

Hotspots van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2011 -

Actualisatie van

Hotspots van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2005)2010-2021

Versie 3.0
Datum 13-12-2022
Status vastgesteld
Kenmerk IenW/BSK-2022/297316
Vastgesteld in het strategisch informatieoverleg (SIO) op 13-12-2022
Aanpassing titelblad 27 april 2023

Toelichting

Inleiding

Op grond van artikel 5, 1, sub e, van het Archiefbesluit 1995 kunnen in bijzondere gevallen archiefstukken die in een selectielijst zijn gewaardeerd als te vernietigen alsnog worden gewaardeerd als te bewaren. Eén mogelijk instrument is de periodieke hotspotmonitor, zoals deze door de handreiking [Belangen in Balans \(versie 1.0\)](#) (BiB) van het Nationaal Archief wordt omschreven.

Hotspots: definitie en criteria

Een hotspot is een gebeurtenis of kwestie die zorgt voor een opvallende of intensieve interactie tussen overheid en burgers en/of burgers onderling. Het gaat dus om zaken die veel maatschappelijke beroering veroorzaken. Een hotspot voldoet aan één of meer van de volgende criteria:

- Er is sprake van een (schokkende) gebeurtenis of reeks van gebeurtenissen die voor veel maatschappelijke beroering zorgt en waarvoor uitzonderlijk veel aandacht bestaat in de media. Bijvoorbeeld: de schietpartij in een winkelcentrum in Alphen aan den Rijn (2011); de vuurwerkcramp in Enschede (2000); het neerstorten van vlucht MH17 (2014); het uitbreken van de vogelgriep (2014).
- Er is sprake van een gebeurtenis of kwestie die belangrijke principiële tegenstellingen tussen burgers aan het licht brengt, het debat over de kwestie maakt veel emoties los. Bijvoorbeeld: de discussie over Zwarte Piet (2013 e.v.).
- Er is sprake van een gebeurtenis of kwestie die aanleiding is voor een intensief publiek debat over het functioneren van de Nederlandse overheid. Bijvoorbeeld: het delen van de metadata van telefoonverkeer met de NSA door de AIVD (2014); de Schipholbrand (2005).
- Er is sprake van een politieke kwestie waardoor de positie van de minister of het Kabinet ernstig is bedreigd. Bijvoorbeeld: de fraude met toeslagen door Bulgaren (2013); de nationalisatie van ABN-AMRO (2008).

Hotspotmonitor: instrument voor identificatie van hotspots

De hotspotmonitor is gericht op het identificeren van gebeurtenissen en kwesties in de samenleving die grote invloed hebben uitgeoefend op de activiteiten waar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat¹ verantwoordelijk voor was of een belangrijke rol of bijdrage aan heeft geleverd. Hotspots waar het ministerie een indirecte rol heeft gespeeld zijn niet opgenomen in bijgaande lijst.

Bij de bepaling van de hotspots heeft de vraag of gebeurtenissen als te vernietigen of te bewaren zijn gewaardeerd geen rol gespeeld (ook gebeurtenissen die als blijvend te bewaren zijn gewaardeerd kunnen als hotspot worden aangemerkt).

Het doel van de periodieke hotspotmonitor is om ervoor te zorgen dat de archiefbescheiden die betrekking hebben op deze hotspots worden aangewezen voor blijvende bewaring. De gehanteerde criteria en procedure zijn beschreven en vastgelegd in de [selectielijst voor de archiefbescheiden van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vanaf 2010](#)², meer in het bijzonder in onderdeel 3.2.3 Criteria voor uitzonderingen/op pagina 37.

Verhouding tot de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

De AVG gaat uit van het principe van doelbinding: persoonsgegevens mogen enkel verwerkt worden voor uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden en niet zomaar voor andere doeleinden. De AVG maakt daarbij een onderscheid tussen gewone persoonsgegevens, bijzondere persoonsgegevens en

¹ Per 14 oktober 2010 is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) ontstaan vanuit een fusie tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Per 26 oktober 2017 is de naam van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) gewijzigd in Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Deze actualisatie van het ministerie van IenW betreft de periode 2018-2021.

² Deze selectielijst is niet geactualiseerd sinds de naamsverandering naar IenW.

strafrechtelijke gegevens. Meer informatie hierover is te vinden op de website van de Autoriteit Persoonsgegevens: <https://autoriteitpersoonsgegevens.nl>.

Voor blijvend te bewaren gegevens geldt ook de 'archivering in het algemeen belang'. Archivering in het algemeen belang is in de AVG beperkt tot overheidsinstanties of openbare of particuliere organen die wettelijk verplicht zijn om archiefbescheiden te beheren. Het uitgangspunt is dat archiefvormers 'archivering in het algemeen belang' al toepassen tijdens het verzamelen van persoonsgegevens en dus niet alleen ná overbrenging naar een archiefbewaarplaats. In het kader van 'archivering in het algemeen belang' is het permanent bewaren van persoonsgegevens verenigbaar met de oorspronkelijke rechtmatige doeleinden waarvoor ze zijn verzameld. De belangenafweging en motivatie tot het permanent bewaren moet zijn neerslag vinden in de selectielijst, waarover, desgevraagd, verantwoording moet kunnen worden afgelegd.

Concreet vermeldt de selectielijst van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu reeds voor elk proces of en, zo ja, welke categorie persoonsgegevens wordt verwerkt. Daarbij aansluitend wordt de wettelijke grondslag aangegeven op basis waarvan de organisatie de gegevens oorspronkelijk heeft verwerkt en wordt verduidelijkt welke persoonsgegevens (BSN, NAW-gegevens, medische gegevens, IP-adressen, enzovoort) worden verwerkt. Een beslissing tot blijvende bewaring wordt uiteindelijk gemotiveerd in de systeemanalyse. De hotspotlijst bouwt voort op de selectielijst en dient dus enkel de (eventuele) gewijzigde waardering te verantwoorden, zonder alle informatie uit de selectielijst te hernemen.

Verantwoording proces

Het rapport *Trendanalyse en Hotspotmonitor IenM (2005)2010-2017* is op 17 juli 2019 door de CIO-Raad van het ministerie vastgesteld. Vanuit dit rapport is in samenwerking met het Nationaal Archief gekomen tot de voorliggende *Hotspots van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2005)2010-2017*. Het is opgesteld op grond van de verplichtingen voortkomend uit de Archiefwet en is ter aanvulling op de bestaande wettelijke Selectielijst IenM, dat op generiek niveau het regime van bewaren en vernietigen van archiefbescheiden regelt.

Op 24 juni 2019 is in het Strategisch Informatie Overleg IenW – Nationaal Archief (SIO) een kort verslag gegeven van het proces van totstandkoming van de Trendanalyse en Hotspotmonitor (2005)2010-2017 en is de conceptlijst met hotspots besproken. Op 19 november 2019 is de voorliggende *Hotspots van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2005) 2010-2017* in het SIO vastgesteld.

Voor de actualisatie is in juni 2021 een brede uitvraag gedaan bij de onderdelen van het ministerie. Op basis daarvan is een groslijst opgesteld. De gebeurtenissen op de groslijst zijn door een werkgroep van (archivering) adviseurs van IenW beoordeeld op de hiervoor genoemde criteria. Zo is tot een short list gekomen waarvan de gebeurtenissen zijn uitgewerkt in factsheets. Over de shortlist is brede afstemming gezocht binnen de IenW organisatie. Daarna is door de werkgroep in samenwerking met het Nationaal Archief gekomen tot voorliggende *Hotspots (2005) 2018 – 2021, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Actualisatie 2021*.

Op 16 september 2021 heeft de CIO Raad IenW besloten dat dit document in het SIO met de Rijksarchivaris van 12 oktober 2021 kan worden vastgesteld. Op 12 oktober 2021 is voorliggende document in het SIO vastgesteld.

De opvolgende versie waarin enkel de einddata van de hotspots COVID-19 en Brexit zijn toegevoegd, werd vastgesteld in het SIO van 13 december 2022. Het titelblad werd op 27 april 2023 aangepast met verwijzing naar begindatum van de opgenomen hotspots (2011) en open einddatum omdat nog niet alle hotspots voorzien zijn van een einddatum.

Disclaimer

Na vaststelling van de hotspotlijst zal bepaald worden welke archiefbescheiden uitgezonderd worden van vernietiging. Mogelijk zijn archiefbescheiden al vóór vaststelling van een hotspotlijst vernietigd volgens de geldende selectielijst. Het is ook mogelijk dat archiefbescheiden met betrekking tot een hotspot niet uitgezonderd worden van vernietiging omdat deze niet van belang blijken te zijn voor de reconstructie van de hotspot.

Hotspots Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Uniek nummer	nr. 1
Hotspot	<p><i>MH17</i></p> <p>Op 17 juli 2014 is een Boeing 777-200ER van Malaysia Airlines met vluchtnummer MH17 neergehaald bij het Oost-Oekraïense dorp Hrabove in het Donetskbekken, in een gebied waar op dat moment een pro-Russische opstand gaande was. Aan boord waren 298 mensen, 283 passagiers en 15 bemanningsleden.</p>
Datering	17 juli 2014 – juli 2019
Criteria	<p>Maatschappelijke beroering / media-aandacht <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Tegenstellingen tussen burgers / emoties <input type="checkbox"/></p> <p>Debat functioneren overheid <input type="checkbox"/></p> <p>Positie minister/kabinet <input type="checkbox"/></p>
Nadere omschrijving	<p>Op 1 maart 2016 heeft de Kamer bij motie kenbaar gemaakt dat alle relevante informatie omtrent het dossier MH17 blijvend bewaard dient te worden³. Het kabinet heeft zich aan deze motie gecommitteerd. In lijn met de motie heeft de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) van het Secretarissen-Generaal Overleg (SGO) de opdracht gekregen het traject Rijksbreed te coördineren vanuit het Nationaal Archief. De uitvoering is belegd bij het project 'Blijvend in ons geheugen: nationale crisis MH17'. De afspraak is dat alle relevante en procesgebonden informatie omtrent het dossier <i>Neerhalen vlucht MH17</i> door de betrokken organisaties in kaart wordt gebracht en blijvend wordt bewaard. Dit betekent concreet dat de informatie is geïdentificeerd, geïndexeerd en duurzaam toegankelijk blijft.</p>
Rol organisatie	<p>Beantwoording Kamervragen, sturen van Kamerbrieven, beleid verdedigen in Tweede Kamer, in <i>International Civil Aviation Organization (ICAO) Assembly</i> sept 2016, Nederland vertegenwoordigd. Beleidsverantwoordelijk voor aspecten luchtverkeer: luchtverkeersleiding, ATC, ATM, radar, etc. Analyses vluchtpatroon MH17, radaranalyses, etc., relatie voor luchtruimzaken met Europese Commissie, Eurocontrol en ICAO. Zie voor overzicht https://www.nationaalarchief.nl/archiveren/nieuws/project-blijvend-in-ons-geheugen-nationale-crisis-mh17/</p>
Mogelijke andere betrokken rijksorganisaties	<p>https://www.nationaalarchief.nl/archiveren/nieuws/project-blijvend-in-ons-geheugen-nationale-crisis-mh17/</p>

³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/33996/kst-33997-73.html>

Uniek nummer	nr. 2
Hotspot	<i>Aanvaring Stuw Grave</i> Op donderdag 29 december 2016 voer bij mistig weer een binnenvaartschip geladen met benzeen tegen de gesloten stuw op de Maas bij Grave.
Datering	29 december 2016 – 3 mei 2018 ⁴
Criteria	Maatschappelijke beroering / media-aandacht <input checked="" type="checkbox"/>
	Tegenstellingen tussen burgers / emoties <input type="checkbox"/>
	Debat functioneren overheid <input type="checkbox"/>
	Positie minister/kabinet <input type="checkbox"/>
Nadere omschrijving	Op donderdag 29 december 2016 voer het met 2.000 ton benzeen beladen binnenvaartschip Maria Valentine op de Maas in dichte mist tegen de gesloten stuw bij Grave. Door de kracht van de aanvaring kwamen vijf jukken van de stuw los en ontstond daarin een opening waar het water direct met kracht doorheen stroomde. Het schip gleed door de opening en kwam drie meter lager aan de andere kant van de stuw terecht, waarbij aan dek zware schade ontstond. Bij het ongeval vielen geen slachtoffers en kwam slechts een zeer geringe hoeveelheid benzeen vrij. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) besloot om een onderzoek in te stellen, primair omdat het ongeval meerdere dimensies kent waaruit mogelijk veiligheidslessen kunnen worden getrokken. Het onderzoeksrapport van de OVV is op 3 mei 2018 opgeleverd.
Rol organisatie	Crisisbeheersing in de eerste 48 uur na de aanvaring: het inschakelen van hulpdiensten vanwege de gevaarlijke stoffen en het beperken van de waterpeildaling en daardoor de stremming voor de scheepvaart.
Mogelijke andere betrokken rijksorganisaties	Ministerie van IenM, ILT, Rijkswaterstaat, de drie betrokken veiligheidsregio's (Gelderland-Zuid, Brabant-Noord en Limburg-Noord) en de betrokken waterschappen (Rivierenland, Aa en Maas en Limburg)

⁴ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/7004/stuw-grave-varen-met-gevaarlijke-stoffen-in-mist-aan-banden>

Uniek nummer	nr. 3
Hotspot	<i>Invoering maximumsnelheid 130 km/u</i> "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht ⁵ .
Datering	28 november 2011 ⁶ – 1 september 2012 ⁷
Criteria	Maatschappelijke beroering / <input checked="" type="checkbox"/> media-aandacht
	Tegenstellingen tussen burgers / <input checked="" type="checkbox"/> emoties
	Debat functioneren overheid <input type="checkbox"/>
	Positie minister/kabinet <input type="checkbox"/>
Nadere omschrijving	Sinds 1 september 2012 is de standaardlimiet op Nederlandse snelwegen 130 km per uur. Op diverse plekken en tijden geldt echter een lagere limiet in verband met de verkeersveiligheid, de aanwezigheid van woon- of natuurgebieden, het effect op de luchtkwaliteit, en geluidshinder. Hoewel de maatregel bij veel autobezitters populair was, kwam er kritiek van milieuorganisaties en omwonenden. De hogere maximumsnelheid zou leiden tot een hogere CO2-uitstoot en meer geluidshinder. Bovendien werden er zorgen geuit over de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ook voorstanders van het beleid lieten zich kritisch uit. Dit als gevolg van de onduidelijkheden over de trajecten waar 130 km/u mag worden gereden, alsmede de vele trajecten waar teruggeschakeld dient te worden naar 120 km/u of 100 km/u.

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2011/11/28/onderzoek-invoering-verhoging-maximumsnelheid-naar-130-km-h-samenvattende-analyse-experiment-en-uitwerking-voorstel-landelijke->

⁷ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2012-374.html>

	nr. 3 vervolg
Rol organisatie	<p>Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) heeft per 1 september 2012 de maximumsnelheid op de autosnelwegen verhoogt naar 130 kilometer per uur. Alleen waar 130 niet mogelijk is vanwege het milieu en de verkeersveiligheid geldt een lagere maximumsnelheid.</p> <p>Om de verhoging van de maximum snelheid mogelijk te maken trekt de minister € 132 miljoen uit en wordt circa € 50 miljoen eerder geïnvesteerd. Het gaat daarbij onder andere om investeringen in extra schermen voor de luchtkwaliteit en nieuwe verkeersborden bij wegen waar niet de gehele dag 130 kilometer per uur kan worden gereden. Investerings voor geluid (bijvoorbeeld geluidschermen en Zoab) worden eerder gedaan zodat ook op de langere termijn binnen de afgesproken geluidsplafonds wordt gebleven.</p> <p>Ongeveer honderd medewerkers van Rijkswaterstaat hebben in de nacht van 31 augustus 2012 2263 verkeersborden voor de wijziging vervangen. Ook zijn de 65 grensborden vervangen. Daarop prijkt nu een 130.</p> <p>In een brief aan de Tweede Kamer staat de minister uitgebreid stil bij de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ze houdt onverkort vast aan de nationale doelstellingen om de aantallen verkeersslachtoffers terug te dringen. Uit de analyse die in het kader van het experiment is gedaan, blijkt dat een hogere snelheid zonder extra maatregelen kan leiden tot meer dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden. Om de gewenste dalende trend van verkeersslachtoffers vast te houden trekt de minister € 85 miljoen extra uit voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de snelwegen.</p>
Mogelijke andere betrokken rijksorganisaties	Ministerie van IenM, Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en handhavende instanties

Uniek nummer	nr. 4
Hotspot	<p><i>Moerdijkbrand</i></p> <p>Op 5 januari 2011 woedde een grote brand bij het bedrijf Chemie-Pack in het haven- en industriegebied te Moerdijk. Bij de brand kwamen flinke hoeveelheden chemische stoffen vrij. Er ontstond een rookwolk die zich boven Dordrecht en omstreken verspreidde en vervolgens op grotere hoogte over een groot deel van Nederland trok.</p>
Datering	05-01-2011 – 09-07-2015 ⁸
Criteria	Maatschappelijke beroering / <input checked="" type="checkbox"/> media-aandacht
	Tegenstellingen tussen burgers / <input type="checkbox"/> emoties
	Debat functioneren overheid <input type="checkbox"/>
	Positie minister/kabinet <input type="checkbox"/>
Nadere omschrijving	<p>Minstens twintig hulpverleners die bij de brand bij het bedrijf Chemie-Pack te Moerdijk betrokken waren, zijn vanwege gezondheidsklachten behandeld in het ziekenhuis. Daarnaast zijn er nog minstens 150 andere personen bekend wiens gezondheidsklachten mogelijk aan de brand te wijten zijn. Naar aanleiding van de brand is een onderzoek ingesteld door de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV). De resultaten van het onderzoeksrapport (d.d. 9 juli 2015) hebben bijgedragen aan een betere crisisbeheersing en communicatie door overheden, waardoor onder meer effectiever kon worden opgetreden door betrokken instanties na de Shell-explosie in 2014.</p>
Rol organisatie ⁹	<p>Door de tussenkomst van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) kon de Milieu Ongevallen Dienst (MOD) van het RIVM worden ingezet om de regionale brandweer van Zuid-Holland Zuid en overige betrokken diensten te ondersteunen. Het Ministerie van I&W is medeverantwoordelijk voor het voorkomen en beheersen van ongelukken bij bedrijven die werken met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen, conform de Europese richtlijn vastgelegd in het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).</p>
Mogelijke andere betrokken rijksorganisaties	Ministeries van IenM, Rijkswaterstaat, V&J en VWS.

⁸ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/3438/explosies-mspo2-shell-moerdijk>

⁹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-26956-75.html>

Uniek nummer	Nr. 5
Hotspot	Brexit
Datering	Oktober 2016 – 1 januari 2021
Criteria	<input checked="" type="checkbox"/> Maatschappelijke beroering / Media aandacht
	<input type="checkbox"/> Tegenstellingen tussen burgers / emoties
	<input type="checkbox"/> Debat functioneren overheid
	<input type="checkbox"/> Positie minister/kabinet
Nadere omschrijving	Deze hotspot is van toepassing bij de bestuurskern van IenW. Het Verenigd Koninkrijk (VK) heeft de Europese Unie (EU) op 31 januari 2020 verlaten. De VK en de EU hebben in 2020 een akkoord bereikt over hun nieuwe partnerschap. In het akkoord staan afspraken en regels die sinds 1 januari 2021 gelden. Na realisatie van de Brexit en het bereiken van dit akkoord is de inzet van IenW verminderd en is de maatschappelijke en media aandacht afgenomen. Derhalve is 1 januari 2021 de einddatum voor de hotspot Brexit bij IenW.
Rol organisatie	Juridische advisering. Beantwoorden Kamervragen. Internationaal handelsakkoord op het gebied van luchtvaart, wegvervoer, spoor, ferryhavens, handhaving op zee. Deelname aan internationale overlegorganen.
Betrokken (rijks-) organisaties	Ministerie van Buitenlandse Zaken, NCTV

Uniek nummer	Nr. 6
Hotspot	Covid-19 crisis
Datering	Maart 2020 - Juli 2022 (juli 2020 voor Rijkswaterstaat (RWS))
Criteria	<input checked="" type="checkbox"/> Maatschappelijke beroering / Media aandacht
	<input checked="" type="checkbox"/> Tegenstellingen tussen burgers / emoties
	<input checked="" type="checkbox"/> Debat functioneren overheid
	<input checked="" type="checkbox"/> Positie minister/kabinet
Nadere omschrijving	<p>De coronacrisis of coronapandemie is de uitbraak in december 2019 en de wereldwijde verspreiding in 2020 van de ziekte COVID-19 en de gevolgen hiervan voor de samenleving.</p> <p>In de periode tussen 12 en 29 december 2019 werd in Wuhan (Volksrepubliek China) bij patiënten symptomen van een 'longontsteking van onbekende oorsprong' waargenomen. De veroorzaker blijkt een nieuw coronavirus te zijn, dat de Chinese autoriteiten op 7 januari 2020 identificeren. Op 11 februari 2020 geeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de ziekte een naam: COVID-19.</p> <p>De pandemie heeft wereldwijde gevolgen en ontwricht de samenleving en economie. Ook in Nederland zijn de gevolgen snel merkbaar door diverse verstrekkende maatregelen die het kabinet oplegt om besmetting tegen te gaan. De hele samenleving wordt platgelegd: naast de invoering van onder andere het gebruik van mondkapjes, wordt thuiswerken de norm, sluiten winkels, horeca en scholen de deuren, worden evenementen afgelast en sociale contacten ingeperkt. Bovendien wordt de noodverordening van de avondklok ingesteld. De opeenstapeling van maatregelen en de duur van de maatregelen werkt steeds sterker wordende emoties in de samenleving in de hand, vooral de avondklok wekt veel weerstand op.</p> <p>Met ingang van juli 2022 is de aparte programmadirectie COVID-19 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) opgeheven. Het werk wordt waar nodig voortgezet in de normale processen bij de dienstonderdelen waarvoor de reguliere selectielijst wordt gehanteerd. Vanwege het verschil in impact op de werkprocessen van de betrokken diensten worden verschillende einddata gebruikt. Voor de bestuurskern, de Inspectie Leefomgeving en Infrastructuur (ILT) en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) is de einddatum van de IenW programmadirectie COVID-19 gebruikt als einddatum van de hotspot. Dat is 1 juli 2022. Voor RWS is het voorstel om als einddatum 31 juli 2020 te hanteren. Dit is na het moment (12 juli 2020) waarop de crisisorganisatie (die onderdeel was van RWS) was gestopt en het doorstartteam RWS van start ging. Het werkproces van het doorstartteam RWS valt onder de reguliere selectielijst.</p>
Rol organisatie	Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is een rol weggelegd in het aanpassen van wet- en regelgeving voor het (inter)nationale transport over weg, spoor, water en door de lucht. De mondkapjesplicht in het OV en maatregelen (testen) in de luchtvaart zijn daar voorbeelden van. Daarnaast is worden er overleggen gevoerd

	met sectorpartijen (o.a. KLM, Schiphol, NS, scheepvaart en de wegtransportsector).
Betrokken (rijks-) organisaties	Alle departementen, EU, sectorpartijen, ZBO's (Airport Coordination Netherlands (ACNL) en RDW). Deze hotspot geldt voor de bestuurskern, RWS, ILT en het KNMI.

Uniek nummer	Nr. 7
Hotspot	Beroering rond stikstofproblematiek Luchtruimherziening – Lelystad Airport
Datering	2018 – Nog te bepalen
Criteria	<input checked="" type="checkbox"/> Maatschappelijke beroering / Media aandacht
	<input checked="" type="checkbox"/> Tegenstellingen tussen burgers / emoties
	<input checked="" type="checkbox"/> Debat functioneren overheid
	<input type="checkbox"/> Positie minister/kabinet
Nadere omschrijving	<p>Feitenrelaas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op 21 februari 2018 maakt de minister van IenW bekend dat de opening van de uitbreiding van Lelystad Airport verzet wordt naar 2020 ivm o.a. geconstateerde rekenfouten in de milieueffectenrapportage (MER). • Op 2 juli 2019 werd bekend dat de opening in 2020 ook niet haalbaar zal zijn dit mede doordat de verwachten uitspraken van de Raad van State over stikstof en de goedkeuring van de Europese Commissie op de uitbreiding van de plannen. • Op 20 januari 2021 worden de plannen voor de opening opnieuw uitgesteld n.a. uitspraak van de Raad van State over het gebruik van foutieve rekenmodellen voor berekeningen over de neerslag van stikstof in natuurgebieden. • Op 25 januari 2021 wordt Lelystad Airport door de Tweede Kamer in een commissievergadering als controversieel verklaard.
Rol organisatie	Het maken, verantwoorden en uitdragen van beleid. Verantwoording Kamer. Kennis en advies. Beleidsuitvoering.
Betrokken (rijks-) organisaties	RIVM

Uniek nummer	Nr 8.
Hotspot	Stint ongeval op bewaakte spoorwegovergang in Oss
Datering	20 september 2018 – februari 2021
Criteria	<input checked="" type="checkbox"/> Maatschappelijke beroering / Media aandacht
	<input type="checkbox"/> Tegenstellingen tussen burgers / emoties
	<input checked="" type="checkbox"/> Debat functioneren overheid
	<input type="checkbox"/> Positie minister/kabinet
Nadere omschrijving	<p>Op 20 september 2018 vond er een tragisch ongeluk plaats met een Stint. Dat was de aanleiding voor meerdere onderzoeken en om de Stint van de weg te halen en waarbij de rechter na uitspraak in kort geding het schorsingsbesluit van de minister in stand houdt. De Stint blijft voorlopig niet toegestaan op de openbare weg.</p> <p>Aantal punten die eruit springen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Na het ongeval in Oss hebben is het onderzoek naar de toedracht van het ongeluk onder leiding van het Openbaar Ministerie (OM) uitgevoerd door het Nederlands Forensisch Instituut en de politie. - De ILT heeft TNO opdracht gegeven om een uitgebreid technisch onderzoek te doen naar de veiligheid van de Stint. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Technisch onderzoek Stint'. - In november 2018 hebben diverse personen en bedrijven tijdens een bijeenkomst concrete verbetervoorstellen voor de Stint aangedragen. TNO heeft de verbetervoorstellen geanalyseerd en geëvalueerd in het rapport 'Analyse verbetervoorstellen'. - Vooral bij RTL Nieuws was de toon dat ministerie en inspectie informatie achter hielden. De minister pareert dit in een Kamerdebat (AO). In dat debat wordt ook duidelijk dat de ILT wel bevoegd is tot het doen van onderzoek aan de Stint n.a.v. het ongeval in Oss. Maar vóór het ongeval was de ILT niet de toezichthouder op de Stint als verkeersproduct, dat betrof de RDW. - Minister van Nieuwenhuizen is voornemens het aanwijzingsbesluit van de Stint in te trekken, waarmee het schorsingsbesluit zal komen te vervallen. Intrekking betekent dat opnieuw beoordeeld moet worden of de Stint kan worden toegelaten tot de openbare weg, hetgeen vervelende gevolgen heeft voor gebruikers van de Stint, zoals de kinderopvangsector. Veiligheid staat voor haar voorop en zij zal zich inzetten om in overleg met betrokkenen te kijken of en hoe een voertuig zoals de Stint weer gebruikt zou kunnen worden. Dat vereist dus in ieder geval een voertuig dat aan het nog te herijken toetsingskader voldoet. - Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OvV) voert onderzoek uit naar de wijze waarop in Nederland bijzondere voertuigen zoals de Stint op de openbare weg worden toegelaten.
Rol organisatie	Het maken, verantwoorden en uitdragen van beleid. Verantwoording Kamer. Kennis en advies. Incidentonderzoek
Betrokken (rijks-) organisaties	I en W, OM, Rijksdienst voor het Wegverkeer

Uniek nummer	Nr. 9
Hotspot	Verbreding A27 Amelisweerd
Datering	17 november 2020 (tracébesluit) - nader te bepalen
Criteria	<input checked="" type="checkbox"/> Maatschappelijke beroering / Media aandacht
	<input type="checkbox"/> Tegenstellingen tussen burgers / emoties
	<input checked="" type="checkbox"/> Debat functioneren overheid
	<input type="checkbox"/> Positie minister/kabinet
Nadere omschrijving	<p>De verbreding van de A27/A12 Ring Utrecht is afgesproken in het regeerakkoord. De Ring Utrecht functioneert als een draaischijf voor doorgaand verkeer. De Ring liep vóór corona voortdurend vast; en de verwachting is dat als de coronacrisis voorbij is, het verkeer hier opnieuw vast zal lopen. In november tekende minister Van Nieuwenhuizen daarom het tracébesluit voor verbreding van dit deel van de Ring. In het besluit is vastgelegd dat de bomen die op landgoed Amelisweerd gekapt moeten worden, ruimhartig worden gecompenseerd; er komen meer bomen terug dan er om gaan. ook wordt de weg stiller.</p> <p>Door burgers, demonstranten en media wordt de nut en noodzaak van de verbreding van de A27/A12 ter discussie gesteld. Onder meer doordat thuiswerken na de corona-crisis blijvend zou zijn, de verwijdering van bomen in natuurgebied Amelisweerd zou ongewenst zijn en de wegverbreding wordt in relatie tot de stikstofcrisis gebracht. Er is een petitie gehouden tegen de verbreding die 130.000 keer is ondertekend en een beroepszaak is bij de Raad van State aangespannen.</p>
Rol organisatie	Het maken, verantwoorden en uitdragen van beleid. Verantwoording Kamer. Kennis en advies. Beleidsuitvoering.
Betrokken (rijks-) organisaties	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Uniek nummer	Nr. 10
Hotspot	Nationale ramp overstroming Limburg 2021
Datering	12 juli 2021 (vooroverleg) – 13 juli (opschaling) - 23 juli 2021 (afschaling crisisorganisatie)
Criteria	<input checked="" type="checkbox"/> Maatschappelijke beroering / Media aandacht
	<input type="checkbox"/> Tegenstellingen tussen burgers / emoties
	<input type="checkbox"/> Debat functioneren overheid
	<input type="checkbox"/> Positie minister/kabinet
Nadere omschrijving	Vanaf woensdag 13 juli t/m donderdag 14 juli regent het (te) hard en lang in Limburg, België en Duitsland. Hierdoor krijgen Limburgse dorpen en steden, spoor- en snelwegen te maken met grote wateroverlast. Evacuaties vonden plaats als gevolg van de hoogste waterstand van de Maas ooit gemeten. Grote materiële schade in onder andere Valkenburg (Geul). Na crisisberaad heeft het kabinet op 14 juli de overlast tot nationale ramp verklaard.
Rol organisatie	KNMI, Rijkswaterstaat (RWS) – Waterstanden voorspellingen vanuit het Water management Centrum (RWS) Crisiscoördinatie (DCC), aanvullende maatregelen o.a. dijkbewaking. Minister en Staatssecretaris (STAS met het koningspaar) bezoeken beiden het getroffen gebied.
Betrokken (rijks-) organisaties	JenV (veiligheidsregio's), Waterschappen Limburg