillig door verladers herrouteren van vervoersstromen;
 - het onderzoeken van mogelijkheden om vervoer te verplaatsen van spoor naar binnenvaart;
 - beter benutten van de Betuweroute via afspraken met het Duitse verkeersministerie en de Duitse spoornetbeheerder;
 - het versnellen van veiligheidsmaatregelen en;
 - het voorbereiden van een routeringsbesluit.

- Tegelijkertijd is een onafhankelijk onderzoek gestart naar mogelijkheden om de robuustheid van het Basisnet spoor te vergroten. Het onderzoek moet inzicht geven in hoeverre de huidige systematiek toekomstvast is. Op 15 juni 2017 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek. Er is brede steun voor het Basisnet alsook het doel dat het beoogd te bereiken: een balans tussen veiligheid, transport en ruimtelijke plannen. Niettemin constateren de onderzoekers dat het Basisnet spoor onvoldoende om kan gaan met externe factoren zoals de werkzaamheden aan het derde spoor, ontwikkelingen op zowel de energiemarkt als de markt voor het goederenvervoer. Het systeem zat bij aanvang al in een 'te krap jasje'. Bovendien zijn er onvoldoende sturingsinstrumenten gecreëerd voor alle partijen die zich aan Basisnet hebben geëngageerd - vervoerders, verladers, ProRail en IenM – om de afspraken ook waar te maken. Het robuustheidsonderzoek doet aanbevelingen om binnen het huidige systeem slimmer te sturen en te komen tot een toekomstbestendig Basisnet. Bovenop het pakket van oktober 2016 zullen extra maatregelen worden genomen
- ILT ziet toe op een veilige uitvoering van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de gehele keten.

Emplacementen

- Spooremlacements zijn complexe locaties waar veel verschillende activiteiten worden uitgevoerd.
- In de huidige situatie zijn deze als inrichting vergund (milieuvergunning) door het lokale bevoegd gezag. Emplacementen maken daarmee ook geen onderdeel uit van het Basisnet (landelijk stelsel voor het doorgaand spoor).
- Bij de totstandkoming van de wet Basisnet is in de Kamer veelvuldig aandacht gevraagd voor het feit dat de emplacementen geen 'flessenhals' mochten worden op het spoor.
- Momenteel loopt een landelijk project om te komen tot uniforme en kosteneffectieve afspraken over de eisen die op emplacementen worden gesteld aan veiligheid (en geluid). De belangrijkste punten waarover overeenstemming is of zal moeten worden bereikt zijn:
 - a) Berekening plaatsgebonden risicocontour
 - b) Berekening plaatsgebonden risicocontour.
 - c) Voorzieningspakketten in categorieën.
 - d) Bevoegdheidsverdeling tussen Rijk en gemeenten op emplacementen
- ILT inspecteert op emplacementen of de informatie over de bezetting op een spoor aanwezig en correct is. De afzender, de vervoerder en de infrastructuurbeheerder hebben op basis van het RID (Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail) en de Spoorwegwet elk een verplichting met betrekking tot het aanleveren van informatie over gevaarlijke stoffen.

Incidentele chloortransporten

- Per Kamerbrief (IenM/BSK-2016/198837) is door de Staatsecretaris aangegeven dat samen met AkzoNobel wordt gestreefd naar beëindiging van de huidige incidentele chloortransporten.
- Met AkzoNobel, de Provincie Zuid Holland, DCMR en het Ministerie van EZ zijn gesprekken gaande om overeenstemming te krijgen hoe dit kan worden bereikt.
- Deze besprekingen hebben in juli 2017 geleid tot het ondertekenen van een Intentieverklaring tussen AkzoNobel en het Ministerie van IenM. In de intentieverklaring zijn de uitgangspunten opgenomen om te komen tot de beëindiging van de chloortransporten in 2021, het in verband hiermee fysiek wegnemen van de laad- en losinstallatie voor chloor maar ook de aanpassing van de opslag voor chloor in 2023, zodanig dat de maximale effectafstanden worden gereduceerd. De Kamer is hierover per brief geïnformeerd. (IenM/BSK-2017/173148). Op dit moment wordt met de betrokken partijen gewerkt aan het uitwerken de intentieverklaring in de vorm van een convenant.
- De definitieve beëindiging van de incidentele chloortransporten en de aanpassing van de chlooropslag passen in de grootschalige herstructurering van de gehele chloorproductielocatie van AkzoNobel in Rotterdam-Botlek.

VGS Internationaal

- We staan aan het begin van een nieuw biennium in de cyclus van internationale regelgeving. Dat betekent dat de internationale beleidsagenda voor de komende 2 jaar nu wordt bepaald. Nederland zal op korte termijn de prioriteiten in het internationaal overleg inbrengen.
Korte en lange termijnmijlpalen

Basisnet

Eind 2017 besluitvorming over:

- inzet instrument;
- Routeringsbesluit.

Emplacementen

December 2017 besluitvorming over

- bevoegdheden op basis advies van de Bestuurlijke Tafel onder leiding van burgemeester van Belzen
- juridische landing resultaten van het project

Chloortransporten

December 2017

- safety deal/convenant met Akzo Nobel over definitief beëindigen incidentele chloortransporten

VGS Internationaal

- Eind 2018 concept regelgeving gereed voor implementatie

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- TK 2015-2016, 30 373, nr. 60 - 62 d.d. (Brief over vervoer gevaarlijke stoffen)
- TK 2016-2017, 30 373, nr. 63 -65 (Brief over vervoer gevaarlijke stoffen).
- Per brief is de kamer geïnformeerd over de bevindingen van de ILT over de informatie van gevaarlijke stoffen op het spoor mei 2016 (IENM/BSK-2016/96861)

5. Chemische stoffen en biociden

Huidige stand van zaken/problematiek

Gevaarlijke stoffen

Bepaalde stoffen hebben een schadelijk effect op veiligheid en gezondheid. Het identificeren en het beheersen van de risico's is van groot belang voor een gezond en veilig Nederland. Dat kan o.a. door stoffen te verbieden of aan banden te leggen. Een recent voorbeeld is de discussie over rubbergranulaat. In de zgn. "stoffenbrief" is aan de Tweede Kamer geschetst langs welke samenhangende routes het beleid een extra impuls krijgt. Met het stoffenbeleid is veel tot stand gebracht, maar zorgen resteren – ook bij het bredere publiek. Vanwege de nauwe verwevenheid van Europees en nationaal beleid is een aantal acties naar voren gehaald waarmee NL een betekenisvolle bijdrage kan leveren aan (de totstandkoming en uitvoering van) het EU-beleid. Dat betreft blootstelling aan combinatie-effecten, beoordeling soortgelijke zorgstoffen, zorgstoffen in emissies en testmethodiek hormoonverstorende stoffen.

Veiligheid van stoffen wordt nu beoordeeld per stof. Echter, als verschillende stoffen een vergelijkbaar schadelijk effect hebben, kan in praktijk toch het risico groter zijn dan aanvaardbaar. IenM heeft recent een rapport laten opstellen over de wijze waarop de meest relevante combinatie-effecten kunnen worden vastgesteld. Dit rapport is ingebracht bij de Europese Commissie om zo, conform EU MAP 7, op Europees niveau te komen tot goede beheersing risico's, ook bij combinaties van stoffen.

Daarnaast wordt ook regelmatig een schadelijke stof verboden en vervangen door een stof die chemisch vrijwel identiek is en waarvan later blijkt dat ook de risico's vergelijkbaar zijn. Aan de hand van een concrete dossiers zal, zowel nationaal als in Europees verband, worden onderzocht of het mogelijk is vergelijkbare chemische stoffen gelijktijdig te beoordelen. Als dat kan, dan levert dat tijdswinst op en verdwijnen schadelijke stoffen sneller van de markt.

Via REACH (Europese verordening over chemische stoffen), maar ook via regelgeving gericht op specifieke producten is er steeds beter inzicht in volume en risico van stoffen die op de markt worden geplaatst. Maar het ontbreekt aan een overzicht aan stoffen die via lozingen of emissies ongewild vrijkomen. IenM zal een rapport op laten stellen om te kijken op welke wijze een goed overzicht kan worden verkregen van emissies en lozingen van de meest zorgwekkende stoffen (bijvoorbeeld via registratie/database). Vervolgens (2018/19) kan worden bezien of zo'n systeem zinvol en haalbaar is en welke maatregelen nodig zijn deze emissies verder terug te dringen. ILT ziet toe op de naleving van de regels voor REACH. Dat gebeurt samen met de NVWA en de inspectie SZW.

Nederland draagt actief bij aan ontwikkeling van testen om risico's van stoffen beter te kunnen beoordelen. Deze worden op internationaal niveau ontwikkeld (OESO, EU). Nederland zal deze inzet voortzetten en specifiek kijken naar hoe kan worden aangetoond dat een stof hormoonverstorend is, zodat duidelijk is wanneer voldaan wordt aan de definitie. Hierdoor worden stoffen daadwerkelijk als hormoonverstorend geïdentificeerd waarna het risico kan worden beheerst, met name op het punt van de plausibiliteit waar de Europese discussie stroef verloopt.

Bestrijdingsmiddelen en biociden

Voor bestrijdingsmiddelen wordt een voorkeursladder toegepast: preventieve maatregelen staan voorop, daarna gaat de voorkeur uit naar niet-chemische maatregelen, vervolgens naar laagrisicomiddelen en pas in de laatste plaats naar overige chemische middelen. Dit beleid is recent toegepast bij de onkruidbestrijding en (in het biocidenbeleid) bij de bestrijding van ratten. Om verdere onaanvaardbare vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen, is een zuiveringsplicht geïntroduceerd voor de glastuinbouw per 2018. Vanuit gezondheidsbelang loopt een meerjarig onderzoek naar de gevolgen van blootstelling van omwonenden aan gewasbeschermingsmiddelen (bollenvelden), waar IenM en Economische Zaken gezamenlijk opdracht toe hebben gegeven. Toepassing van onkruidbestrijdingsmiddelen door professionele gebruikers op verhardingen is verboden. Per 1 november 2017 wordt ook het verbod van kracht op het toepassen van deze middelen buiten de landbouw (bijvoorbeeld parken en sportvelden).

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Identificatie zeer zorgwekkende stoffen: derde kwartaal 2018
- REACH ook van toepassing op MKB 2018
- Onderzoek inzicht emissies: eerste kwartaal 2018 / derde kwartaal 2019
- Inzet ontwikkelen testen risicobeoordeling: vierde kwartaal 2017

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Kamerbrief 'Gezond en Veilig' van 31 oktober 2016
- Brief van 19 december 2016 over hormoonverstorende stoffen
- Tussenrapportage PFOA Dupont/Chemours van 14 december 2016
- Brief over Zuiveringsplicht glastuinbouw (april 2016)
- 'Stoffenbrief' van 22 juni 2017
- Brief van 15 februari 2017 over combinatie-effecten
- Beleidsreactie op het rapport van de Gezondheidsraad over het afwegingskader gezondheid in het milieubeleid, 29 augustus 2017.

Verwacht

- 2018 (1^e kwartaal): resultaten RIVM-onderzoek moestuinen rond Chemours, Dupont (PFOA/GenX)
- 2018 Brief aan Tweede Kamer over Voortgang Europees traject normstelling rubbergranulaat.
- 2018 Brief aan Tweede Kamer met rapportage over versnelde beoordeling gelijksoortige stoffen
- 2019 Rapportage over het RIVM-onderzoek blootstelling omwonenden (bollenteelt).
- 2019 Evaluatie Tweede nota duurzame gewasbescherming ("Gezonde Groei, Duurzame Oogst"), gezamenlijk met Ministerie van Economische Zaken.

6. Bewust Omgaan met Veiligheid

Huidige stand van zaken/problematiek

In 2013 heeft de Eerste Kamer de behoefte geuit aan een rationeler en integraler afwegingskader voor de te nemen veiligheidsmaatregelen in de verschillende domeinen van IenM. In 2014 zijn de contouren voor dit het afwegingskader aan de Eerste en Tweede Kamer aangeboden (beleidsnota 'Bewust Omgaan met Veiligheid: Rode Draden').

In de 1^{ste} voortgangsrapportage van het beleidsprogramma 'Bewust Omgaan met Veiligheid 2015-2017' is geconstateerd dat:

1. er voldoende instrumenten zijn om ervoor te zorgen dat situaties niet onveiliger of ongezonder worden dan het huidige niveau van de basisbeschermingen dat er voldoende mogelijkheden zijn om te streven naar een eindbeeld waarin iedereen veilig en gezond is en zich ook zo voelt;
2. Hoewel afzonderlijke risico's voor de gezondheid en de veiligheid op veel plekken afnemen, het gestapelde risico op sommige plekken juist toeneemt;
3. 'nieuwe risico's' (veroorzaakt door bijv. nanomaterialen, drones, microplastics) om nieuw beleid vragen wanneer bestaande regelgeving niet meer toereikend is of niet snel genoeg kan worden aangepast
4. de Omgevingswet de mogelijkheid biedt om stapeling van risico's integraal aan te pakken op lokaal niveau. Stapeling van risico's is immers het meest 'voelbaar' op lokaal niveau: daar waar de burger zijn deur uitstapt en geconfronteerd wordt met risico's vanuit verschillende bronnen.

Voorts is aangegeven dat het operationaliseren van het (internationale) concept 'Safe-by-Design' ter hand wordt genomen bij de aanpak van 'onzekere risico's', bijvoorbeeld in de modernisering van het biotechnologie beleid en het veiligheidsbeleid rond nanomaterialen. Onderdeel van die operationalisering is het laten aansluiten van dit instrument bij vergelijkbare (internationale) initiatieven en regelingen, zoals de Ecodesign-richtlijn.

De Rijksoverheid zal in de Nationale Omgevingsvisie nader ingaan op de aanpak van de stapeling van risico's en de rol en verantwoordelijkheid van rijk, lokale overheden en organisaties hierin. De afzonderlijke risico's voor mens en milieu zullen beter dan nu het geval is in kaart worden gebracht. Het in kaart brengen van de risico's die de gezondheid en veiligheid van de burger in Nederland in gevaar brengen is slechts de eerste stap in een reeks die moet leiden naar een veilige en gezonde leefomgeving die ook als veilig en gezond wordt ervaren. De veiligheidsparadox die zich voordoet houdt in dat, ook al wordt de leefomgeving veiliger en gezonder, dit niet automatisch leidt tot veiliger gevoel. In het kader van het afwegingskader 'Bewust Omgaan met Veiligheid' zal daarom in het komende jaar, aan de hand van de nieuwste wetenschappelijke inzichten, onder andere een pilot 'belevingsthermometer' rond veiligheid van chemiebedrijven worden ontwikkeld en uitgetoetst.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2017

- eind 2017: de hierboven beschreven activiteiten in het kader van programma Bewust Omgaan met Veiligheid zullen eind 2017 met een eindrapportage worden afgerond. Een drietal activiteiten zullen verder ontwikkeld worden in het programma 'Veiligheid aan de Voorkant. Safe-by-Design' (2017 – 2020).
- eind 2017: NL organiseert EU bijeenkomst over Safe-By-Design initiatieven;
- eind 2017: start van diverse pilotprojecten over Safe-By-Design i.s.m. bedrijfsleven (MKB en start-ups)
- eind 2017: synergieprojecten operationaliseren het Safe-by-Design concept binnen de context van 'circulaire economie' en de innovatieagenda van EZ (topsectoren).

2018

- eind 2018: NL draagt mogelijke oplossingsrichtingen aan voor de aanpak van het veiligheidsvraagstukken door middel van het Safe-by-Design concept in EU;
- eind 2018: NL heeft met het bedrijfsleven de eerste pilotresultaten gerealiseerd (o.a. 'proof of concept' van het Safe by Design principe).

2020

- eind 2020: afronding van het NL programma 'Veiligheid aan de Voorkant. Safe-by-Design' (2017 – 2020). Doel dat dan gerealiseerd moet zijn: een nieuw operationeel (internationaal) beleidsinstrument dat er voor zorgt dat de veiligheid van producten en processen 'aan de voorkant' geregeld is,

- dat wil zeggen voor de marktintroductie. Dit zorgt kostenbesparing van het bedrijfsleven, waarborgt de veiligheid en stimuleert de innovatie.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- eind 2017: eindrapportage 'Bewust Omgaan met Veiligheid' (toezegging aan de Eerste en Tweede Kamer).
- eind 2017: presentatie 'Bosatlas van de veiligheid'
- eind 2018: 1^{ste} voortgangsrapportage 'Veiligheid aan de Voorkant. Safe-by-Design'
- eind 2019: 2^{de} voortgangsrapportage 'Veiligheid aan de Voorkant. Safe-by-Design'
- eind 2020: eindrapportage 'Veiligheid aan de Voorkant. Safe-by-Design'.

7. Veiligheid Biotechnologie

Huidige stand van zaken/problematiek

Op 14 juni 2016 is de Trendanalyse Biotechnologie 2016 verschenen. De trendanalyse laat zien dat de ontwikkelingen in de biotechnologie razendsnel gaan. De technologieontwikkeling en innovatie stoppen niet bij de grens en de EU's beide niet bijhouden. Op 12 december 2016 is de kabinetsreactie op de Trendanalyse Biotechnologie aan de Tweede Kamer aangeboden. De centrale boodschap daarvan is:

- dat we (NL, EU) ook in de toekomst de veiligheid voor mens en milieu willen waarborgen;
- maar ook de kansen van de biotechnologie willen benutten;
- dat we de beleidskoers samen met stakeholders en de samenleving willen bepalen;
- en er dus voor moeten zorgen dat het Europese veiligheidsbeleid meegroeit met de snelle ontwikkelingen op het gebied van biotechnologie.

De kabinetskoers is dus: Kansen benutten en veiligheid voorop. Dat vraagt om:

- Europese agendering van een noodzakelijk geachte beleidsvernieuwing;
- Die beleidsvernieuwing in samenspraak met stakeholders organiseren;
- In dialoog treden met de samenleving om maatschappelijke waarden beter te betrekken bij de nieuw te ontwikkelen beleidskoers.

De modernisering van het veiligheidsbeleid biotechnologie wordt programmatisch aangepakt (2017 – 2020). Het beleidsprogramma wordt ondersteund door een meerjarig onderzoeksprogramma 'veiligheid bij nieuwe toepassingen biotechnologie 2016-2022'. Dat onderzoeksprogramma heeft tot doel om over enkele jaren instrumenten voor risicobeoordeling gereed te hebben, zodat de dan gangbare nieuwe technieken inzake biotechnologie ook op hun veiligheid kunnen worden beoordeeld. De Stichting voor de Technische Wetenschappen (STW) verzorgt de uitvoering van het onderzoeksprogramma. Nederland zal ook oplossingsrichtingen aandragen richting de EU.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

2017

- eind 2017: NL organiseert EU bijeenkomst over veiligheid biotechnologie (doel: NL inbreng in de EU onder de aandacht van COM en lidstaten te brengen; zoektocht naar 'common ground' in de EU);
- medio - eind 2017: NL organiseert stakeholdersconsultaties inzake aanpak ongewenste trends in de biotechnologie;
- eind 2017: NL organiseert start maatschappelijke dialoog over biotechnologie in NL (nadat onderzoek naar 'do's and don'ts' inzake maatschappelijke dialoog biotechnologie is afgerond).

2018

- eind 2018: NL draagt mogelijke oplossingsrichtingen aan voor de aanpak van het veiligheidsvraagstuk inzake biotechnologie in EU;
- eind 2018: NL heeft met het bedrijfsleven de eerste pilotresultaten gerealiseerd inzake de aanpak van de ongewenste trends in de biotechnologie (o.a. 'proof of concept' van het Safe by Design principe).

2020

- eind 2020: afronding van het NL programma modernisering veiligheid Biotechnologie. Doel dat dan gerealiseerd moet zijn: een aangepast Europees veiligheidsbeleid dat veiligheid waarborgt en de kansen van de biotechnologie benut en waarbij draagvlak in de samenleving voor dat beleid voorhanden is.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Beleidsnota biotechnologie (december 2016)

Verwacht

- eind 2017: 1^{ste} maatschappelijke dialoog veiligheid biotechnologie (toezegging aan de Tweede Kamer, n.a.v. aangenomen motie, februari 2017).
- eind 2017: voortgangsrapportage 'modernisering veiligheid biotechnologie' (toezegging aan de Tweede Kamer, december 2016).
- eind 2018: 2^{de} voortgangsrapportage 'modernisering veiligheid biotechnologie'
- eind 2019: 3^{de} voortgangsrapportage 'modernisering veiligheid biotechnologie'
- eind 2020: eindrapportage 'modernisering veiligheid biotechnologie'

8. Asbestdakenverbod 2024

Huidige stand van zaken/problematiek

Op dit moment ligt er nog 100 miljoen m2 aan asbestdaken in Nederland. Om de blootstelling aan asbestvezels verder te verminderen, zijn vanaf 2024 asbestdaken verboden. Het wetsvoorstel waarmee dit geregeld wordt, ligt nu bij de Tweede Kamer en is controversieel verklaard. Het asbestdakenverbod wordt gefaciliteerd en de verwijdering gestimuleerd door de vorig jaar in werking getreden subsidieregeling verwijderen asbestdaken en door de programmatische aanpak. Deze regeling loopt goed en de sanering van de asbestdaken verloopt voorspoedig. Met de betrokken partijen – waaronder de provincies, gemeenten en LTO- is een strategisch samenwerkingsverband opgericht dat al doende verder uitgebreid zal worden. Naast bovengenoemd wetsvoorstel, ligt op dit moment ook het wetsvoorstel inzake het landelijk asbestvolgsysteem in de Tweede Kamer. Dit is een webapplicatie waarmee de voortgang van het verwijderen van asbestdaken inzichtelijk wordt gemaakt.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Rechtsbasis verbod asbestdaken definitief (juni 2017)
- Afronden pilots uit programmatische aanpak (2017)
- AMvB asbestdakenverbod definitief (2018)

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Kamerbrief programmatische aanpak asbestdaken van 6 december 2016 (Kamerstuk 25834 nr. 116)
- Wetsvoorstel rechtsbasis asbestdaken (wijziging Wet milieubeheer, dossier 34675 wetgeving van 2 februari 2017)
- Wetsvoorstel rechtsbasis landelijk asbestvolgsysteem (wijziging Wet milieubeheer en Woningwet, dossier 34679 wetgeving van 13 februari 2017)
- Kamerbrief met paragraaf voortgang asbestdaken van 22 juni 2017

Verwacht

- Begin 2018 (na akkoord parlement op wetsvoorstel) AMvB asbestdakenverbod naar de Tweede Kamer

9. Nieuw Luchtkwaliteitsplan

Huidige stand van zaken/problematiek

NSL en nieuw luchtplan

De jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit laat zien dat de luchtkwaliteit ieder jaar verbetert, desondanks resteert er nog een beperkt aantal overschrijdingen: binnenstedelijk NO₂ knelpunten (langs 10 km weg) en in enkele landbouwgebieden fijn stof knelpunten (10 gemeenten). Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is gericht op de aanpak van de overschrijdingen van de Europese grenswaarden luchtkwaliteit. Het NSL eindigt met de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het actieplan luchtkwaliteit richt zich daarnaast op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, en de specifieke aanpak van de binnenstedelijke knelpunten. Aan de Tweede Kamer is toegezegd met een nieuw luchtkwaliteitsplan te komen waarbij gezondheid centraal staat. De Gezondheidsraad is hierover advies gevraagd, dit advies komt naar verwachting eind 2017. Met het nieuwe luchtplan wordt tevens de implementatie van de NEC-richtlijn (National Emission Ceilings) vormgegeven en dit plan vormt mede de basis voor de Nederlandse inzet voor het Europees bronbeleid om emissies van voertuigen verder te beperken.

Rechtszaak luchtkwaliteit (Milieudefensie): Milieudefensie heeft de Nederlandse staat voor de rechter gedaagd vanwege overschrijdingen van de EU-grenswaarde. In november 2016 heeft de staat hiervoor de conclusie van antwoord ingediend. Op 7 september 2017 heeft de Rechtbank Den Haag uitspraak gedaan in het kort geding dat Milieudefensie parallel aan de bodemprocedure heeft aangespannen. Die uitspraak heeft tot gevolg dat de Staat zo snel mogelijk met een nieuw luchtkwaliteitsplan moet komen. Vanwege de uitspraak in kort geding wordt de inzet met de regio's, waar de resterende knelpunten zijn, versneld en nog concreter gemaakt. Hierover worden in oktober extra gesprekken gevoerd met de provincies en gemeenten, zoals Amsterdam en Rotterdam en gebieden met veel veehouderijen, zoals Nederweert. Met hen wordt een concreet pakket met maatregelen ontwikkeld om de resterende overschrijdingen op te lossen. De Rechtbank heeft het Rijk ook verboden maatregelen uit te voeren die in de visie van het RIVM statistische overschrijdingskansen opleveren. Omdat met dit deel van het vonnis een extra beoordelingskader voor de berekening van normoverschrijding wordt opgelegd en ook voor meerdere uitleg vatbaar is, gaat de Staat tegen dat deel van de uitspraak in hoger beroep. Op 14 november is de zitting in de bodemprocedure. Daarin wordt onder meer geëist dat Nederland voldoet aan de strengere WHO-advieswaarden.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Nieuw luchtplan: De Kamer verzocht het kabinet om in 2017 een nieuw luchtplan op te stellen en dit in 2018 op te leveren.

Beleidsdoorlichting: Opgenomen in begroting van IenM, start in 2018, afronding in 2019

Eindafrekening van de NSL-subsidies: voor gemeentes en provincies is €340 mln. beschikbaar gesteld. De eindafrekening en verantwoording zal in 2018 plaatsvinden.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Tweede Kamer heeft het NSL als focusonderwerp aangedragen bij de Algemene Rekenkamer (AR). De AR zal hierover rapporteren bij de verantwoording in mei 2017
- Het nieuwe luchtplan is aangekondigd in het AO van 6 oktober 2016 en verzocht door de Tweede Kamer met de motie Van Veldhoven c.s. 34550-XII-46.
- De beleidsdoorlichting is aangekondigd in de IenM-begroting 2017.

G. RUIMTELIJKE ORDENING OP MAAT

1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Huidige stand van zaken/problematiek

De nieuwe Omgevingswet verplicht het Rijk een omgevingsvisie op te stellen. Deze Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt de integrale langetermijnvisie van het Rijk over de noodzakelijke en de gewenste ontwikkelingen van de fysieke leefomgeving in Nederland. In de NOVI worden vanuit een perspectief op de lange termijn (2030-2050) keuzes op kortere termijn in de fysieke leefomgeving gemaakt. De NOVI gaat ook in op de sturingsfilosofie: de vormgeving van de samenwerking tussen meerdere betrokken partijen (publiek en privaat) en daarmee op de eigen rol van het Rijk bij de realisatie van die visie en de rol van anderen. Op die manier vindt de beleidsuitwerking en uitvoering via programma's of andere beleidsinstrumenten in samenhang plaats. De NOVI komt in de plaats van in ieder geval het strategische gedeelte van het Nationaal Waterplan, het verkeers- en vervoerplan, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), delen van het natuurbeleidsplan (natuurvisie in de Wet natuurbescherming) en het milieubeleidsplan.

Het doel van de NOVI, als samenhangend geheel van product en proces is, net als van de omgevingswet, een duurzame fysieke leefomgeving die veilig en gezond is, een goede omgevingskwaliteit biedt en waarin maatschappelijke behoeften vervuld kunnen worden. De NOVI moet bijdragen aan de verbeteringen die daarvoor nodig zijn, met name het samenhangend benaderen van de fysieke leefomgeving en het bevorderen van de kwaliteit en snelheid van besluiten over de leefomgeving.

De Startnota "De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie" is op 17 februari 2017 naar de Tweede Kamer gezonden. Deze startnota is de opmaat naar de NOVI. In de startnota worden de trends en ontwikkelingen op het gebied van de fysieke leefomgeving, de sectorale opgaven en de strategische opgaven beschreven.

In 2017 ligt de focus op de verdieping van de vier strategische opgaven uit de startnota en uitwerking naar mogelijke beleidskeuzes, die in onderlinge samenhang worden bekeken.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Het streven is om eind 2018 de concept NOVI gereed te hebben, gevolgd door de vaststelling in 2019.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de verdieping en de verdere uitwerking van de NOVI. Eind 2018 ontvangt de Tweede Kamer de concept NOVI.

2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Huidige stand van zaken/problematiek

De SVIR uit 2012 is de huidige landsdekkende ruimtelijk-economische visie, waarin een integrale rijksaanpak van infrastructuur en ruimte wordt geschetst. De SVIR vormt het kader voor besteding van middelen in het Infrastructuurfonds. Het strategische deel van de SVIR wordt t.z.t. vervangen door de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Met de SVIR wordt beoogd:

1. Het realiseren van 3 hoofddoelen voor de middellange termijn (2028):

- vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

2. Deregulering en decentralisatie op basis van vertrouwen.

De 3 hoofddoelen zijn vertaald in 13 nationale belangen waarvoor het Rijk verantwoordelijk is:

1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen
4. efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) monitort elke twee jaar de ruimtelijke ontwikkelingen ten aanzien van de 13 nationale belangen. Het PBL doet dit in samenwerking met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Rijksinstituut voor Cultureel Erfgoed (RCE). In 2016 is de tweede vervolgmeting verschenen. De volgende meting staat gepland voor 2018. Zie <http://www.clo.nl/onderwerpen/monitor-infrastructuur-en-ruimte>

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De voortgang ten aanzien van de uitvoering van de SVIR is tot 2015 jaarlijks gemeld aan de Tweede Kamer. De monitor Infrastructuur en Ruimte wordt elke twee jaar aan de Tweede Kamer toegezonden. In 2016 is de sturingskracht van de SVIR geëvalueerd en de bevindingen zijn aan de Tweede Kamer toegezonden.

3. MIRT / Gebiedsagenda's

Huidige stand van zaken/problematiek

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is het verbindende programma van het Rijk en de regio voor de fysieke leefomgeving. Voor IenM bevat het de volgende beleidsvelden: wegen, spoor, vaarwegen, water en ruimte. Qua financiële middelen wordt het MIRT vanuit IenM gevoed door het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

Er wordt gewerkt met 5 MIRT regio's:

- Noord Nederland: Friesland, Groningen, Drenthe;
- Oost Nederland: Overijssel, Gelderland;
- Zuid Nederland: Brabant, Limburg;
- Zuidwest Nederland: Zuid-Holland, Zeeland;
- Noordwest Nederland: Noord-Holland, Utrecht, Flevoland.

Het MIRT bestaat uit de volgende onderdelen:

- Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) en strategische werkbezoeken. In het MIRT wordt intensief samengewerkt tussen Rijk en regio. Om dit te faciliteren is er elk najaar een BO MIRT per MIRT regio. De besluiten worden naar de Tweede Kamer gestuurd en zijn input voor het Nota Overleg MIRT in het najaar. In het voorjaar wordt de voortgang gemeld aan de Tweede Kamer. Naast de BO's MIRT vinden elk jaar ook strategische werkbezoeken plaats.

- De strategische werkbezoeken hebben tot doel actuele vraagstukken uit het MIRT op een strategische manier te bespreken en worden geïllustreerd met een bezoek aan de regio.
- MIRT Gebiedsagenda's. De agenda's zijn de basis voor het bespreken van onderwerpen in de BO's MIRT. Ze zijn een gezamenlijk product van Rijk en regio en bestaan uit twee delen, de visie en ontwikkelrichting van het gebied, inclusief daaruit voortvloeiende opgaven, en een beschrijving van mogelijke programma's en projecten die nu of in de toekomst kunnen bijdragen aan het invullen van de opgaven. Ook voor wateren zijn er gebiedsagenda's of wordt gewerkt aan een agenda (zie Grote Wateren). De wateren in de Zuidwestelijke-Delta zijn meegenomen in de MIRT-gebiedsagenda Zeeland. Voor de Noordzee is in 2014 een gebiedsagenda opgesteld. Voor het IJsselmeergebied wordt momenteel gewerkt aan een gebiedsagenda, een gebiedsagenda voor het Waddengebied wordt momenteel gezien.
 - MIRT fasen in de besluitvorming. Het MIRT beslaat het proces van het bepalen van een opgave tot en met de realisatie van een project: het MIRT-onderzoek, van MIRT-verkenning naar planuitwerking en realisatie.
 - Spelregels van het MIRT. De spelregels beschrijven enerzijds de werkwijze, rollen en taken van betrokken partijen en anderzijds de besluitvormingsvereisten van het Rijk om te komen tot een beslissing over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT opgave/project/programma. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. De MIRT-spelregels zijn recent aangepast aan de uitkomsten van de Vernieuwing MIRT en de Kabinetsreactie op het IBO "flexibiliteit in infrastructurele planning". De geactualiseerde spelregels zijn nog sterker dan voorheen gericht op een gebiedsgerichte benadering, nauwe samenwerking, een brede blik, adaptief werken en maatwerk. Nieuw in de spelregels is dat duurzaamheid integraal onderdeel wordt van de opdracht voor MIRT projecten en programma's; hiervoor wordt een handreiking uitgewerkt.
 - MIRT Overzicht. Het overzicht geeft jaarlijks inzicht in de achtergrond, de stand van zaken, de voortgang en de planning van rijksprojecten en programma's in het kader van het MIRT en is een bijlage bij de begroting van IenM.

Met de Kabinetsreactie op het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) "flexibiliteit in infrastructurele planning" (van september 2016) is meer flexibiliteit geïntroduceerd in de budgettaire planning, de MIRT-systematiek en de scope van het Infrastructuurfonds om de hierboven beschreven transitie te verankeren. Belangrijke wijzigingen betreffen:

- Het Infrastructuurfonds en het Deltafonds zijn verlengd van 2028 tot 2030. Vanaf de begroting van 2018 wordt gewerkt met een jaarlijkse verlenging van de fondsen. Om te stimuleren dat de jaarlijks vrijkomende budgetten doelmatig worden aangewend, passend binnen een langer lopende brede inhoudelijke agenda en met behoud van voldoende flexibiliteit, wordt gewerkt met adaptieve programma's. Eind 2016 zijn drie gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's gestart.
- Het voornemen is om bij de begroting 2019 een nieuw artikel in het Infrafonds te introduceren. Daarin worden verkenningen nieuwe stijl en de investeringsruimte (niet naar modaliteit toebedeeld) opgenomen alsmede de budgetten voor korte termijn maatregelen (zoals Beter Benutten) en adaptieve programma's. De Eerste en Tweede Kamer zijn hierover geïnformeerd.
- Voor alle nieuw te starten MIRT-verkenningen is de eis van zicht op financiering verlaagd van 100% naar 75%. Deze maatregel is een prikkel om creatief te zoeken naar slimme oplossingen en andere partijen worden uitgedaagd om mee te financieren. Daarmee wordt bijgedragen aan het vergroten van de doelmatigheid. In verkenningen moeten ook slimme niet-infrastructurele maatregelen worden onderzocht. Dit bevordert integraal nadenken over oplossingsrichtingen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Elk najaar is er een BO MIRT per MIRT regio, waarin met de regio nadere afspraken worden gemaakt over de verdere uitwerking van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's (najaar 2017)

Met de komst van de Nationale Omgevingsvisie zullen ook de huidige gebiedsagenda's opnieuw worden gezien. In 2019 wordt de ingezette transitie naar de nieuwe MIRT-werkwijze geëvalueerd.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Twee keer per jaar vindt MIRT-overleg plaats met de Tweede Kamer. Een Algemeen Overleg MIRT in het voorjaar en een Nota Overleg MIRT in het najaar.

4. Stelselherziening omgevingsrecht (Omgevingswet): het wetstraject



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Vernieuwing stelsel omgevingsrecht

Invoeringsspoor

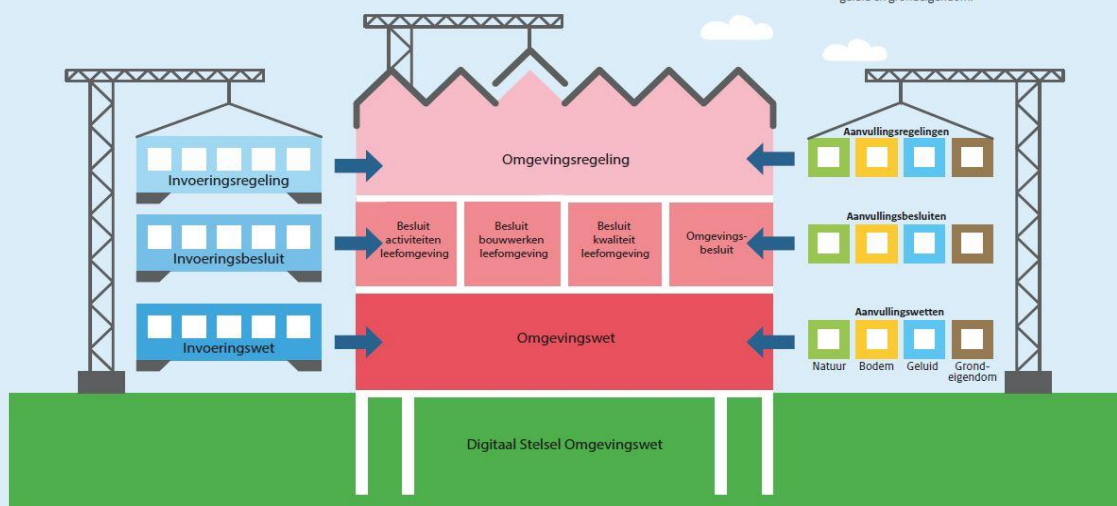
Het invoeringsspoor regelt de overgang van de bestaande naar de nieuwe wet- en regelgeving. Bovendien vult dit spoor het hoofdspoor met enkele essentiële onderdelen aan.

Hoofdspoor

Het nieuwe stelsel bestaat uit de Omgevingswet, vier AMvB's en de Omgevingsregeling. Bij inwerkingtreding gaan het invoerings- en aanvullingsspoor op in het hoofdspoor.

Aanvullingsspoor

De ontwikkeling van wet- en regelgeving in het aanvullingsspoor maakt deel uit van lopende beleidsontwikkelingen op het gebied van natuur, bodem, geluid en grondeigendom.



April 2017

Huidige stand van zaken/problematiek

De stelselherziening is een omvangrijke operatie waarbij 26 wetten, 60 AMvB's en 75 ministeriële regelingen opgaan in één nieuw wettelijk stelsel. De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. 'Ruimte voor ontwikkeling, waarborgen voor kwaliteit' is het motto. De nieuwe wet zorgt voor minder en overzichtelijke regels, een samenhangende benadering van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming. Met de stelselherziening komt dus een groot aantal regels (sectoren ruimte, natuur, water, milieu, bouwen, infrastructuur, erfgoed, bodem en mijnbouw) samen in één nieuw wettelijk kader. Het nieuwe stelsel biedt de instrumenten en flexibiliteit om ook toekomstige maatschappelijke opgaven in de leefomgeving te verwezenlijken. De transitie naar duurzame energie, de verandering van het klimaat en de opgaven in krimpgebieden vragen om moderne, inzichtelijke regelgeving die snelheid en zorgvuldigheid combineert.

De stelselherziening is een operatie die gefaseerd wordt ingevoerd en waarbij actief geïnvesteerd wordt in draagvlak van andere overheden, bedrijven en belangenorganisaties. Er wordt veel aandacht besteed aan het stelselmatig betrekken van partijen bij de vormgeving van de wet- en regelgeving en ook het terugleggen van wat met de inbreng wordt gedaan.

Hoofdspoor

Op 1 juli 2015 is de Omgevingswet aangenomen in de Tweede Kamer en op 23 maart 2016 in de Eerste Kamer. Met de vaststelling van de Omgevingswet is een belangrijke basis gelegd. Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoeringsregelgeving.

Zo vond in het kader van de voorhangprocedure met de Staten-Generaal over de vier ontwerp AMvB's in december 2016 het debat in de Tweede Kamer plaats en op 30 mei 2017 met de Eerste Kamer. De ontwerpbesluiten zijn voor de zomer voor advies aan de Raad van State aangeboden. Gelijktijdig aan dit proces vindt de ambtelijke voorbereiding plaats van het ontwikkelen van de ministeriële regeling.

Invoeringsspoor

Daarnaast wordt gewerkt aan de invoeringswetgeving (Invoeringswet, Invoeringsbesluit en Invoeringsregeling) die nodig is om de Omgevingswet in werking te laten treden, denk bijvoorbeeld aan het regelen van het overgangsrecht. Ook de Invoeringswet is voor de zomer voor advies aan de Raad van State aangeboden. De ambtelijke voorbereiding van het Invoeringsbesluit is gestart.

Aanvullingssporen en NOVI

Naast deze wetgevingssporen lopen de aanvullingssporen bodem, geluid, grondeigendom en natuurbescherming. Deze volgen een zelfstandig wetgevingstraject (wet, besluit, regeling) omdat de onderwerpen bodem, geluid en grondeigendom gepaard gaan met beleidsinhoudelijke wijzigingen die niet direct voortvloeien uit de stelselherziening. Deze beleidsrijke beleidsvernieuwingen maken bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wel deel uit van de stelselherziening van het omgevingsrecht. Binnen IenM wordt ook gewerkt aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), waarmee invulling wordt gegeven aan één van de instrumenten uit de Omgevingswet.

Aan deze wetgevingssporen wordt tegelijkertijd gewerkt en vragen derhalve veel van de organisatie, maar vooral ook van de betrokken partijen, zoals de koepels IPO, VNG en UvW, Stichting Natuur en Milieu, VNO-NCW en de Tweede en Eerste Kamer. Het omgevingsmanagement en de besluitvorming binnen het programma proberen hen zoveel mogelijk proactief te informeren over de producten die in voorbereiding zijn.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt in de uitvoeringspraktijk al geëxperimenteerd met de Omgevingswet. Dit gebeurt op grond van de zogenaamde Crisis- en herstelwet (Chw).

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn

- 2017: Aanbieding aanvullingswetten Bodem en Geluid aan de Tweede Kamer
- 2018: Aanbieding aanvullingswet Grondeigendom aan de Raad van State
- 2018: Aanbieding aanvullingswet Natuurbescherming aan de Tweede Kamer
- 2018: Aanbieding Invoeringswet aan de Tweede Kamer, toetsing, consultatie van de vier aanvullingsbesluiten.
- 2018: Toetsing en consultatie Invoeringsbesluit en Omgevingsregeling

Lange termijn

- 2019 voorhang Invoeringsbesluit en vier aanvullingsbesluiten, toetsing en consultatie Invoeringsregeling
- 2021 Inwerkingtreding stelsel

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Voor de zomer is een voortgangsbrief over de stelselherziening gestuurd naar beide Kamers. Daarin is aangekondigd dat de planning opnieuw wordt bekeken en dat de Kamers daarover na de zomer worden geïnformeerd. De nieuwe planning (met inwerkingtredingsdatum 1 januari 2021) is op 6 oktober aan de Tweede en Eerste Kamer gestuurd. In deze brief is ook een kabinetsreactie op het BIT advies voor het Digitaal Stelsel Omgevingswet opgenomen.

5. Implementatie Omgevingswet

Huidige stand van zaken/problematiek

De implementatie van de Omgevingswet is een grote opgave voor de overheden en essentieel voor het behalen van de doelen van de stelselherziening. Daarom hebben het Rijk, de VNG, het IPO en de UvW in 2015 in een bestuursakkoord afgesproken hier samen een interbestuurlijk programma voor op te zetten. Dit is het programma 'Aan de Slag met de Omgevingswet', waarvan Rijkswaterstaat (RWS) 'coördinerend opdrachtnemer' is. Het bestuurlijk overleg Omgevingsrecht is opdrachtgever voor het programma.

Het programma 'Aan de slag met de Omgevingswet' werkt aan:

1. het stimuleren, faciliteren en ondersteunen van het bevoegd gezag bij hun veranderopgaven
2. het bieden van invoeringsondersteuning (informatie, kennis, opleiding en communicatie);
3. het opzetten van een Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

Iedere bestuurslaag heeft een eigen veranderopgave en een eigen team vanuit de VNG, IPO, Unie van Waterschappen en Rijk (BZK) dat de eigen veranderopgave ondersteunt.

Deelprogramma Invoeringsondersteuning

Het programma Aan de slag met de Omgevingswet ondersteunt (vraaggestuurd en een specifieke bestuurslaag overstijgend) met name overheden maar als afgeleide ook bedrijven en bewoners bij de invoering van de wet. Onder meer door stimuleringsmaatregelen, het ontwikkelen van cursussen, organiseren bijeenkomsten, communicatie en ontwikkelen van bijv. handreikingen. Een belangrijk onderdeel is het project Informatiepunt waar door burgers, bedrijven en overheden vragen over de implementatie kunnen worden gesteld.

Digitaal stelsel Omgevingswet (DSO)

Het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) is de digitale ondersteuning van de Omgevingswet. Het DSO is een geordend en verbonden geheel van afspraken, ICT voorzieningen, registraties gegevensverzamelingen en bronnen. Met dit systeem kunnen initiatiefnemers, belanghebbenden en bevoegd gezag de informatie raadplegen die zij nodig hebben bij het gebruik van de Omgevingswet. Het DSO wordt gefaseerd gerealiseerd. Bij inwerkingtreding van de wet wordt de nieuwe wet ondersteund en is het dienstniveau vergelijkbaar met het huidige niveau. Dat betekent dat vergunningen digitaal kunnen worden aangevraagd, meldingen digitaal kunnen worden gedaan en dat er een voorziening is waarmee burgers en bedrijven omgevingsdocumenten kunnen raadplegen. Daarna vindt doorontwikkeling plaats. Het streefbeeld (2024) is dat alle informatie over zowel de van toepassing zijnde regelgeving als de kwaliteit van de fysieke leefomgeving met één klik op de kaart beschikbaar is.

De ontwikkeling van het DSO vindt stapsgewijs plaats, waarbij steeds door het bestuurlijk overleg go/no-go besluiten (op basis van businesscases) over het wel of niet realiseren van onderdelen moeten worden genomen. Een belangrijk onderdeel van de doorontwikkeling van het digitaal stelsel is de ontsluiting van zogenaamde informatieproducten. Digitale ontsluiting van gegevens in de fysieke leefomgeving (over bijvoorbeeld luchtkwaliteit, cultureel erfgoed of bodemkwaliteit), aan de hand van hoge kwaliteitsnormen (beschikbaarheid, bruikbaarheid en bestendigheid), maakt het mogelijk dat besluitvorming versnelt en verbetert.

In september 2017 heeft het bureau ICT toetsing (BIT) van BZK advies uitgebracht over het DSO. Dat advies was stevig, maar constructief. Naar aanleiding van het BIT advies, waarover het parlement op 6 oktober per brief is geïnformeerd inclusief kabinetsreactie, wordt nu gekeken naar de scope van het DSO bij inwerkingtreding. Ook wordt de stapsgewijze ontwikkeling nog meer onder de aandacht gebracht.

Financiën

In juli 2016 is er een financieel akkoord gesloten tussen het Rijk, de VNG, het IPO en de UvW over de implementatie van de Omgevingswet. De afspraken op hoofdlijnen zijn:

- De Rijksoverheid (IenM) draagt de investeringskosten.
- Iedere partij draagt zelf de transitiekosten
- De uitvoeringskosten van de gezamenlijke voorzieningen worden gedeeld, naar rato van gebruik.
- Betrokken partijen behouden zelf de besparingen die optreden door de invoering van de stelselherziening.

Voor de doorontwikkeling van het digitaal stelsel zijn extra financiële middelen nodig. De doorontwikkeling is belangrijk voor het beperken van de onderzoekslasten en levert daarmee voor een belangrijk deel de baten van het DSO. Omdat alle partijen gezamenlijk de kosten dragen voor beheer en exploitatie is het voor de partners van groot belang dat de baten worden gerealiseerd.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Bij inwerkingtreding Omgevingswet moet het digitaal stelsel Omgevingswet het huidige dienstverleningsniveau ondersteunen. Daarna vindt stapsgewijs doorontwikkeling plaats.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Naar aanleiding van een Tweede Kamermotie wordt jaarlijks gerapporteerd over de stapsgewijze ontwikkeling van het DSO, en de daarbij behorende ontwikkeling van de informatiehuizen en in te bouwen go/ no-go momenten.
- Op 7 september 2017 is het advies van het bureau ICT-Toetsing uitgebracht over het Digitaal Stelsel Omgevingswet. De reactie op dit advies is samen met de eerdergenoemde herplanning op 6 oktober naar beide Kamers gestuurd.

6. Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet en Stimuleringsprogramma Stedelijke kavelruil

Huidige stand van zaken/problematiek

In het kader van het nieuwe Omgevingsstelsel wordt gewerkt aan een *Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet*. Het grondbeleid is er om gronden tijdig ter beschikking te krijgen voor ontwikkeling en om de kosten eerlijk over partijen te verdelen. Grondbeleid is vooral een zaak van provincies en gemeenten; in voorkomende gevallen is het ook een zaak van het Rijk, bijvoorbeeld bij infrastructuurprojecten. Het Rijk zorgt voor de wettelijke instrumenten: onteigening, voorkeursrecht, herverkaveling, kavelruil en kostenverhaal op bouwers en ontwikkelaars bij de aanleg van publieke voorzieningen. Het kabinet heeft in 2013 besloten dat de verschillende wetten op dit vlak via een Aanvullingswet grondeigendom zullen worden geïntegreerd in de Omgevingswet. Stedelijke herverkavelingen en het 'kostenverhaal' worden hierin opgenomen.

Van 1 juli tot en met 16 september 2016 heeft de toetsversie van het wetsvoorstel voor de Aanvullingswet open gestaan voor internetconsultatie. Er zijn ruim 700 reacties ingediend. Tevens zijn in deze periode diverse adviezen gevraagd. Daarnaast heeft de landelijke Adviescommissie Omgevingswet advies uitgebracht. Naar aanleiding van de consultatie en de adviezen is een substantiële wijziging doorgevoerd in de onteigeningsprocedure. De wijziging houdt in dat, anders dan in het reguliere bestuursrecht, een onteigeningsbeschikking altijd door de bestuursrechter zal worden getoetst, ook als belanghebbenden zelf niet de gang naar de rechter maken.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet deze Aanvullingswet stimuleert IenM pilots met stedelijke kavelruil door partijen die nu al hiermee aan de slag willen. Dit wordt vormgegeven in het *Stimuleringsprogramma Stedelijke kavelruil*, in samenwerking met het Kadaster. Dit programma is gestart in 2016 en loopt tot 2019.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- Begin 2018 zal het wetsvoorstel voor de Aanvullingswet ter toetsing worden aangeboden aan de Afdeling advisering van de Raad van State.
- In het stimuleringsprogramma ligt het accent dit jaar op de 10 pilots. In de daar op volgende fasen zullen onderhandelingen over de ruil, het opstellen van de ruilovereenkomst e.d. aan orde komen en kan getoetst worden of regeling aan praktijkbehoefte voldoet.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- Bij brief van 25 november 2015 heeft de minister van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over het grondbeleid.
- Op 20 januari 2017 heeft de minister van IenM de Tweede Kamer geïnformeerd over de hierboven beschreven wijziging in de onteigeningsprocedure.
- Het wetsvoorstel voor de Aanvullingswet Grondeigendom zal, na verwerking van het advies van de Raad van State, bij de Tweede Kamer worden ingediend.

7. Bodem en ondergrond

Huidige stand van zaken/problematiek

In de loop van de laatste anderhalve eeuw zijn veel gronden vervuild geraakt. Vanaf de jaren '80 is er veel gesaneerd. De aandacht wordt nu deels verlegd naar het op verantwoorde wijze gebruiken en beheren van de bodem en ondergrond. Dit is vanuit IenM ingericht met drie trajecten:

Omgevingswet

De wetstechnische componenten van het bodembeleid worden onderdeel van de Omgevingswet met een apart(e) aanvullingswet en een apart aanvullingsbesluit. Door opname in de Omgevingswet wordt het aspect bodem integraal onderdeel van de leefomgeving. Het voordeel hiervan is dat de focus meer komt te liggen op het goed omgaan met de bodem en minder op het afwerken van lijsten met te saneren locaties.

Structuurvisie Ondergrond

De Ontwerp Structuurvisie Ondergrond (STRONG) is in november 2016 door de ministers van EZ en IenM naar de Tweede Kamer gestuurd.

Deze biedt onder meer duidelijkheid over de wijze waarop het nationaal belang van de drinkwatervoorziening wordt geborgd en waar toekomstige mijnbouwactiviteiten wel en niet vooraf worden uitgesloten. Er is breed draagvlak voor de genomen besluiten bij de rijkspartijen en de decentrale overheden (IPO, VNG en UvW), met name over de wijze waarop een balans is gevonden tussen het beschermen van het grondwater met het oog op de drinkwatervoorziening en de mogelijkheden voor het benutten van de ondergrond voor de energievoorziening. De STRONG gaat in op gevoelige activiteiten zoals gaswinning, onderzoek naar CO₂-opslag en schaliegaswinning.

Met de Kamerbrief van 24 maart 2017 is door de Minister van EZ mede namens de Minister van IenM aangegeven dat het vaststellen van de definitieve Structuurvisie Ondergrond aan het volgend kabinet is. Dat geldt ook voor de vraag hoe wordt omgegaan met de zienswijzen, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de door de Kamer aangenomen moties.

Met de afronding van de Structuurvisie Ondergrond verschuift de inzet van de departementen, decentrale overheden en bedrijfsleven naar het Uitvoeringsprogramma van het STRONG Programma bodem en ondergrond. Dit uitvoeringsprogramma omvat drie kernactiviteiten: (1) uitvoering geven aan de 13 acties uit de realisatieparagraaf van de Structuurvisie Ondergrond, (2) ondersteunen van gemeenten bij het opstellen van gemeentelijke omgevingsvisies en (3) samenwerken aan thematische opgaven.

Uitvoeringsprogramma's en bodemconvenanten

Provincies en grotere gemeenten zijn bevoegd gezag voor de bodemsaneringwetgeving. Bedrijven zijn vaak eigenaar van terreinen met verontreiniging. Met de koepels VNG, IPO, Unie van Waterschappen en VNO-NCW/MKB-NL zijn daarom convenanten afgesloten over de aanpak van bodemverontreinigingen en de verdere ontwikkeling van het bodembeleid. Hiervoor is een Uitvoeringsprogramma Bodemconvenant opgesteld.

Korte en lange termijn mijlpalen

Omgevingswet/bodem

- In november 2017 kan het aanvullend wetsvoorstel aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Het Aanvullingsbesluit bodem zal in het voorjaar van 2018 gereed zijn voor consultatie. De inwerkingtreding van de aanvullingswet en het aanvullingsbesluit is gelijktijdig met die van de Omgevingswet.
- De bodemconvenanten lopen van 2016 t/m 2020. Volledige afronding van de bodemsaneringsoperatie wordt in 2030 voorzien.

Uitvoeringsprogramma Bodem en ondergrond

- Tot 2020 wordt in samenwerking met de decentrale overheden en het bedrijfsleven uitvoering gegeven aan het uitvoeringsprogramma van STRONG. Voor de 13 acties uit de realisatieparagraaf van de Structuurvisie Ondergrond wordt een plan van aanpak opgesteld waaraan in samenwerking met genoemde partners de komende jaren uitwerking wordt gegeven.
- Verder wordt ingezet op het in samenhang uitvoeren en de verdere integratie van het Uitvoeringsprogramma van STRONG met het Uitvoeringsprogramma bodemconvenant.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Omgevingswet/bodem

- De Tweede Kamer is op 25 mei 2016 op de hoogte gesteld van de voortgang van de Aanvullingswet bodem in een algemene brief over de stelselherziening omgevingsrecht.

8. Ruimtelijk Ontwerp

Huidige stand van zaken

Op het gebied van water, mobiliteit, migratie, verstedelijking en energie, maar ook in sectoren als zorg en onderwijs, hebben we te maken met complexe transitieopgaven. Deze ontwikkelingen hebben een grote impact op het beheer, de ontwikkeling en de inrichting van de onze leefomgeving. Het is van belang om bij urgente maatschappelijke opgaven te streven naar creatieve, innovatieve oplossingen en functiecombinaties. Dat vraagt iets van de ontwerpkracht in Nederland. Goed opdrachtgeverschap is daarbij essentieel. Hiervan is sprake als de opdrachtgever ruimte geeft voor verkenning, voor brede participatie en voor nieuwe invalshoeken, zonder de doelen uit het oog te verliezen.

De *Actieagenda ruimtelijk ontwerp 2017-2020 ('Samen werken aan ontwerpkracht')* is een interdepartementaal werkprogramma. De Actieagenda is een initiatief van IenM en OCW en biedt een visie en een programma met tien onderdelen die de effectieve toepassing van ontwerp in projecten en urgente opgaven mogelijk maakt. De Actieagenda zet in op een aantoonbare meerwaarde van ruimtelijk ontwerp en kwalitatief hoogwaardig resultaat. Op basis van de evaluatie van de Actieagenda 2013-2016 vervolgen we de koers die in 2012 is ingezet. Om het effect van de Actieagenda te vergroten zal de zichtbaarheid van goede voorbeelden in binnen- en buitenland meer nadruk krijgen.

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

- Eind 2017 is een digitaal portaal operationeel waarin de resultaten van projecten zijn beschreven. Tevens vindt eind 2017 de eerste van een reeks jaarlijkse netwerkconferenties plaats om de resultaten te delen met specifieke doelgroepen.
- Medio 2018 zal de Internationale Architectuur Biënnale Rotterdam een publiek overzicht tonen van de meest aansprekende projectresultaten en eind 2018 vindt de eerste uitreiking van de Rijksprijs Gouden Piramide nieuwe stijl plaats; deze prijs staat in het teken van inspirerend opdrachtgeverschap.
- Eind 2019 start het proces om medio 2020 het programma voor de periode 2021-2024 te kunnen vaststellen.

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

- De Actieagenda ruimtelijk ontwerp 2017-2020 is op 15 december 2016 aan de Tweede Kamer aangeboden. Op 26 januari 2017 is de Actieagenda besproken in het Algemeen Overleg Ruimte.

9. Basisregistraties

Huidige stand van zaken/problematiek

In het kader van de Generieke Digitale Infrastructuur (GDI) zijn 12 Basisregistraties en voorzieningen operationeel of in ontwikkeling. Deze GDI wordt gebruikt binnen de gehele overheid en tussen overheid, burgers en bedrijven. IenM is verantwoordelijk voor vijf basisregistraties op het gebied van de geo-informatie:

1. De Basisregistratie Kadaster (BRK) → al operationeel,
2. De Basisregistratie Topografie (BRT) → al operationeel
3. De Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) → al operationeel
4. De Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) → medio 2017 operationeel
5. De Basisregistratie Ondergrond (BRO) → nog niet operationeel (duurt nog een aantal jaren).

De BRK en BRT zijn registraties waarvan het beheer geheel bij het Kadaster is belegd. Bij de BAG en BGT is het Kadaster verantwoordelijk voor de landelijke voorziening van waaruit de registratie beschikbaar wordt gesteld aan de gebruikers. Bij de BRO zal TNO zorg dragen voor de landelijke voorziening. De inhoud wordt geleverd door bronhouders. Bij de BAG zijn dit de gemeenten, bij de BGT gemeenten, provincies, waterschappen, Rijkswaterstaat, ProRail en de ministeries van Economische Zaken en Defensie. Ook bij de BRO zijn meerdere bronhouders, te weten bestuursorganen, voorzien.

Recent is een evaluatie van de BAG uitgevoerd. Op basis daarvan worden nu aanpassingen gedaan in de wetgeving. De belangrijkste wijzigingen betreffen de inrichting van de kwaliteitszorg, toezicht en structuur ten behoeve van toekomstige wijzigingen.

De genoemde basisregistraties zijn in afzonderlijke programma's ontwikkeld en zijn op dit moment los van elkaar georganiseerd. Op dit moment wordt een start gemaakt met de doorontwikkeling in samenhang. Enkele initiatieven op dit gebied lopen al, waaronder het driedimensionaal in beeld brengen van Nederland.

De bekendheid en het gebruik van de basisregistraties nemen jaarlijks toe. De afgelopen kabinetsperiode zijn de raadplegingen van de geo-registraties via het internetportaal elk jaar verdubbeld tot ruim 3 miljard bevestigingen in 2016, door zowel publieke als private partijen. Eenzelfde trend is te zien bij bevestigingen via andere knooppunten. De gegevens uit de geo-basisregistraties zijn in het algemeen vrij en voor iedereen voor hergebruik beschikbaar. Uitzondering vormen de privacygevoelige gegevens.

Deze gegevens zijn in de Basisregistratie Kadaster, waarbij dit in het bijzonder relevant is, wel beschikbaar, maar mogen niet vrij hergebruikt worden. Er is wetgeving in voorbereiding om in bijzondere gevallen de toegankelijkheid van persoonsgegevens via het Kadaster te beperken. Momenteel loopt een onderzoek of het met het oog op privacy of persoonlijke veiligheid wenselijk is de toegang tot deze gegevens verder te beperken. De minister van VenJ heeft hierover de Autoriteit Persoonsgegevens advies gevraagd. Mogelijk heeft dit nog invloed op de inhoud van de AMvB.

Voor de jaarlijkse exploitatiekosten van de basisregistraties bij het Kadaster heeft IenM jaarlijks € 25 miljoen beschikbaar. Daarnaast maken bronhouders substantiële exploitatiekosten voor het actueel houden van de inhoud. Deze worden door de bronhouders zelf gedragen.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

- 1 juli 2017: Invoering gebruiksplicht BGT (Basisregistratie Grootschalige Topografie)
- 2017: Evaluatie BRK en BRT
- 2017: Verkenningfase Doorontwikkeling in Samenhang
- Begin 2018 Invoering eerste tranche van de BRO
- 2018: Invoering toezicht BGT
- 2018: Invoering aangepaste BAG-wet (Basisregistratie Adressen en Gebouwen)
- 2018: Besluitvorming over realisatie Doorontwikkeling Basisregistraties

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

Communicatie is aan de orde bij aanpassingen van de wetgeving, bij evaluaties en bij de resultaten van het onderzoek naar privacy en toegankelijkheid van de kadastergegevens.

H. IenM in het Caribisch deel van het Koninkrijk

Huidige stand van zaken/problematiek

Sinds de staatkundige vernieuwing van 10 oktober 2010 bestaat het Caribische deel van het Koninkrijk uit drie autonome landen (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) en drie openbare lichamen (Bonaire met ca 18.000 inwoners, Sint Eustatius met ca 3500 inwoners en Saba met ca 1500 inwoners). Deze laatste genoemde eilanden vallen direct onder Europees Nederland, en worden als groep van drie aangeduid als Caribisch Nederland (CN).

De kleinschaligheid van de eilanden (qua inwonertal en bestuurlijk/ambtelijk) maakt het niet gemakkelijk om 'grootstedelijke' issues (luchthavens, zeehavens, op- en overslag gevaarlijke stoffen, eigen nutsvoorzieningen) aan te pakken. Het feit dat de eilanden op 9000 kilometer afstand liggen vereist gerichte Nederlandse inzet, waarbij het nodig is maatwerk te leveren en te investeren in een goede samenwerking met elk van de eilanden. Dit geldt des te meer omdat de eilandelijke begrotingen structureel geld tekortkomen, waardoor hun eigen slag- en investeringskracht onvoldoende is (rapporten IdeeVersa en commissie Spies). De vrije uitkering vanuit het Rijk is al jaren niet verhoogd. Ook niet voor 2018.

Voor de drie autonome landen heeft IenM geen directe verantwoordelijkheid met uitzondering van het beleid en de regelgeving over de veiligheid van zeeschepen en de vlagverlening van schepen binnen het Koninkrijk. Maar IenM helpt wel als er een concrete hulpvraag is gesteld, zoals in september 2017 na de orkanen Irma en Maria. De bestuurlijke situatie op de eilanden Sint Eustatius en Bonaire is zorgelijk. Een Commissie van Wijzen komt eind oktober met haar bevindingen ten aanzien van de bestuurlijke situatie op Sint Eustatius.

De problematiek die als een rode draad door de activiteiten van IenM heenloopt, betreft de kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud van zowel hun eigen infrastructuur en gebouwen als van de projecten die worden opgeleverd door IenM. Deze kosten kunnen de eilanden moeilijk opbrengen. Gevolg is dat investeringen, waaronder die van IenM, eerder aan groot onderhoud of vervanging toe zijn. Daarnaast speelt het onderwerp van exploitatiekosten van investeringen; deze gaan vaak omhoog na een investering en als dat niet door het eiland kan worden opgebracht, wordt de investering niet (of onvoldoende) gebruikt. Dit speelt bijvoorbeeld bij de afvalcentrales op Sint Eustatius en Saba.

Achterstallig onderhoud is er ook. Bij de staatkundige overgang op 10 oktober 2010 was er al achterstallig onderhoud op de luchthavens, wegen en ook havens. Dat geldt ook voor het regelgevingspakket; modernisering is nodig om aan de huidige internationale vereisten op het gebied van de luchtvaartveiligheid te blijven voldoen. De in de nabije toekomst verwachte audit door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) vergt in dit kader een voortvarende aanpak. Over het aanpakken van dit achterstallig onderhoud zijn indertijd toezeggingen door Nederland gedaan. Deze worden voor de luchthavens in het kader van internationale verplichtingen nagekomen en zijn voor de veiligheid gerenoveerd. Ook staat er een internationale audit voor de maritieme sector door IMO (International Maritime Organisation) gepland in 2021 en een proefaudit in 2018 zodat hierna de nodige verbeteringen ter hand kunnen worden genomen.

De ILT is op veel fronten actief in Caribisch Nederland, met name op het vlak van luchtvaart, scheepvaart, gevaarlijke stoffen en grote bedrijven. Vanaf 1 juli 2016 houdt de ILT tevens toezicht op de leveringszekerheid, de veiligheid en de kwaliteit van de elektriciteit- en drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland. Een voorbeeld is dat de ILT het toezicht heeft verscherpt op vier grote brandstofbedrijven op Bonaire en Sint Eustatius. Worden stoffen als diesel, olie, kerosine en benzine veilig opgeslagen en aan- en afgevoerd? Is er risico op bijvoorbeeld lekkage en daarmee op een ramp? De bedrijven liggen dicht bij kwetsbare natuurgebieden op populaire toeristische eilanden. Een grote lekkage of een brand- zoals in 2010 op Bonaire- zou een ramp voor het hele eiland betekenen.

Gevolgen orkanen Irma en Maria voor de eilanden.

De schade als gevolg van de orkanen die de eilanden in september 2017 passeerden is enorm voor Sint Maarten; vrijwel de gehele infrastructuur en de meeste woningen zijn ernstig aangetast. De schade op Saba en Sint Eustatius is minder, met uitzondering van de haven van Saba en de afvalcentrale. De haven is grotendeels verwoest. Inmiddels is er een bedrijf gecontracteerd door RWS om de haven te herstellen. Er zijn overzichten gemaakt van de schade en de te verwachten herstelkosten en er is snelle noodhulp verleend door IenM om het eiland bereikbaar te houden.

De eilanden Saba en Sint Eustatius zijn vrijwel geheel afhankelijk van het eiland Sint Maarten voor wat betreft het vervoer van burgers en toeristen (luchtvaart) en vracht (zeehavens). Door het wegvallen van Sint Maarten als hub als gevolg van de orkanen, zijn de verbindingen via de lucht en over zee onder druk komen te staan. Daardoor kunnen burgers zich niet meer door de regio verplaatsen voor bijvoorbeeld familiebezoek en zakelijke contacten. De economie van Saba en Sint Eustatius, die erg afhankelijk zijn van het toerisme, komt daarmee sterk onder druk te staan. In samenwerking met andere departementen wordt een oplossing gezocht.

Op- en overslagbedrijven van brandstoffen

Recent heeft ILT een aantal dwangsommen uitgedeeld aan Curoil (Curaçaose overheids-NV op twee locaties) en Bopec (Venezolaans staatsbedrijf op één locatie) op Bonaire vanwege onveilige situaties. De leveringszekerheid van benzine, kerosine en energie dreigt hierdoor in gevaar te komen. Gevolg kan zijn dat door het niet kunnen tanken op de luchthaven (kerosine) de luchthaven minder aantrekkelijk voor luchtvaartmaatschappijen hetgeen negatieve gevolgen heeft voor het toerisme op Bonaire en dus de economische ontwikkeling van het eiland. Door het niet kunnen leveren van benzine komt het leven op Bonaire (geen openbaar vervoer) letterlijk tot stilstand. Hiernaast zal het eventuele failliet gaan van Bopec grote financiële kosten met zich meebrengen omdat het bedrijf gesaneerd moet worden. Een tank levert stookolie voor de energiecentrale. IenM werkt samen met EZ en BZK aan een oplossing.

NuStar (Amerikaanse eigenaar) is een olie op- en overslagbedrijf op Sint Eustatius. Het ligt aan de derde grootste haven van Nederland. Het bedrijf wil upgraden. Rijkswaterstaat helpt het eiland in de vergunningafgifte. DGMI is hiertoe opdrachtgever. Sint Eustatius ligt aan natuurgebieden: zowel het Marienpark op St. Eustatius als de Sababank liggen dichtbij. Hiermee wordt rekening gehouden. Gezien de natuurcomponent is dit dossier een gedeelde verantwoordelijkheid van IenM en EZ.

Drinkwatertarieven op Sint Eustatius en Bonaire en afvalwater op Bonaire

Voldoende, kwalitatief goed en betaalbaar drinkwater is essentieel voor de eilanden. Hierin wordt sinds 1 juli 2016 voorzien door de nieuwe Wet Elektriciteit en Drinkwater BES. De nieuwe richtlijnen zorgen voor grote prijsstijgingen, waardoor drinkwater en elektriciteit te duur dreigen te worden voor het minder bedeelde gedeelte van de bevolking. Naar de betaalbaarheid van drinkwater wordt nu gekeken door IenM. Op Bonaire is met EU- en IenM-subsidie een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) gebouwd die op zich goed functioneert. Bij de aanleg zijn echter fouten gemaakt waardoor er herstelmaatregelen genomen moeten worden. Over de betaling hiervan lopen nog gerechtelijke procedures tussen de aannemer en SONA, de uitvoeringsorganisatie namens BZK en EU.

Het Openbaar Lichaam (OL) wil het eigendom pas overnemen als alle herstelmaatregelen zijn genomen. Dit levert problemen op voor de lokale overheids-NV die de exploitatie doet, omdat er zonder eigendom eigenlijk geen titel is om te investeren en te onderhouden.

Milieu (gevaarlijke stoffen en afval)

Voor afval moet er een oplossing komen op Sint Eustatius en Saba om de geleverde locaties (geheel) in gebruik te nemen. Bonaire heeft voor de periode 2017 – 2022 budget toegezegd gekregen voor de uitvoering van hun afvalbeheersplan. Op Bonaire speelt een asbestprobleem. Meer dan de helft van de gebouwen bevat asbest. In 2012 is ondersteuning toegezegd bij de totstandkoming van asbestbeleid. Daar komt bij dat er asbestprobleem is op de vuilstort; hiervoor is financiële ondersteuning toegezegd. Ook is er een acuut probleem op sommige publieke stranden. Dit probleem wordt onderzocht. Daarnaast zal volgend jaar het Inrichtingen- en activiteitenbesluit van kracht moeten worden, waarin de omgang met gevaarlijke stoffen wordt geregeld.

Wegen

Wegen zijn een eiland-verantwoordelijkheid. Het achterstallig onderhoud behelst circa € 100 mln. voor alle drie de eilanden. Dit kunnen de eilanden zelf niet bekostigen.

In het kader van armoedebestrijding en economische ontwikkeling is echter wel een eenmalige impuls beschikbaar gesteld aan Bonaire en aan Sint Eustatius voor wegen. Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk voor de uitvoering en zal samen met de eilanden tot afspraken komen over de verdere uitvoering.

Havens

Met alle drie eilanden zijn in 2014 MoU's afgesloten door de minister van IenM om te ondersteunen bij de ontwikkeling van hun haven(beheer) en havenbedrijven. Voor Saba en Bonaire is budget toegekend voor herstel van de pieren. Op Bonaire wordt daarnaast samengewerkt voor de ontwikkeling van een volwaardig havenbedrijf. Hiernaast komt een analyse voor verplaatsing van de vracht naar een andere locatie. De havens van Saba en Sint Eustatius zijn gedeeltelijk aangetast na de orkanen Irma en Maria. Werkzaamheden worden uitgevoerd.

Luchtvaart

Ten aanzien van de luchtvaartveiligheid in het algemeen is aanpassing van het pakket regelgeving noodzakelijk. Deze vergt vanwege achterstallig onderhoud dringend modernisering om zodoende aan de huidige internationale vereisten op het gebied van de luchtvaartveiligheid te blijven voldoen. De in de nabije toekomst verwachte audit door de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) vereist in dit kader een voortvarende aanpak. Voor luchtvaart is de afgelopen jaren al flink op elk eiland geïnvesteerd om te zorgen dat de 'airside' van de luchthaven voldoet aan de internationale regelgeving over vliegveiligheid. Dit betreft o.a. de infrastructuur en de verkeersleiding. Ook zal in het Caribische deel van het Koninkrijk aandacht zijn voor het verbeteren van het luchtvaartveiligheidssysteem, kwaliteit en de nodige wetgeving voor toezichtkaders.

Met de regeling heraanwijzing luchtvaartterreinen BES van 1 oktober 2010 zijn de luchtvaartterreinen aangewezen. Er wordt thans gewerkt aan nieuwe aanwijzingsbesluiten, onder andere omdat er geluidszones rond het luchtvaartterrein van de drie luchthavens moeten worden vastgesteld.

Samen met de landen Curaçao, Aruba en Sint Maarten heeft Nederland afgesproken te onderzoeken welke publieke en private opties er zijn om de (lucht)verbindingen tussen de Caribische eilanden van het Koninkrijk te borgen. Het gaat om opties die borgen dat de verbindingen veilig, betaalbaar en structureel houdbaar zijn. Het Multilaterale luchtvaartprotocol biedt voor het Caribische deel van het Koninkrijk weliswaar een grondslag voor een publieke dienstverplichting, maar in de nationale wetgeving is hiervoor nog geen wettelijke grondslag beschikbaar. Daarvoor zal eerst beleidsmatig voor een dergelijke voorziening moeten worden gekozen. Daarnaast is er specifieke Nederlandse aandacht voor de verbindingen met Bonaire, aangezien de bereikbaarheid van dit eiland te kwetsbaar is gebleken en onder de zorg van Nederland valt. Dat geldt overigens ook voor Saba en St. Eustatius.

Kadaster

Het kadaster van de eilanden zal onder Kadaster Nederland gaan vallen. Hiertoe is een wetsvoorstel gemaakt en de internetconsultatie is net afgerond.

Korte en lange termijnmijlpalen (resp. 2 en 4 jaar)

Korte termijn:

- noodherstel en wederopbouw na orkanen Irma
- de uitvoering van de plannen van de wegen op Bonaire en Sint Eustatius;
- de afronding van de masterplannen luchthavens op alle drie eilanden;
- conferentie leefomgeving met verschillende milieuvraagstukken;
- oplossing voor de ingebruikname van de afvallocatie op Sint Eustatius en de problemen met de afvalverwerkende apparatuur op Saba;
- oplossen van het vraagstuk omtrent betaalbaar drinkwater;
- overdracht rioolwaterzuiveringsinstallatie door Bonaire;
- uitvoering herstel van pieren op Saba en Bonaire;
- inwerkingtreding van Inrichtingen- en activiteitenbesluit op Bonaire;
- oplossing asbestprobleem op Bonaire
- vergunningverlening uitbreiding NuStar;
- verbeterde haveninfrastructuur Bonaire en Saba
- oplossing(s)richting) voor brandstofvoorziening op Bonaire.

Lange termijn:

- verdere planvorming en begin uitvoering van verplaatsing vrachthaven op Bonaire
- Bonaire gaat de komende jaren met financiële steun vanuit DGMI aan de slag met de uitvoer van het afvalbeheerplan
- nieuwe visie op de verbindingen tussen de eilanden, aangezien marktwerking onvoldoende garantie kan bieden voor goede verbindingen

Communicatie Eerste en/of Tweede Kamer

De overleggen in beide Kamers lopen via BZK.