

Mobiliteit. Verduurzaming personenvervoer en reisgedrag**1. Aanleiding (probleem en doel)**

Beschrijf in de aanleiding wat de achtergrond van het reserveren van de middelen is aan de hand van de volgende vragen:

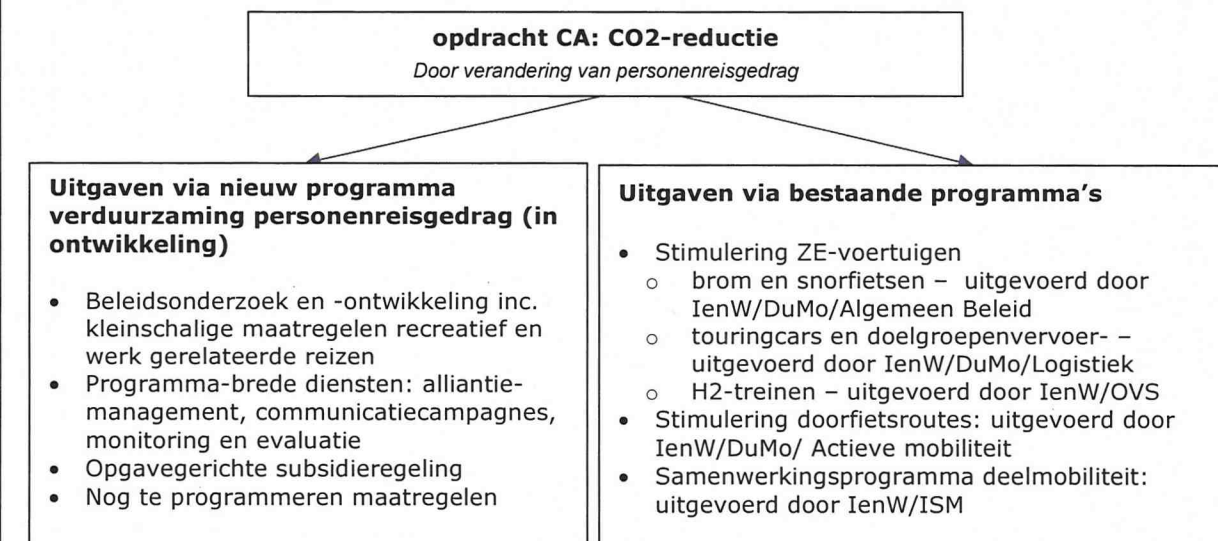
1. Aanleiding (probleem en doel)

1.1 Wat is de letterlijke tekst in het regeerakkoord of in de communicatie richting TK (doel of maatregel)? Voeg ook de meerjarige budgettaire tabel in t/m 2022 (reeks tabbladen).

Indien het structurele bedrag niet gelijk is aan het bedrag in 2022, wordt tevens de meerjarige reeks tot het jaar waarin de uitgaven structureel zijn opgenomen.

"Vergroening reisvervoer en personengedrag. Dit betreft een subsidie voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en -gedrag te stimuleren, bijv. rond thuiswerken, opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijzen (sociale innovatie), versterken fietsinfra, minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen. Nadere invulling van deze maatregel dient nog gedurende de kabinetsperiode plaats te vinden. Hiervoor wordt cumulatief 265 miljoen euro gereserveerd t/m 2030, en daarna structureel 29 miljoen euro." De besteding van deze middelen wordt in het CA gekoppeld aan een CO2-reductiedoel van 0,3 tot 0,5Mton in 2030.

De middelen komen enerzijds ten goede aan een nieuw op te richten programma van IenW voor de verduurzaming van personenreisgedrag. Anderzijds worden middelen aangewend om doelgericht investeringen te faciliteren in de reeds bestaande programma's voor duurzame mobiliteit, daar waar dit de gedragsaanpak effectief ondersteunt (zie ter verduidelijking graag onderstaand figuur).



Zie graag 1.3 voor de meerjarige reeks conform het CA in verhouding tot het daadwerkelijk verwachtte meerjarige bestedingsritme. Nog onder voorbehoud van de verdere uitwerking van individuele maatregelen verwachten we tot en met 2030 EUR 108 mln. van de voor maatregelen beschikbare middelen te besteden binnen de bestaande programma's van IenW en EUR 142 mln. in het kader van het

	nieuwe programma voor de verduurzaming van personenreisgedrag. De resterende 15 mln. worden gereserveerd voor uitvoeringskosten.																																								
1.2 Wat is het <u>probleem</u> dat wordt beoogd op te lossen?	Het probleem betreft de klimaatverandering als gevolg van de hoeveelheid CO2 uitstoot. Om dit probleem tegen te gaan heeft het kabinet zich in het Coalitieakkoord gecommitteerd tot klimaatneutraliteit in 2050 en een aanscherping van het doel voor 2030 in de Klimaatwet tot tenminste 55% CO2 reductie. Het kabinet spreekt hierbij af om beleid te richten op een hogere opgave van circa 60% in 2030 om zeker te stellen dat het doel van tenminste 55% reductie wordt behaald. De uit de 265 mln. euro gefinancierde maatregelen beogen bij te dragen aan de oplossing via een tweetal (samenhangende) opgaven: - De verduurzaming van mobiliteit: bijdrage aan CO2-reductie - Vergroten draagvlak samenleving: de mobiliteitstransitie vraagt dat iedereen 'mee kan doen', dus de keuze heeft om niet, schoner of anders te reizen. Dit vraagt om haalbare, aantrekkelijke en gemakkelijke duurzame opties voor reizigers.																																								
1.3 Wat is het beoogde <u>budget</u> (meerjarig)?	Verdeling verduurzaming personenvervoer: 265 mln. euro cumulatief t/m 2030 <table><tr><th colspan="8">Totale Uitgaven</th></tr><tr><th></th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>2027</th><th>2028</th><th>2029</th><th>2030</th></tr><tr><td>uitgaven</td><td>32,860</td><td>31,800</td><td>46,852</td><td>38,372</td><td>38,372</td><td>38,372</td><td>38,372</td></tr><tr><td>kasritme CA</td><td>14,000</td><td>29,000</td><td>44,400</td><td>44,400</td><td>44,400</td><td>44,400</td><td>44,400</td></tr><tr><td>Verschil met CA</td><td>18,860</td><td>2,800</td><td>2,452</td><td>-6,028</td><td>-6,028</td><td>-6,028</td><td>-6,028</td></tr></table> Getallen in tabel in EUR mln. Structureel (na 2030) 29 mln. euro In 2024 tot en met 26 voorzien we hogere uitgaven dan wat is voorzien in het kasritme van het CA; de uitgaven in de daaropvolgende jaren zijn lager dan het kasritme van het CA. Zie graag onderstaand een opsplitsing van de bovenstaande reeks voor de jaren 2024 t/m 2026. Zie graag de gedetailleerde jaarlijkse reeks per maatregel in 2.6. De hogere concentratie van uitgaven in de jaren 2024 tot en met 26 heeft daarmee te maken dat er juist in de aankomende jaren nog extra stimulering nodig is voor de verduurzaming van voertuigen. Deze subsidies stoppen in 2026. De gedragsgerichte aanpak krijgt dan een groter gewicht in de begroting. Naast de verduurzaming van voertuigen komen middelen van 2024 t/m 2026 ook al ten goede aan steun voor de stimulering van doorfietsroutes en het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit. Tenslotte gaan ook de activiteiten onder het nieuwe programma voor verduurzaming van reisgedrag in 2024 voorzichtig van start met een nieuw, opgave-gericht subsidie instrument en verschillende activiteiten in het kader van alliantiemanagement, marketingcampagnes, monitoring en evaluatie. Voor alle deelonderwerpen is de verwachting dat de vraag naar middelen hoger is dan het aanbod. Onderuitputting is dus onwaarschijnlijk.	Totale Uitgaven									2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	uitgaven	32,860	31,800	46,852	38,372	38,372	38,372	38,372	kasritme CA	14,000	29,000	44,400	44,400	44,400	44,400	44,400	Verschil met CA	18,860	2,800	2,452	-6,028	-6,028	-6,028	-6,028
Totale Uitgaven																																									
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030																																		
uitgaven	32,860	31,800	46,852	38,372	38,372	38,372	38,372																																		
kasritme CA	14,000	29,000	44,400	44,400	44,400	44,400	44,400																																		
Verschil met CA	18,860	2,800	2,452	-6,028	-6,028	-6,028	-6,028																																		

1.4 Wat is het beoogde <u>doel</u> de maatregel? ¹ En meer specifiek: Wat is de SMART of meetbare doelstelling?	Besteding van de middelen draagt bij aan een drietal doelen: - In het CA vereiste CO2-reductie van 0,3-0,5 Mton door vergroenen van personenmobiliteit, boven op de afgesproken reductie uit het Klimaatakkoord. - de transitie naar duurzame mobiliteit voor iedereen: - o duurzame manieren van reizen (of de mogelijkheid om niet te reizen) moeten aansluiten bij de mobiliteitsbehoeften van mensen, en de duurzame opties moeten haalbaar, gemakkelijk en aantrekkelijk zijn (dit wordt meetbaar gemaakt door in toekomst jaarlijks draagvlak en participatieonderzoek uit te voeren waarin we ook de houding en attitudes van reizigers ten opzichte van duurzaam reizen gaan meten); - o mensen moeten begrijpen waarom het belangrijk is dat ze duurzaam gaan reizen, hoe ze hiermee bijdragen aan de klimaatopgave. - o Versnellen van de transitie door maatregelen te verbinden en focus op de reiziger te leggen.
--	---

2 Beleidsinstrument (beoogde besteding)

Beschrijf de beoogde besteding van de middelen en licht toe waarom deze beoogde wijze van besteding is gekozen (en geen andere). Geef daarbij antwoord op de volgende vragen.

2. Beleidsinstrument (beoogde besteding)	
2.1 Wat is het gekozen <u>instrument</u> /maatregel?	Conform de verwoording van het CA worden de middelen ingezet in de vorm van subsidie om verschillende manieren van duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren. Zoals hierboven omschreven komen de middelen enerzijds ten goede aan een nieuw op te richten programma van IenW voor de verduurzaming van personenreisgedrag. De focus van het programma ligt op de vraag welke gedragsmaatregelen nodig zijn om duurzaam reizen aantrekkelijker te maken voor de reiziger. Anderzijds worden middelen aangewend om doelgericht investeringen te faciliteren in de reeds bestaande programma's voor duurzame mobiliteit, daar waar dit de gedragsaanpak effectief ondersteunt. Dit betreft investeringen in voertuigen en infrastructuur die rand voorwaardelijk zijn voor de mogelijkheid duurzaam reisgedrag te vertonen. Hierbij richten we ons uitdrukkelijk op kleinere 'ontbrekende schakels' of witte vlekken die wenselijk zijn vanuit het programma van verduurzaming van personenreisgedrag, maar waarvoor in bestaande programma's nog geen middelen beschikbaar zijn gemaakt.
2.2 Hoe leidt inzet van het instrument tot de beoogde doelstelling (<u>doeltreffendheid</u> ²)? Wat is de onderliggende <u>beleidstheorie</u> ? Is hiervoor een <u>empirische onderbouwing</u> aanwezig?	Door personenreisgedrag zodanig te beïnvloeden dat mensen 'groenere' mobiliteitskeuzes maken, kan de transitie naar duurzame mobiliteit worden bereikt, evenals de beoogde CO2-reductie. En naar 3 manieren waarop mensen hun reisgedrag kunnen vergroenen: • Slimmer: door bijvoorbeeld vaker thuis te werken • Anders: kiezen voor duurzame modaliteiten (o.a wandelen, OV, de deelauto of de (deel)fiets) of alternatieven voor mobiliteit (bijvoorbeeld hybride werken); • Schoner: het vervangen van een voertuig met verbrandingsmotor door een elektrisch voertuig of ander duurzaam aangedreven voertuig.

¹ Indien het de inzet van een extra instrument/middelen bij het behalen van een bestaand beleidsdoel (bijvoorbeeld intensivering van bestaand instrument) betreft, kan worden weergegeven welk aanvullend effect met aanvullende inzet wordt beoogd.

² De mate waarin de beleidsdoelstelling dankzij de inzet van de onderzochte beleidsinstrumenten wordt gerealiseerd (definitie RPE, ook effectiviteit genoemd)

Zoals eerder benoemd wordt een deel van de vergroening bereikt in het kader van een nieuw programma van IenW voor de verduurzaming van personenreisgedrag. Als onderdeel van dit programma wordt er

- geïnvesteerd in doelgroepgerichte oplossingen dus stimuleringsmaatregelen voor specifieke doelgroepen, die met het huidige beleid nog niet bereikt worden, zodat ook deze doelgroepen verleid worden tot duurzaam reizen. Dit betreft bijvoorbeeld (aan onze huidige werkgeversaanpak aanvullende) oplossingen gericht op werk gerelateerde reizen (denk hierbij aan een versterking van de aanpak voor het mkb, de verduurzaming van dienstreizen en extra impulsen voor hybride werken). Daarnaast worden nieuwe oplossingen ontwikkeld om recreatief reizen te verduurzamen. Een centraal instrument hierbij wordt een nieuwe opgave-gerichte subsidiemaatregel, waarbij doelgroepen in samenwerkingsverband projectvoorstellen kunnen indienen die hun aantoonbaar helpen om hun reisgedrag te verduurzamen.
- Daarnaast kijken we specifiek naar systeemoplossingen, hieronder ook 'programma-brede diensten' genoemd. Dat betreft marketingcampagnes, alliantiemanagement en het opzetten en uitvoeren van een nieuw monitoring en evaluatiekader. Bij marketingcampagnes en alliantie-management staan andere vormen van samenwerken en innoveren centraal. Een nieuw monitoring en evaluatiekader is nodig om het reizigersperspectief beter te kunnen meenemen in modellen en op deze manier betere inzicht te krijgen in het effect van verschillende factoren op gedragsverandering. Huidige modellen stellen de verschoning van verschillende typen voertuigen centraal en zijn daarom niet geschikt voor een gedragsgerichte aanpak.

Middelen die ter beschikking worden gesteld aan andere programma's voor duurzame mobiliteit betreffen zoals eerder benoemd: Verschoningsoplossingen/ de restopgave van verduurzamen voertuigen, zodat voor alle modaliteiten een duurzame optie beschikbaar is. Concreet gaat het hierbij om:

- Stimulering verduurzaming brom en snorfietsen
 - Stimulering verduurzaming touringcars en doelgroepenvervoer
 - Stimulering verduurzaming dieseltreinen
1. Ruimtelijke oplossingen gericht op het makkelijker, aantrekkelijker en inclusiever maken van de duurzame (keten)reis. Dit betreft concreet:
- Stimulering doorfietsroutes
 - Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit en verduurzaming van de ketenreis

De hierboven benoemde maatregelen worden op dit moment nog nader uitgewerkt. Onderdeel van de uitwerking is een nadere onderbouwing van het verwachte CO2-reductieeffect van alle maatregelen (zie ook 2,7). Indien uit de uitwerking van de maatregelen blijkt dat het in het CA gestelde doel van 0,3-0,5 Mton reductie in 2030 niet kan worden behaald, dan zullen we – indien van toepassing- meer middelen besteden aan die maatregelen met een hogere verwachte effectiviteit of alternatieve/ aanvullende maatregelen ontwikkelen om ervoor te zorgen dat we het behalen van de doelstelling alsnog kunnen borgen (met andere woorden de beschikbaar gestelde 265 mln. euro worden herverdeeld binnen de eigen begroting van IenW in het voordeel van effectievere maatregelen). In de uitvoeringsfase monitoren we daarnaast of verwachte effecten ook gerealiseerd worden. Indien dit niet het geval is zullen we zoeken naar remedies en is stopzetten van de maatregel en herallocatie van middelen naar effectievere alternatieven de uiterste remedie.

2.3 Hoe <u>doelmatig</u>³ is de wijze van de besteding (de verhouding tussen kosten en effecten)? Is hiervoor een <u>empirische onderbouwing</u> aanwezig?	Er is gezocht naar manieren om – daar waar dat kan met beperkte middelen- zeer gericht de witte vlekken van huidig beleid voor duurzame mobiliteit op te vullen en daarmee de effectiviteit van de verduurzaming van het personenreisgedrag te vergroten. Met een aanpak gericht op 'witte vlekken' bedoelen we bijvoorbeeld dat we in het nieuwe programma voor verduurzaming van reisgedrag binnen werk gerelateerde reizen gericht kijken naar de verduurzaming van het mkb dat structureel achterloopt op het grootbedrijf v.w.b. verduurzaming. En we focussen op thema's die naar verhouding nog onderbelicht zijn in huidig beleid zoals btl. dienstreizen en hybride werken. Een integrale aanpak voor de verduurzaming van recreatieve reizen (alle modaliteiten) hebben we nu nog niet. Ook dit wordt in het nieuwe programma ontwikkeld. Voor de verduurzaming van voertuigen richten we ons op voertuigtypes waarvoor de verduurzaming nog niet/ in veel mindere mate dan voor andere voertuigen op gang komt (denk aan touringcars of rolstoelbusjes in het doelgroepenvervoer) of voertuigen die relevant zijn voor bevolkingsgroepen met een kleine portemonnee (bijvoorbeeld brom en snorfietsen). Bij de ruimtelijke oplossingen is er gekozen voor de doorfietsroutes omdat die qua financiering nu tussen wal en schip vallen omdat zij gemeente of provinciegrenzen overschrijden. Door de in het CA geëiste reductiestelling te behalen met een aanpak die zich strikt richt op witte vlekken borgen we de doelmatige besteding van de gevraagde middelen.						
2.4 Hoe past inzet van het instrument in de <u>instrumentmix</u>? Zijn deze onderling consistent?	Vooralsnog ontbreekt er een integrale gedragsgerichte aanpak voor de verduurzaming van personenreizen. Het nieuwe programma vult dit gat. Tegelijkertijd zijn er veel raakvlakken met reeds bestaande programma's. Daarom is het efficiënter om een deel van de bestedingen ter beschikking te stellen aan andere programma's voor duurzame mobiliteit. Met deze programma's worden er wel duidelijke afspraken gemaakt over de vereiste toegevoegde waarde van investeringen voor het programma verduurzaming personenreisgedrag. Anderzijds richt zich de nieuwe te ontwikkelen gedragsaanpak op de verdere verhoging van de impact van deze programma's. Er wordt gewerkt langs twee lijnen (maatregelen op rijksniveau en maatregelen ism regio en innovatief bedrijfsleven) met inzet van meerdere instrumenten. De middelen in dit bestedingsplan richten op de vergroening van personenreisgedrag aanvullend aan de uitdaging voor IenW om t/m 2030 900.000 woningen (zo duurzaam mogelijk en) goed te ontsluiten. Voor dat doel heeft het kabinet in het Coalitieakkoord 7,5mrd ter beschikking gesteld.						
2.5 Zijn er <u>alternatieve instrumenten</u> of maatregelen om het doel te bereiken? Waarom is hier niet voor gekozen?	In het CA is er gericht ruimte gecreëerd voor een subsidieprogramma. Zoals hierboven omschreven heeft IenW naar aanleiding hiervan goed gekeken op welke punten de voor vergroening van reisgedrag geoormerkte middelen reeds bestaand en geagendeerd beleid (dat ook normerende en beprijzende maatregelen kent) optimaal kunnen aanvullen. Ieder van de geïdentificeerde en nog te identificeren maatregelen kent een eigen interventielogica. Dat een subsidie het meest geschikte instrument is in alle gevallen wordt geborgd door de interne processen en procedures bij IenW. Dit is een centrale vraag in het integraal afwegingskader dat per maatregel wordt ingevuld.						
2.6 Hoe ziet de <u>specifieke besteding</u> van de middelen eruit? Hoe verhoudt zich dit tot het kasritme in het RA?	Verdeling verduurzaming personenvervoer 265 mln, euro cumulatief t/m 2030 <table data-bbox="611 1212 1299 1339"> <tr> <td>6 % uitvoeringskosten</td><td>15 mln. euro</td></tr> <tr> <td>94%</td><td>250 mln. euro</td></tr> <tr> <td>Structureel (na 2030)</td><td>29 mln. euro</td></tr> </table>	6 % uitvoeringskosten	15 mln. euro	94%	250 mln. euro	Structureel (na 2030)	29 mln. euro
6 % uitvoeringskosten	15 mln. euro						
94%	250 mln. euro						
Structureel (na 2030)	29 mln. euro						

³ De relatie tussen de effecten van het beleid en de kosten van het beleid (definitie RPE, ook efficiëntie genoemd)

Totale Uitgaven							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
uitgaven	32,860	31,800	46,852	38,372	38,372	38,372	38,372
kasritme CA	14,000	29,000	44,400	44,400	44,400	44,400	44,400
Verschil met CA	18,860	2,800	2,452	-6,028	-6,028	-6,028	-6,028

Getallen in tabel in EUR mln.

Van de totaal beschikbare reeks wordt 6 % gereserveerd voor de uitvoeringskosten. Deze handelwijze is in de vorige bestedingsplannen ook gehanteerd en akkoord bevonden. De uitvoeringskosten bestaan uit personele-, materiele-, monitoring en evaluatie- communicatie- en onderzoekkosten. Als de kosten lager uitvallen dan de eerdergenoemde 6 % zal het restant weer aan programma uitgaven worden toegevoegd.

In 2024 tot en met 26 voorzien we hogere uitgaven dan wat is voorzien in het kasritme van het CA; de uitgaven in de daaropvolgende jaren zijn lager dan het kasritme van het CA. De hogere concentratie van uitgaven in de jaren tot en met 2026 heeft daarmee de maken dat er juist in de aankomende jaren nog extra investeringen nodig zijn in verschoningsoplossingen, terwijl tegelijkertijd de nieuwe gedragsaanpak wordt uitgerold. Vanaf 2027 zijn investeringen in verschoningsoplossingen niet meer voorzien, daarom blijven de uitgaven daarna structureel lager.

De volgende tabel biedt een meer gedetailleerd inzicht in de bestedingen per post per jaar (voor zover al bekend).

<i>I Uitgaven programma vergroenen reisgedrag</i>							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1a) Uitbreiden werkgeversaanpak	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
1b) Sector-specifieke 'deals recreatief reizen	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1) Totaal Beleidsonderzoek/ ontwikkeling & kleinschalige maatregelen	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
2a) Programma-brede diensten: Alliantieimangement	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
2b) Programma-brede diensten: Communicatiecampagnes	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
2c) Programma-brede diensten: Monitoring en evaluatie	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
2) Totaal programmabrede diensten	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
3) Opgavegerichte regeling	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
4) Nog te programmeren maatregelen	0,0	0,0	7,2	16,2	16,2	16,2	16,2
Totaal programma vergroenen reisgedrag	10,0	10,0	17,2	26,2	26,2	26,2	26,2
<i>II Uitgaven via bestaande programma's</i>							
5a) Stimulering ZE brom/snor	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5b) Stimulering ZE touringcars en doelgroepenvervoer	7,0	6,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5c) Stimulering H2-treinen	0,0	0,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5) Subsidie ZE-voertuigen	11,0	10,0	17,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6) Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit en verduurzaming ketenreis	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
7) Stimulering doorfietroutes	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Totaal bestaande programma's	21,0	20,0	27,0	10,0	10,0	10,0	10,0
<i>Totale uitgaven</i>							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uitgaven (inc. 6% uitvoeringskosten)	32,860	31,800	46,852	38,372	38,372	38,372	38,372
Kasritme CA	14,000	29,000	44,400	44,400	44,400	44,400	44,400
verschil met CA	18,860	2,800	2,452	-6,028	-6,028	-6,028	-6,028

Bedragen in tabel in mln. EUR

Toelichting per post/ rij in de reeks:

- 1) Beleidsonderzoek en -ontwikkeling inc. kleinschalige maatregelen recreatief en werk gerelateerde reizen. Bij op gedragsverandering gerichte interventies voor verduurzaming reisgedrag gaat het om een volledig nieuwe

	beleidsaanpak voor duurzame mobiliteit die tot dusver veel sterker gericht was op stimulering van investeringen in duurzame voertuigen. Deze post betreft enerzijds het opzetten van een aanpak gericht op recreatief reizen, gericht op vergroten en het verbeteren van het duurzame aanbod. Verkend wordt het opzetten van "deals" met een aantal sectoren (denk bijvoorbeeld aan sportbonden en festivals). Voor het opzetten van de deals is ongeveer EUR 1 mln. per jaar nodig. Daarnaast gaat het bij 'beleidsonderzoek en -ontwikkeling om het verbreden en verdiepen van de bestaande aanpak voor werk gebonden mobiliteit. Dit betreft de uitbreiding van de aanpak naar het mkb, en de ontwikkeling van nieuwe thema's zoals als internationaal reizen als onderdeel van de lopende aanpak. Hiervoor is ongeveer EUR 0,5 mln. per jaar nodig. De activiteiten onder deze post dragen bij tot de ontwikkeling van nog te programmeren maatregelen (post 4) waarbij een eventuele samenloop met de opgavegerichte subsidie in beschouwing wordt genomen. 2) <u>Programma-brede vaste lasten</u> betreffen de kosten van drie programma-brede 'diensten' die uitgevoerd moeten worden voor de opstart en implementatie van het nieuwe beleidsprogramma verduurzaming reisgedrag. Hieronder vallen kosten voor alliantiemanagement (bijeenkomsten en onderhoud relaties met doelgroepen), (landelijke en regionale) communicatiecampagnes en het opzetten en implementeren van het monitoring en evaluatie systeem. 3) <u>De 'opgavegerichte subsidieregeling'</u>. Dit wordt de centrale subsidieregeling van het nieuwe programma voor het vergroenen van reisgedrag. Met de regeling subsidiëren we bij wijze van 'prijsvraag' als beproefde methode projecten die door maatschappelijke samenwerkingsverbanden worden aangedragen voor CO2-reductie met betrekking tot recreatief reizen en werk gebonden reizen. De regeling wordt momenteel voorbereid door RVO en zou begin 2024 beschikbaar moeten zijn. Bij de besteding van de middelen gaat het niet alleen om megatonnen CO2-reductie, maar ook om het ingang zetten van een brede maatschappelijke beweging, waarbij iedereen mee kan in de transitie en waardoor het draagvlak voor verduurzaming van reisgedrag verder groeit. Een nulmeting van de CO2-footprint maakt altijd onderdeel uit van de oplossing. Hetzelfde geldt voor een concreet omschreven doel (output met mogelijkheid om door te rekenen naar CO2 reductie: in welke mate wordt de doelgroep worden bereikt, wat is de actie). Met betrekking tot de 'nog uit te werken maatregelen' (post 4) bezien we ook of en zo ja in welke mate aanvullende instrumenten nodig zijn om maximale reductie te realiseren. Mede afhankelijk van de resultaten van het instrument kunnen we een ophoging van de hiervoor voorziene middelen overwegen in de jaren na 2025. 4) <u>Nog te programmeren maatregelen</u>. Zie hierboven: deze maatregelen worden nog ontwikkeld waarbij ook de resultaten en uitbreidingsmogelijkheden van de opgavegerichte subsidie in beschouwing worden genomen. 5) <u>Subsidies voor ZE-voertuigen</u>: dit betreft 4 subsidies voor Waterstoffreinen (bedragen reeds toegezegd in MIRT-brief van 11 november 2022⁴), ZE-Brom/snorfietsen voor minima, ZE touringcars en ZE rolstoelbusjes voor doelgroepenvervoer. Zie onder 2.7 een kort overzicht voor de per instrument verwachte steuncondities en aantallen gesteunde voertuigen. 6) <u>Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit</u>. Op 27 juni gaat het (in beginsel) 5-jarige samenwerkingsprogramma deelmobiliteit formeel van start. Dit betreft een samenwerking tussen lokale en regionale overheden en het Rijk. Deelnemende regio's en gemeentes hebben zich financieel gecommitteerd aan cofinanciering in vooruitzicht op een jaarlijkse bijdrage van het Rijk van EUR 3 mln. per jaar. Naast deze bijdrage aan het samenwerkingsprogramma gaat jaarlijks EUR 1 mln. van de middelen naar onderzoek en gedragsmaatregelen met betrekking tot de verbetering van de duurzame ketenreis.
--	---

⁴ [Kamerbrief over BO MIRT november 2022 en moties en toezeggingen MIRT | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

- | | |
|--|--|
| | <p>7) <u>Subsidie doorfietspaden.</u> In het MIRT (brief 11.11.22) zijn middelen toegezegd voor doorfietspaden, vooralsnog zonder invulling van een bedrag. De S IenW heeft met de Kamer gedeeld op 18 juli 2022 dat zij 6 mln. per jaar beschikbaar wil stellen ter invulling van de MIRT-afspraken. Zie onder 2.7 nadere informatie over verwachte steuncondities en aantallen fietspaden.</p> |
|--|--|

Met Financiën is de onderstaande verdeling afgesproken, waarbij een deel van de middelen nog op de aanvullende post blijft staan. Bij dit overzicht zijn de middelen nog opgenomen inclusief de 6% uitvoeringskosten.

	Voorstel I&W 20/06/2 3	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum tm 2030	Struc
1. Onderzoek en ontwikkeling	Overhevel en naar IenW*	1,6	1,6	0	0	0	0	0	3,2	0
	Resterend op AP	0	0	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	8	Ntb
2. Programma-brede lasten	Overhevel en naar IenW*	3,7	3,7	0	0	0	0	0	7,4	0
	Resterend op AP	0	0	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	18,5	Ntb
3. Subsidie ZE-voertuigen	Overhevel en naar IenW*	11,7	10,6	18	0	0	0	0	40,3	0
	Resterend op AP	0	0	0	0	0	0	0	0	Ntb
4. Opgave gerichte subsidie	Overhevel en naar IenW*	5,3	5,3	0	0	0	0	0	10,6	0
	Resterend op AP	0	0	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	26,5	Ntb
5. Samenwerking deelmobiliteit	Overhevel en naar IenW*	4,2	4,2	0	0	0	0	0	8,4	0
	Resterend op AP	0	0	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	21	Ntb
6. Subsidie doorfietspaden	Overhevel en naar IenW*	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	44,8	0
	Resterend op AP	0	0	0	0	0	0	0	0	Ntb
7. Nog uit te werken	Overhevel en naar IenW*	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Resterend op AP	0	0	7,7	17,2	17,2	17,2	17	76,3	Ntb
Totaal	Overhevel en naar IenW*	32,9	31,8	24,4	6,4	6,4	6,4	6,4	114,7	0
	Resterend op AP	0	0	22,5	32	32	32	31,8	150,3	29
	Totaal	32,9	31,8	46,9	38,4	38,4	38,4	38,2	265	29
Reeks in coalitieakkoord		14	29	44,4	44,4	44,4	44,4	44,4	265	29
Kasschuif		18,9	2,8	2,5	-6	-6	-6	-6,2	0	0

2.7 Wat is de p, wat is de q?

Zie graag voor de hierboven omschreven posten 5 (subsidie ZE-voertuigen) en 7 (subsidie doorfietspaden) in onderstaand tabel verwachte steuncondities en aantallen gesteunde ZE-voertuigen en fietspaden.

Subsidie	Steunbedrag (exc. 6% uitvoeringskosten)	Verwacht resultaat	Verwachte uitgaven Rijk per voertuig
Waterstoftreinen	Totaalbedrag EUR 60 mln. waarvan EUR 15 mln. van het Rijk/ uit dit bestedingsplan (reeds toegezegd/ zie MIRT brief 11/11/22)	4 waterstoftreinen	EUR 3,75 mln.
ZE-brom/snor fietsen voor minima	EUR 8 mln. (S IenW heeft Kamer reeds geïnformeerd over verkenning subsidie). Kosten van een specifieke campagne zijn hier inbegrepen.	7.000 tot 13.000 ZE brom/ snorfietsen voor minima plus communicatiecampagne	EUR 615 tot EUR 1.143
ZE-touringcars	EUR 10 mln. Steun per voertuig naar verwachting tot 50% van de meerkosten van ZE	66 ZE touringcars	EUR 151.000
H2-rolstoelbusjes	EUR 5 mln. Steun per voertuig naar verwachting tot 60% van de meerkosten van ZE	70-80 ZE rolstoelbussen	EUR 62.500 tot EUR 71.428
Doorfietspaden	Co-financieringspercentage ligt nog niet vast en de kosten van paden zijn variabel.	Uitgaande van een cofinancieringspercentage van 30% door het Rijk en gemiddelde kosten per fietspad van EUR 10 mln. realisatie van 2 fietspaden per jaar.	EUR 3 mln. per fietspad

Op basis van de huidige inschatting leidt de inzet van EUR 265 mln. voor verduurzaming van reisgedrag tot CO2-reductie van 0,45 – 0,57 Mton CO2 in 2030. In onderstaand tabel vindt uw onze inschattingen per maatregel/ deelbeleidsterrein. Bij maatregelen gemarkeerd met een 'P' gaat het bij onderstaande getallen niet op een ex ante inschatting van effecten maar om 'reductiepotentieel per beleidsterrein' dat we denken te kunnen realiseren met de beoogde maatregelen. Deze inschatting is gebaseerd ervaringen met eerdere vergelijkbare maatregelen.

	Inschatting CO2 reductiepotentieel (P) of effect (E) in 2030
Totaal CO2-reductiepotentieel programma verduurzaming reisgedrag (posten 1 t/m 4 in de gedetailleerde tabel onder 2.6)	0,12-0,23 (P)
Waarvan: CO2-reductiepotentieel werkgeversaanpak (mkb en hybride werken)	0,07-0,14 (P)

	Waarvan: CO2-reductiepotentieel recreatief reizen en duurzame mobiliteit sport	0,05-0,09 (P)
	Totaal CO2-reductie-effect subsidies ZE voertuigen	0,02-0,03 (E)
	Waarvan: CO2-reductieeffect ZE touringcars en ZE-rolstoelbussen	0,003 (E)
	Waarvan: CO2-reductieeffect ZE bromfietsen/ snorfietsen	0,008-0,02 (E)
	Waarvan: CO2-reductieeffect waterstofreinen	0,01 (E)
	Totaal CO2-reductiepotentieel ruimtelijke oplossingen	0,31 (P)
	waarvan CO2-reductiepotentieel doorfietsroutes	0,0128 (P)
	waarvan CO2-reductiepotentieel samenwerkingsprogramma deelmobiliteit	0,3 (P)
	Totale verwachte CO2-reductie bestedingsplan/ EUR 265 mln.	0,45 -0,57
	We gaan halfjaarlijks de financiën, resultaten en reductie-effecten monitoren van de maatregelen die worden gefinancierd uit de EUR 265 mln. om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de besteding van de middelen doorlopend te kunnen evalueren. Tot dit doel wordt er op dit moment geïnvesteerd in een nieuwe aanpak voor monitoring en evaluatie. We betrekken de IRF bij de resultaten van de halfjaarlijkse monitoring en gaan met de IRF in gesprek over herprioritering van middelen als blijkt dat de in het CA afgesproken reductiedoelstelling van 0,3 tot 0,5 Mton of de doelmatige besteding van middelen binnen het programma anderszins in gevaar komt.	
2.8 Is het een optie om het beleid eerst in een kleinschalig experiment te testen alvorens over te gaan tot bredere uitrol?	Waar mogelijk wordt er gebruik gemaakt van een (in eerste instantie) experimentele aanpak. Experimenten helpen om mensen ervaring op te laten doen met ander gedrag en ondersteunen juist om het draagvlak voor maatregelen te vergroten, daarom is expliciet het doen van experimenten en de inzet van living labs opgenomen in deze aanpak. Ook sociale innovatie en het verder vormgeven van systeeminnovatie is onderdeel van het pakket/resultaat. Integraliteit wordt o.a. aangejaagd door overstijgend te kijken en verbinding van duurzame reisopties in de ruimtelijke ordening te versterken, door o.a. allianties en proeftuinen (allemaal onderdeel van de integrale aanpak).	
2.9 Hoe vindt de <u>uitvoering</u> plaats? Ga daarbij in op: - o Welke partijen zijn er betrokken? - o Welke verantwoordelijkheid heeft iedere partij? - o Welke kosten draagt iedere partij? - o Wat zijn hierbij de belangrijkste risico's bij uitvoering?	Uitvoering vindt plaats o.b.v. programmatische aanpak en reguliere afspraken. Per maatregel en per opgave zullen andere stakeholders worden betrokken bij de uitvoering. Intern is/wordt een programma opgezet wat is/wordt gekoppeld aan de andere trajecten die hier aanvullend op zijn (en vice versa). Onderdeel van dit programma is geen extrapolatie van huidig beleid (wegen), maar focus op minder en anders (trendbreuk). De exacte betrokken partijen zijn ntb, inclusief de risico's. Rol, verantwoordelijkheid, risico's zullen worden vastgelegd, mede ihkv vastlegging MIRT afspraken.	

1.3 Evaluatie (ex post)

Beschrijf hoe vastgesteld gaat worden of de beoogde doelen gehaald worden en geef daarbij antwoord op de volgende vragen

3. Evaluatie (ex post)	
3.1 Welke gegevens zijn er nodig om te evalueren of de doelstelling is behaald? Ga specifiek in op beschikbaarheid en kwaliteit van de gegevens	Monitoring & Evaluatie (M&E) is één van de centrale onderdelen bij de uitvoering van de opdracht en is nodig om de effecten van de maatregelen die onder het bestedingsplan vallen de komende jaren goed in beeld te brengen. De inschatting van het CO2-reductie effect van alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen vormt daarbij een belangrijk vertrekpunt. M&E geschiedt halfjaarlijks en IenW betreft de IRF bij deze exercitie M&E vindt voor alle maatregelen uit het bestedingsplan plaats, waarbij voor wat betreft de invulling onderscheid wordt gemaakt tussen maatregelen die direct onder het nieuwe programma verduurzaming personenreisgedrag vallen en de randvoorwaardelijke investeringen die worden uitgevoerd in het kader van andere directies/ programma's van IenW. Bij deze laatste categorie ligt de nadruk meer op de M&E van de voortgang en de prestaties. Bij de maatregelen die onder het nieuwe programma vallen worden daarnaast ook de (gedrags)veranderingen in beeld gebracht die nodig zijn voor de transitie. Dit wordt meetbaar gemaakt door een jaarlijkse draagvlak en participatie onderzoek waarin we ook houding en attitude ten aanzien van duurzaam reizen gaan meten. Met andere databronnen zoals periodieke verplaatsingsonderzoeken brengen we de daadwerkelijke gedragsveranderingen in kaart. Tenslotte wordt van het totale pakket van maatregelen de bijdrage aan de CO2-opgave in kaart gebracht (outcome). Voor de maatregelen die onder bestaande programma's vallen, bijvoorbeeld het samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit, sluiten we zoveel mogelijk aan bij de bestaande M&E. In Q2 2023 wordt een integraal plan van aanpak opgesteld voor de M&E van het bestedingsplan samen met de maatregeltrekkers. Het plan van aanpak bestaat uit de volgende vier bouwstenen: - Referentiesituatie: Een belangrijk onderdeel van de M&E is het vaststellen van de referentiesituatie. De maatschappelijke transitiekaarten die momenteel worden ontwikkeld geven inzicht in de uitgangssituatie en trends en ontwikkelingen voor de verschillende reismotieven en doelgroepen. - Indicatoren, dataverzameling, modellen en onderzoek: per maatregel wordt een set van indicatoren opgesteld, waarmee de voortgang, output en outcome kan worden gemeten. Goede dataverzameling en ontsluiting van de data is essentieel en vormt een belangrijke basis voor de M&E-opgave. Daarnaast zijn modellen en onderzoek nodig om de effecten van duurzaam gedrag inzichtelijk te maken. Enerzijds gaat het om data en onderzoeken die de gewenste gedragsveranderingen in kaart brengen. Denk aan data over het mobiliteitsgedrag op basis waarvan de ontwikkelingen in de modal split voor verschillende reismotieven in kaart worden gebracht. Hiervoor zijn bestaande databronnen beschikbaar zoals het ODIN van het CBS en het Nationaal Verplaatsingspanel. Voor sommige maatregelen worden specifieke onderzoeken uitgevoerd om de effecten in kaart te brengen. De impact van veranderingen in reizigerskilometers per vervoerwijze op de CO2-uitstoot kan vervolgens met modellen worden doorgerekend. Denk hierbij aan bestaande verkeersmodellen zoals de Mobiliteitsscan van WVL/IenW. Anderzijds gaat het om data die de transitie naar deze gedragsverandering meet. Hierbij gaat het vooral om houding en attitude. Zijn de mensen bereid om te veranderen? Zien we hier veranderingen in optreden? We voeren een jaarlijks draagvlak en participatieonderzoek uit waarin we ook de houding en attitudes van reizigers ten opzichte van duurzaam reizen gaan meten. In het PVA wordt een overzicht opgenomen van bestaande databronnen, modellen en onderzoeken om de

	vastgestelde indicatoren in kaart te brengen. Ook wordt inzichtelijk gemaakt welke aanvullende data, modellen en onderzoeken nodig zijn voor het meten van de indicatoren en het vaststellen van de gedragsveranderingen en effecten. - Effectbepaling van (cluster) van beleidsmaatregelen: voor het bepalen van de CO2-bijdrage sluiten we zoveel mogelijk aan bij de KEV-systematiek die het PBL gebruikt voor het doorrekenen van de effecten van het Klimaatakkoord.
3.2 Hoe wordt doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid <u>gemeten</u>? Welke <u>onderzoeksopzet</u> wordt hiervoor gehanteerd? - Wanneer wordt er gemeten (nul, tussentijds, eindmeting)? - Hoe wordt gerapporteerd over de (tussentijdse) uitkomsten? - Zijn er herijkingmomenten? wat zijn hiervan de gevolgen voor het te behalen doel en de meetbare doelstellingen?	Monitoring & Evaluatie is een continu proces en dient in beleid en in de regio en het bedrijfsleven te worden verankerd. Bij aanvang wordt een M&E-plan opgesteld voor de periode 2024-2030, waarbij de voorgaande onderdelen nader worden uitgewerkt (detailniveau, frequentie, etc.). In dit plan worden tevens wijze en frequentie van rapporteren opgenomen, we gaan uit van een halfjaarlijkse M&E cyclus. De resultaten van de M&E worden vastgelegd in voortgangs- en monitoringsrapportages: - Voortgang van de maatregelen wordt inzichtelijk gemaakt via een halfjaarlijkse voortgangsrapportage - Effecten van de maatregelen en het programma worden inzichtelijk gemaakt via een halfjaarlijkse monitoringsrapportage - Leveren van data over de voortgang en effecten vindt onder verantwoordelijkheid van de maatregeltrekker plaats - De voortgangs- en monitoringsrapportages worden centraal opgesteld onder verantwoordelijkheid van de M&E-trekker van het programma.
3.3 In hoeverre is het <u>doelbereik</u>⁵, <u>doeltreffendheid</u> en <u>doelmatigheid vast te stellen</u>? Zijn er bijvoorbeeld nog andere instrumenten of externe effecten die effect hebben op het resultaat?	Bij een aantal maatregelen is dit 100% vast te stellen (schoon), maar daarnaast zal dit programma verandering/trendbreuk creëren ogv minder en anders, de uitwerking hiervan is onderdeel van het proces. Hier zijn vooralsnog geen expliciete doelstellingen voor opgesteld, maar wordt vormgegeven ten tijde van het proces. Zie ook 3.2. Externe effecten zijn bijv. autonome ontwikkelingen zoals de bevolkingsgroei, maar ook de impact van andere beleidsprogramma's. Dit wordt gecoverd door de programmatische aanpak.
3.4 Wie is <u>verantwoordelijk</u> voor de evaluatie binnen het departement?	Het nieuwe programma voor verduurzaming van personenreisgedrag is eindverantwoordelijk voor de evaluatie. Daar waar middelen beschikbaar worden gesteld aan de andere programma's voor duurzame mobiliteit, voeren zij de evaluatie uit in opdracht van en conform eisen die het programma voor verduurzaming van personenreisgedrag stelt. Betreffende beleidsdirecties worden ondersteund door expertise van het M&E-team van DGMO.
3.5 Hoe verhoudt deze evaluatie zich tot de <u>evaluatieplanning</u> en tot de cyclus van <u>beleidsdoorlichtingen</u> (in welk jaar vindt de beleidsdoorlichting plaats)?	Het programma voor verduurzaming van personenreisgedrag kent zijn eigen cyclus van halfjaarlijks monitoren en rapporteren waarbij er wordt aangehaakt op de Strategische Evaluatie Agenda (onder leiding van directie ISM). Aansluiting bij de evaluatieagenda wordt ingericht zodra de middelen voor het programma beschikbaar komen.

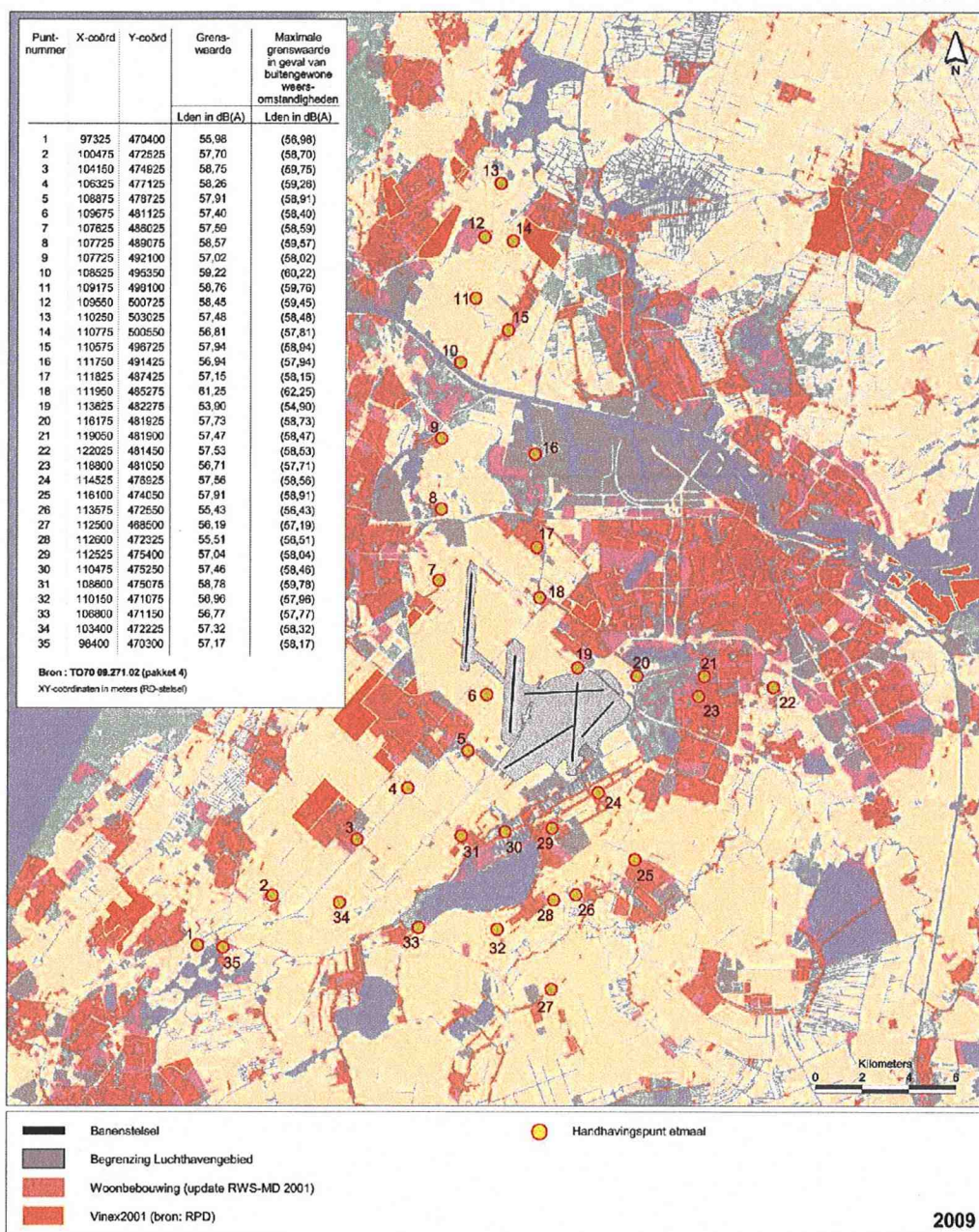
⁵ De mate waarin de beleidsdoelstelling wordt gerealiseerd (niet gerelateerd aan de onderzochte beleidsinstrumenten).

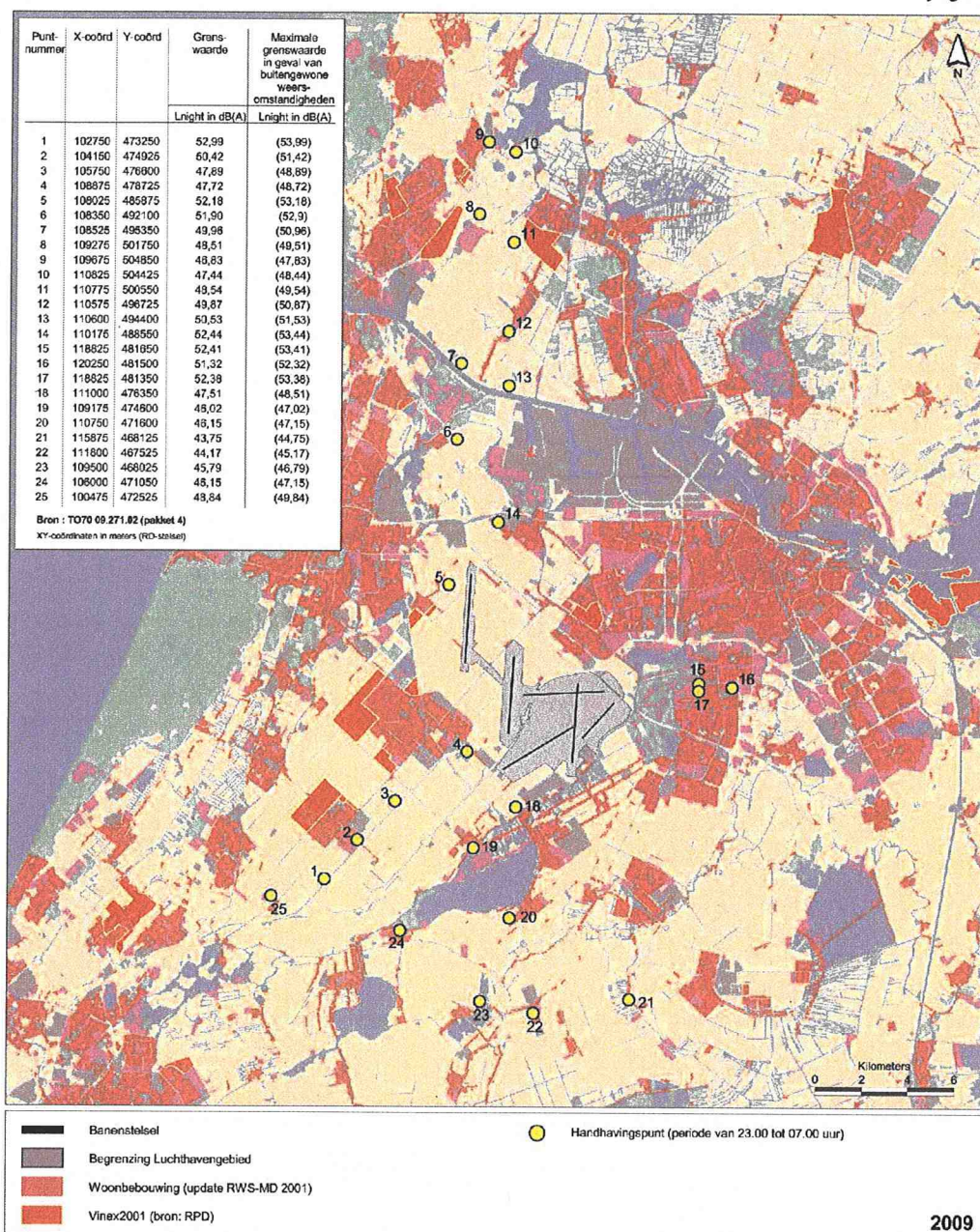
HST XII Bijlage vraag 25

Tabel aantal overschrijdingen grenswaarden handhavingspunten geluid Schiphol (2008 – 2023).

Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport.

Gebruiksjaar	Aantal overschrijdingen (Lden/etmaal)	Handhavingspunt	Aantal overschrijdingen (Lnight/nacht)	Handhavingspunt
2008	2	32, 33	1	21
2009	0	-	0	-
2010	0	-	0	-
2011	0	-	0	-
2012	2	32, 33	0	-
2013	0	-	0	-
2014	1	33	0	-
2015	2	25,33	1	24
2016	4	20, 24, 25, 33	2	18, 20
2017	4	19, 20, 24, 25	1	23
2018	4	19, 20, 25, 30	0	-
2019	5	19, 20, 24, 25, 30	0	-
2020	0	-	0	-
2021	1	20	0	-
2022	0	-	0	-
2023	1	25	0	-





HST XII Bijlage vraag 29

In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) is in hoofdstuk 6 (p.164-165) een overzicht opgenomen van de middelen die in artikel 21 van 2023 tot 2030 beschikbaar zijn. Hieronder zijn de cumulatieve bedragen opgenomen.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NPCE - Budgetten Circulaire Economie artikel 21	69.211	67.607	68.530	51.578	51.555	48.554	48.554	48.554

Hst XII Bijlage vraag 32

In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) is in hoofdstuk 6 (p.164-165) een overzicht opgenomen van de middelen die in artikel 21 van de IenW begroting van 2023 tot 2030 beschikbaar zijn. De cumulatieve bedragen uit dit overzicht zijn in onderstaande tabel opgenomen:

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
NPCE - Budgetten Circulaire Economie artikel 21	69.211	67.607	68.530	51.578	51.555	48.554	48.554	48.554

In feite is geen sprake van een verlaging van de budgetreeks vanaf 2026, maar van het aflopen van een meerjarige ophoging. In de jaren 2023 tot 2025 is jaarlijks 15 miljoen toegevoegd aan het reguliere budget. Bovendien loopt de incidentele budgetreeks voor circulaire ketenprojecten in 2027 af.

Als gevolg van deze aflopende reeks zullen keuzes moeten worden gemaakt ten aanzien van de uitvoering van het NPCE.

Hst XII Bijlage vraag 34

Bijlage 1

Het Centraal Bureau voor de Statistiek geeft een overzicht van het totaal aan Zuiveringsheffing voor Nederland

jaartal	zuiveringsheffing
2019	€ 1,36 miljard
2020	€ 1,37 miljard
2021	€ 1,43 miljard
2022	€ 1,43 miljard
2023	€ 1,61 miljard*

*begroting

Hst XII Bijlage vraag 45

Bijlage bij antwoord vraag 45 begrotingshoofdstuk XII (69833)

Vraag: Kunt u een overzicht geven van de financiering van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de financiering van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Gefinancierd	158.9	155.7	151.4	147.6	157.0	151.1	152.5	157.2	174.6	195.2	182.4	190.1

Bron: Jaarverslagen ILT. Van 2023 is nog geen jaarverslag beschikbaar, dit is de begrotingsstand bij najaarsnota.
Bedragen * € mln.

Ter toelichting bij dit overzicht is het goed om te weten dat tussen 2000 en 2013 de rijksinspecties 25% van hun personeel inleverden en dat er 23 diensten voor toezicht werden samengevoegd tot 10 rijksinspecties. De ILT is ontstaan uit deze samenvoeging, als een fusiedienst waarin vele voorheen zelfstandige inspecties zijn samengevoegd. Zo is per 1 januari 2012 de ILT ontstaan als één nieuwe organisatie waarin de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie, zelf producten van eerdere fusies, zijn samengevoegd. In 2015 is de ILT opnieuw gefuseerd, ditmaal met het voormalig Centraal Fonds Volkshuisvesting. Dat is, als onderdeel van de ILT, de Autoriteit Woningcorporaties gaan vormen.

Verklaring ontwikkeling:

In 2012 en 2013 is de nieuwe ILT gecompenseerd voor de fusie met de VROM-inspectie. In 2014 en 2015 is een teruggang in de begroting te zien, die voornamelijk het gevolg is van de laatste tranche van de taakstellingen uit de kabinetten Rutte I en Rutte II. Vanaf 2016 neemt de begroting van de ILT geleidelijk toe door de compensatie voor nieuwe taken en voor loon- en prijsontwikkelingen. De stijging van de begroting in 2020 en 2021 is te verklaren door de intensivering voor de Luchtvaartautoriteit (€ 8,5 mln) en een impuls voor een structurele intensivering van het toezicht, Merkbaar Meer (€ 15 mln). Sinds 2022 is de ILT geen agentschap meer en hierdoor zijn een aantal begrotingstechnische wijzingen doorgevoerd, dit verklaart de daling van 2021 op 2022. Bijvoorbeeld doordat de Autoriteit Woningcorporaties vanaf 2022 geen onderdeel meer uitmaakt van de ILT-begroting (€ -9.8 mln). Ook is in 2022 een deel van budget overgeheveld voor het op departementsniveau bekostigen van centrale dienstverlening (€ -17.8 mln). De daling in 2022 wordt gedempt door nieuwe taken zoals de intensivering van opsporing milieucriminaliteit (in 2022 € 2 mln, in 2023 € 4 mln) en Werk aan Uitvoering, een overheidsbreed programma ter verbetering van de publieke dienstverlening (in 2022 € 2 mln, in 2023 € 6,3 mln). In 2023 zorgen deze reeksen voor een stijging, daarnaast is in 2023 ook geïntensiveerd op cybercriminaliteit (€ 1,5 mln).

Hst XII Bijlage vraag 48

Hierbij ontvangt u een overzicht van de financiële steun die het ministerie van IenW voor het Versnellingshuis Nederland Circulair! middels incidentele en begrotingssubsidie heeft verstrekt aan de mede-initiatiefnemers van het Versnellingshuis: VNO-NCW/ MKB-Nederland, en MVO-NL en Het Groen brein in de periode van 2019 tot en met 2023.

	2019	2020	2021	2022	2023	totaal
MVO.NL en HGB	600.000	600.000	600.000	600.000	500.000	2.900.000
VNO-NCW/MKB-NL					250.000	250.000
totaal						3.150.000