

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023

Nr. 7

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 25 oktober 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 6 oktober 2022 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 20 oktober 2022 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vraag 1:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het (vervolg)onderzoek om meer zicht te krijgen op de omvang van de hinder van verschillende bronnen van laagfrequent geluid (Kamerstuk 32 813, nr. 1085)?

Antwoord:

Het RIVM is gevraagd om nog dit jaar een voorstel uit te werken voor een komend jaar te starten onderzoek naar de omvang van de hinder door verschillende bronnen die gepaard gaan met klachten over laagfrequent geluid.

Vraag 2:

Welke acties zijn er genomen naar aanleiding van de aangenomen motie van de leden Bouchallikh en Alkaya (Kamerstuk 35 925 A, nr. 59), die de regering verzoekt om de Integrale Mobiliteitsanalyse en de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid?

Antwoord:

De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 brengt naast bereikbaarheidsopgaven, ook veiligheids- en emissieopgaven in kaart. In voorbereiding op de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (2025) wordt verder verkend hoe bereikbaarheidsopgaven in context van brede welvaart kunnen worden geschetst en geanalyseerd. Er wordt o.a. bekeken hoe verdelings-effecten van bereikbaarheid en mobiliteit een plek kunnen krijgen. Daarmee bouwen we voort op de nieuwe inzichten t.a.v. het breder en anders kijken naar bereikbaarheidsopgaven, zoals ook de Integrale Kijk op Bereikbaarheid methode voorschrijft.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de maatschappelijke welvaart in Nederland. Het PBL en CPB hebben recent een notitie uitgebracht met concrete aanbevelingen hoe het brede welvaartspectief beter kan worden meegenomen in MKBA's (<https://www.pbl.nl/publicaties/maatschappelijke-kosten-batenanalyse-en-brede-welvaart>). Deze aanbevelingen corresponderen met het gedachtegoed van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid methode. In de MIRT-brief van dit najaar zal nader worden toegelicht hoe opvolging wordt gegeven aan deze aanbevelingen.

Vraag 3:

Hoeveel kost de uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid openbaar vervoer (ov)?

Antwoord:

De totale financieringsbehoefte van het akkoord is op dit moment niet te bepalen. Er is nu € 10 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van het akkoord, zodat in ieder geval op alle stations reisassistentie kan worden geboden. De verdere kosten zullen mede afhankelijk zijn van de verdere uitwerking van de afspraken. Decentrale OV-autoriteiten werken bijvoorbeeld een deel van de afspraken nog uit in uitvoeringsprogramma's.

Vraag 4:

Hoeveel fte wordt er op het Ministerie van IenW ingezet ten behoeve van het versterken van het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving?

Antwoord:

Binnen het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is op dit moment een kernteam van 15,1 fte betrokken bij de versterking van het

VTH-stelsel en de werkzaamheden voortvloeiend uit de stelselverantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van IenW. Hiervan is specifiek 6,3 fte ingezet voor de bemensing van de zes pijlers van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. Daarnaast zijn bij de verschillende diensten van IenW diverse medewerkers betrokken bij de versterking van het VTH-stelsel als ook bij andere departementen.

De Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft per 1 oktober jl. 24 nieuwe medewerkers geworven op de extra middelen uit het coalitieakkoord van 2 miljoen euro in 2022. Dit bedrag loopt op naar 6 miljoen euro in 2024 en wordt ingezet voor de versterking van de aanpak van milieucriminaliteit. Op dit moment gaat de aandacht allereerst uit naar het opleiden van de nieuwe medewerkers.

Vraag 5:

Hoeveel fte wordt er ingezet om toe te werken naar een circulaire economie?

Antwoord:

Binnen het ministerie werken ongeveer 60 fte bij beleid IenW. Daar komen nog bij de fte's bij de uitvoeringsorganisaties RWS en RVO en de fte's bij de andere departementen (BZK, EZK, LNV en BHOS), alsmede bij kennisinstellingen (zoals PBL, CBS, RIVM, CPB, TNO etc).

Vraag 6:

Hoeveel buslijnen zijn er geschrapt sinds 2019? Kunt u dat, zo nodig, uitvragen bij de provincies en vervoerregio's?

Antwoord:

Het aantal buslijnen lag in 2022 op 87% van 2019 (databron: Nationale Data OV). Dit cijfer geeft echter geen eenduidig beeld. Dat komt omdat het verdwijnen van een buslijn niet betekent dat de mogelijkheid van een bepaalde OV-reis verdwijnt. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van het samenvoegen van twee lijnnummers, waarin de bereikbaarheid en frequentie identiek is. Een fictief voorbeeld: in 2019 reden zowel lijn 1 als lijn 11 één keer per uur tussen Utrecht en Houten, terwijl in 2021 enkel lijn 1 nog tussen Utrecht en Houten reist, maar wel twee keer per uur. Er is een lijn geschrapt zonder dat de onderliggende dienstverlening is verslechterd.

Vraag 7:

Met hoeveel procent is de dienstregeling in heel Nederland afgeschaald sinds 2019? Kunt u dat, zo nodig, uitvragen bij de provincies en vervoersregio's?

Antwoord:

Het totale geplande aanbod uit de open databron NDOV is naar dienstregelingen (DRU's) terug te rekenen. Zo gemeten is het nationale aanbod in de eerste negen maanden van 2022 ruim 7% minder dan in dezelfde periode in 2019. In DRU's gemeten laat trein de minste afname zien (-4%) en bus de meeste (-8,5%). Waar aanbod is afgenomen, is op plaatsen OV op afroep (vraaggestuurd OV) beschikbaar gekomen.

Vraag 8:

Wat is de hoogste boete die is opgelegd voor een milieudelict en om wat voor milieudelict ging dit?

Antwoord:

Het Openbaar Ministerie (OM) kan via een transactie of een strafrechtelijke beschikking een geldboete opleggen. Ook de strafrechter kan in een strafrechtelijke procedure een geldboete opleggen. Voor wat betreft de

geldboetes die door het OM worden opgelegd, zijn er cijfers beschikbaar tot 2019. Hieruit blijkt dat in 2018 een geldboete van 780.000 euro is opgelegd. Voor wat betreft geldboetes door de strafrechter kreeg Shell in 2019 een geldboete van 2,5 miljoen euro voor het niet nemen van voldoende maatregelen om een zwaar ongeval te voorkomen zoals de explosies in Moerdijk in 2014¹.

Vraag 9:

Wat zijn de personeelskosten van alle omgevingsdiensten samen? Kunt u dat, zo nodig, uitvragen bij gemeenten en provincies?

Antwoord:

In 2021 is in het rapport «Omgevingsdiensten in Beeld»² een totaalbeeld gegeven van de data van de omgevingsdiensten. De voor het rapport gebruikte data zijn de data van de omgevingsdiensten uit 2020. Uit het rapport blijkt onder andere dat de omgevingsdiensten jaarlijks circa 570 miljoen euro beschikbaar hebben voor de uitvoering van hun taken. In het rapport zijn niet specifiek de personeelskosten van de omgevingsdiensten in beeld gebracht. In 2023 vindt het tweejaarlijks onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) plaats. Deze keer wordt het onderzoek zowel kwalitatief als kwantitatief uitgevoerd. De data uit het rapport wordt hierbij geactualiseerd. Hierbij zullen de personeelskosten van iedere omgevingsdienst worden opgevraagd en wordt het totaal aan personeelskosten van omgevingsdiensten zichtbaar gemaakt.

Vraag 10:

Kan per doel uit het coalitieakkoord voor het Ministerie van lenW concreet worden aangegeven wat er in 2023 gaat gebeuren om deze doelen te realiseren?

Antwoord:

De doelen uit het coalitieakkoord zijn uitgewerkt in beleidsprioriteiten in het beleidsprogramma lenW. Hierbij zijn direct al zoveel mogelijk concrete acties beschreven per beleidsprioriteit. Verdere concretisering wordt gegeven in afzonderlijke brieven aan de Kamer, die ook meer inzicht geven in de concrete stappen voor 2023 en verder. Ook de inzet van beschikbare middelen wordt hierin meegenomen. In bijgevoegd overzicht wordt weergegeven welke kamerbrieven met concrete stappen voor 2023 reeds verstuurd zijn, en welke eind 2022 of begin 2023 nog volgen³.

Vraag 11:

Wat is de onderuitputting in de begroting van lenW?

Antwoord:

Onderuitputting kan pas na afloop van het jaar definitief worden vastgesteld. Voor 2022 en 2023 kan daarom nog geen uitspraak over onderuitputting worden gedaan. In 2021 was sprake van een onderuitputting van in totaal 401 miljoen op Hoofdstuk XII. Dit werd met name veroorzaakt door enkele grote posten die al wel aan lenW waren toebedeeld maar (nog) niet geheel konden worden besteed: 228 miljoen surplus op de beschikbaarheidsvergoeding OV, 74 miljoen op de regeling testen voor reizigers (COVID 19) en 4 miljoen op de regeling tegemoetkoming vuurwerkbranche. Deze middelen zijn teruggevloeid naar het generale beeld.

¹ ECLI:NL:RBOBR:2019:3336.

² Kamerstuk 22 243, nr. 300.

³ Tevens ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Vraag 12:

Hoeveel kost het om het ov gratis te maken voor mensen met een laag inkomen (tot 120% van het sociaal minimum)?

Antwoord:

Er zijn geen kengetallen wat gratis OV kost. Het geven van een indicatie van de kosten van gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen is lastig, omdat er veel aannames gedaan moeten worden. Het gaat dan om bijvoorbeeld aannames over opbrengstenderving, groei van de reizigerskilometers, maar ook het effect op het OV-aanbod.

Gratis OV kost veel geld. Als voorbeeld kan gekeken worden naar de OV-studentenkaart. Die staat dit jaar voor meer dan 0,9 miljard euro op de begroting van OCW, maar die kaart geeft niet het recht om altijd gratis te mogen reizen. Verder zijn er verschillende gemeenten die gratis of goedkoop OV bieden voor bepaalde doelgroepen, waaronder (oudere) minima en kinderen⁴.

Vraag 13:

Op welke wijze is het Ministerie van IenW betrokken bij de voorbereiding en implementatie van het Nationaal Strategisch Plan voor het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB-NSP) inzake de relatie met waterkwaliteit?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft ambtelijk, vanuit het waterbelang, deelgenomen aan de werkgroepen en de stuurgroep voor het NSP.

Vraag 14:

Wanneer kan de landelijke verdrogingskaart verwacht worden en is deze tijdig af, zodat provincies deze kunnen gebruiken voor de uitwerking van de gebiedsplannen Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)?

Antwoord:

Voor de aanpak van verdroging van natuurgebieden zijn de provincies verantwoordelijk, met een rol voor het Ministerie van LNV als systeemverantwoordelijk ministerie. De provincies hebben zicht op de voortgang van de aanpak van de verdroging en de actuele staat van deze gebieden. De provincies kunnen deze informatie combineren met andere opgaven in het NPLG.

Het Ministerie van LNV is als systeemverantwoordelijke aan zet om de Kamer te rapporteren over de aanpak van de verdroging in Nederland en eventueel een landelijk overzicht te laten opstellen.

Voor een actueel beeld van de landelijke droogtesituatie wordt verwezen naar de kaarten van de Droogtemonitor van RWS. Dit geeft de actuele situatie van het watersysteem weer.

Vraag 15:

Waarom verschijnt «het ambitieuze klimaatdoel» voor circulaire economie pas eind 2023? Kunt u omschrijven hoe dit doel eruit zal zien?

Antwoord:

In het beleidsprogramma IenW heeft het kabinet aangegeven een potentie van 2 tot 4 Mton CO₂-emissiereductie te zien die in Nederland bereikt kan worden met beleidsmaatregelen bedoeld om de circulaire economie te stimuleren. Daarvoor wordt nu, samen met betrokken departementen, organisaties en klimaatsectoren gewerkt aan een pakket maatregelen. De

⁴ Zie ook TK 23 645, nr 713. In deze brief van 24 maart 2020 zit een overzicht van gratis of goedkoop ov voor kinderen tot 12 jaar.

voorgestelde maatregelen voor het ambitieuze klimaatdoel maken onderdeel uit van het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE), onder voorbehoud van benodigde middelen. Het kabinet besluit in het voorjaar van 2023 of en zo ja welke aanvullende circulaire beleidsmaatregelen zullen worden ingevoerd, met de bijbehorende middelen, planning en volgtijdelijkheid. Het ambitieuze klimaatdoel voor de circulaire economie zal dan worden vastgesteld.

Vraag 16:

Hoeveel grondwaterputten zijn op dit moment bij de rijksoverheid in beeld?

Antwoord:

Provincies en waterschappen zijn voor de grondwateronttrekkingen het bevoegd gezag. Zij houden in het Landelijk Grondwater Register (LGR) informatie over de grondwateronttrekkingen bij. Het LGR bevat informatie over het aantal grondwaterputten voor onttrekkingen ten behoeve van drinkwater, industrie, beregening, bodemenergie en bodemsanering.

In totaal zijn in het LGR 1652 vergunde onttrekkingen opgenomen die vallen onder de bevoegdheid van de provincies en 25.277 onttrekkingen die vallen onder de bevoegdheid van het waterschap.

Kleine onttrekkingen zijn veelal vrijgesteld van meldingsplicht en worden dan ook niet opgenomen in het LGR. Dit betreft veelal onttrekkingen voor vee drenking en particuliere tuinen tot een bepaald debiet (meestal tot 10 m³/uur).

Vanaf 1 juli 2022 wordt de koppeling gemaakt tussen het Landelijk Grondwater Register en de Basisregistratie Ondergrond (BRO), dit is een lopend proces. Hiermee worden op afzienbare termijn de gegevens over grondwateronttrekking openbaar toegankelijk gemaakt.

Vraag 17:

Hoeveel procent van de Nederlandse wateren voldoet op dit moment aan de norm van de Kaderrichtlijn Water (KRW)?

Antwoord:

Er zijn op dit moment weinig waterlichamen die aan alle normen voldoen. Zoals in eerdere beantwoording op vragen van de leden Minhas en Van Campen (Kamerstuk 2022D15832) is toegelicht, kent de KRW een complexe beoordelingsmethode voor vaststelling van de waterkwaliteit. De totaalbeoordeling wordt bepaald door veel verschillende parameters. Per waterlichaam is voor elke parameter een toetsbare, kwantitatieve norm bepaald, die verschilt per type water: in een beek horen immers andere vissen dan in een meer. De KRW-methodiek gaat uit van het principe van «one-out-all-out». Dit houdt in dat een waterlichaam pas wordt beoordeeld als «in goede toestand» als alle parameters de klasse «goed» hebben. Vaak gaat het om slechts enkele parameters per waterlichaam die niet voldoen.

Vraag 18:

Hoeveel drinkwaterwinningspunten zijn op dit moment gesloten, omdat het water te vervuild is om nog te kunnen winnen?

Antwoord:

Het besluit een winning te sluiten is van veel factoren afhankelijk. Bijvoorbeeld de kwaliteit van het ruwwater, de beschikbaarheid van alternatieven of de kosten om de gewenste kwaliteit drinkwater te blijven leveren. Het sluiten van een winning is dan ook niet terug te voeren op enkel de kwaliteit van het ruwwater.

In 2021 was er vanwege tijdelijk verhoogde concentraties stoffen in de rivier er gedurende 216 dagen een innamestop bij oppervlaktewaterwinningen uit de Maas. In de Rijn was dit gedurende 67 dagen het geval. De drinkwaterbedrijven zijn in hun bedrijfsvoering voorbereid op een tijdelijke innamestop, waardoor de levering van drinkwater gewaarborgd blijft.

Zoals aangegeven in de Beleidsnota Drinkwater dienen winningen duurzaam beschermd te worden, zodat ze ook in de toekomst drinkwater kunnen blijven leveren. In de implementatie- en uitvoeringsagenda van de Beleidsnota Drinkwater wordt daarom aan een aantal maatregelen gewerkt om de kwaliteit van de bronnen blijvend te borgen, zoals een handreiking voor het toepassen van de preventieladder voor de bescherming van drinkwaterbronnen.

Vraag 19:

Kunt u percentueel aangeven wat de bijdrage is van verschillende bronnen aan de verontreiniging van het water?

Antwoord:

De bijdrage van verschillende bronnen verschilt per stof(groep). In de Stroomgebiedbeheerplannen 2022–2027 staan de bronnen van chemische stoffen en nutriënten in water beschreven.

Vraag 20:

Wat gaat gebeuren met de post «Opdrachten Asbest», nu is besloten de inzet hierop aan te passen?

Antwoord:

Een deel van het budget onder de post «opdrachten asbest» wordt ingezet voor het dossier Circulaire Economie. Het gaat om een budgettrek voor de periode 2023–2025 van respectievelijk € 9,6 mln., € 10 mln. en € 13 mln. Het overige budget blijft beschikbaar voor lopende zaken zoals het Programmabureau, het Landelijk Asbest Volg Systeem (LAVS), het leningenfonds voor particulieren en de gekozen focus op voorlichting en bewustwording. Na 2025 volgt een evaluatie op basis waarvan een nieuw kabinet de beleidsinzet met betrekking tot de middelen op de post «Opdrachten Asbest» kan bepalen.

Vraag 21:

Klopt het dat de asbestmiddelen zijn gebruikt om het beschikbare geld voor een circulaire economie verder op te hogen? Gaat het hier om het volledige bedrag?

Antwoord:

Door de gekozen focus in het asbestdakenbeleid (zie brief van 17 juni 2022, Kamerstuk 25 834, nr. 188) kon een deel van de vrijvallende asbestmiddelen worden ingezet om het jaarlijkse uitvoeringsprogramma Circulaire Economie tot en met 2025 voort te zetten. Voor het asbestbeleid blijft nog een bedrag van circa € 3 mln. per jaar beschikbaar in de periode 2023–2025, waarmee het kabinet naast de financiering van het «Programma-bureau voor de versnellingsaanpak asbestdakensanering» blijft inzetten op het stimuleren van vrijwillige saneringen via communicatie. Daarnaast blijft er budget beschikbaar voor doorlopende bestedingen zoals het landelijk asbestvolgsysteem.

Vraag 22:

In hoeveel Nederlandse gemeenten is een beregeningsverbod afgegeven in de zomer van 2022?

Antwoord:

Het afgeven van onttrekkingsverboden uit oppervlaktewater of uit grondwater ten behoeve van beregening van gewassen (een «beregenningsverbod») is een bevoegdheid van de waterschappen, niet van de gemeenten.

In totaal zijn in elf waterschappen onttrekkingsverboden van oppervlaktewater ingesteld, bij drie waterschappen was ook sprake van een onttrekkingsverbod voor grondwater.

De volgende elf van de 21 waterschappen hadden te maken met onttrekkingsverboden voor oppervlaktewater:

- Waterschap Limburg
- Waterschap De Dommel
- Waterschap Aa en Maas
- Waterschap Brabantse Delta
- Waterschap Schedelstromen
- Waterschap Hollandse Delta
- Waterschap Rivierenland
- Waterschap Rijn en IJssel
- Waterschap Vechtstromen
- Waterschap Vallei en Veluwe
- Waterschap Drents Overijsselse Delta

De volgende drie waterschappen hadden ook te maken met onttrekkingsverboden voor grondwater:

- Waterschap Rijn en IJssel
- Waterschap Vechtstromen
- Waterschap Vallei en Veluwe

Vraag 23:

Kunt u een uitputtend overzicht geven van alle subsidieregelingen of fiscale regelingen die rijksbreed beschikbaar zijn en die volgens u een invloed hebben op de voortgang richting een circulaire economie?

Antwoord:

RVO heeft een overzicht gemaakt van beschikbare financiële ondersteuning voor circulair ondernemen. Naast regelingen van het Rijk staat daar ook een aantal EU regelingen op. Dit overzicht is beschikbaar op de website van RVO.

<https://www.rvo.nl/onderwerpen/financiele-ondersteuning>

Vraag 24:

Kunt u duiden waarom door sommige betrokken partijen de indruk wordt gewekt dat de statiegeldverplichting op blik pas per 1 april 2023 zal ingaan? Welke handhavingsinstrumenten heeft u om ervoor te zorgen dat de statiegeldverplichting inderdaad per 31 december 2022 zal ingaan?

Antwoord:

Producenten zijn op basis van het Besluit beheer verpakkingen verplicht om per 31 december 2022 een werkend inzamelsysteem voor metalen drankverpakkingen te hebben ingericht. Zoals ik uw Kamer per brief heb bericht op 24 juni 2022 (Kamerstuknr. 28 694, nr. 152) heeft het Afvalfonds Verpakkingen, dat namens het verpakkend bedrijfsleven uitvoering geeft aan het statiegeldsysteem, mij laten weten dat dit systeem pas per 1 april 2023 operationeel zal zijn. De datum van 1 april wordt sindsdien ook genoemd in andere communicatie-uitingen van de betrokken partijen, zoals op statiegeldnederland.nl. Dit verandert echter niets aan het feit dat de statiegeldverplichting nog steeds ingaat op 31 december 2022.

In dezelfde brief heb ik u laten weten dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voornemens is om de wet te handhaven. De ILT is op

30 september jl. inderdaad overgegaan tot het opleggen van een preventieve last onder dwangsom (LOD) aan het Afvalfonds Verpakkingen en 14 producenten en importeurs van dranken in blik, waaronder ook supermarkten. Deze LOD ontnemt de sector het economisch voordeel van niet-naleving, wat op dit moment de meest effectieve interventie is om naleving zo snel mogelijk te garanderen.

Vraag 25:

Waarom is ervoor gekozen om de werking van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (upv) textiel feitelijk uit te stellen tot 2025? Hoe lijkt dit op met de Europese wetgeving?

Antwoord:

Het kabinet streeft ernaar de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (hierna: upv) voor textiel in te laten gaan per 1 januari 2023. De doelstellingen voor hergebruik en recycling gaan gelden per 2025 en lopen jaarlijks op. De jaren 2023 en 2024 geven de sector de ruimte om de voorbereidingen te treffen die nodig zijn om te gaan voldoen aan de doelstellingen voor 2025 en verder. Met de invoering van de upv voor textiel wordt een enorme stap gezet om de sector meer circulair te maken.

Nederland heeft zich in Europees verband ingezet voor een Europese upv voor textiel. De Europese Commissie heeft aangekondigd na te denken over een Europese UPV voor textiel. Hoe en wanneer deze vorm moet krijgen, is nog niet bekend. In Nederland willen we nu alvast starten met een UPV-systeem, in navolging van Frankrijk en tegelijk met Zweden en Spanje. Als er een Europese UPV komt, bezien we wat dit betekent voor de Nederlandse UPV en of de regelgeving hierop aangepast moet worden.

Vraag 26:

Wat is het budget voor circulaire economie per jaar tot en met 2030?

Antwoord:

In tabel 72 van de begroting zijn de bedragen voor de periode tot en met 2027 voor circulaire economie en duurzame agro opgenomen. Voor duurzame agro betreft het een structureel bedrag van € 2,617 mln. per jaar. De daling in het jaar 2026 ten opzichte van 2025 van € 17 mln. wordt veroorzaakt doordat voor het huidige Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie voor drie jaar het bedrag is aangevuld tot € 15 mln, waarna de financiering in principe afloopt. Daarnaast was er al sprake van een aflopende reeks voor Circulaire Economie, wat het resterende verschil van € 2 mln. verklaart. De bedragen voor de periode 2028 en verder zijn € 3 mln. lager dan in 2027 als gevolg van lagere subsidiebudgetten.

Vraag 27:

Hoe worden de resultaten van de maatregelen tegen PFAS in voedselverpakkingen gemonitord?

Antwoord:

Het verbod op het gebruik van PFAS in en op papier en karton is ingegaan op 1 juli 2022. Dit is wetgeving van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Sport (VWS), waarop de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) toezicht houdt. De NVWA laat weten dat zij dit in haar systeeminspecties van bedrijven in de papier- en kartonsector meeneemt. Bedrijven moeten aantonen aan de wetgeving te voldoen. Daarbij is NVWA bezig met een marktverkenning van PFAS in rietjes en natuurlijke verpakkingsmateriaal waar het gehalte van PFAS wordt bepaald met een nog niet gevalideerde en geaccrediteerde methode. De methode voor de analyse van PFAS is complex en wordt doorontwikkeld voor validatie en accreditatie, voor papier en karton en andere producten.

Vraag 28:

Zijn er signalen dat als gevolg van de hoge energierekening bij huishoudens meer mensen naar hun kantoor gaan met de auto of met het ov? Zo ja, wat zijn deze signalen?

Antwoord:

Mobiliteit is van veel factoren afhankelijk. De afgelopen periode zien we een toename van mobiliteit door het opheffen van de coronamaatregelen. Ook de stand van de economie en de werkgelegenheid zijn belangrijke factoren voor de ontwikkeling van mobiliteit. In augustus 2022 lag het autoverkeer ongeveer op hetzelfde niveau als in 2019. Het gebruik van het openbaar vervoer lag nog 19% lager dan in 2019.

De energieprijzen hebben eveneens invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit, maar heeft verschillende, tegengestelde effecten. Mogelijk gaan meer mensen naar werk om thuis te kunnen besparen op energiekosten. Daartegenover staat dat hogere energieprijzen mobiliteit ook duurder maakt, wat juist een dempend effect kan hebben op het woon-werkverkeer. Het is op dit moment niet te zeggen wat de omvang is van de verschillende effecten.

Een recent onderzoek van Kantar Public in opdracht van Anders Reizen wijst op een beperkt effect van de energieprijzen op het thuiswerken. Het onderzoek laat zien dat 27% van de werknemers afgelopen half jaar minder vaak zijn gaan thuiswerken. Van die groep geeft 92% aan dat het besparen op de energiekosten geen belangrijke reden was voor het minder thuiswerken. Vooral het opheffen van de coronamaatregelen was een belangrijke reden om minder thuis te werken.

<https://www.andersreizen.nu/nieuws/kosten-brandstof-energie-dilemma-werknemers/>

Vraag 29:

Kunt u een toelichting geven op de bedragen die zijn gereserveerd voor de beschikbaarheidsvergoeding ov (en/of de transitievergoeding) voor 2023 en 2024?

Antwoord:

Voor de BVOV, die in 2022 eindigt, zijn respectievelijk € 178 en 13 miljoen geraamd voor de jaren 2023 en 2024 ten behoeve van de voorschotten en afwikkeling van de BVOV regelingen 2021 en 2022. De hoogte van de uitkering uit het transitievangnet in 2023 wordt berekend op basis van een nacalculatie en is pas bekend zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie over 2023 bekend zijn, en dus hoeveel er nodig was voor voldoende OV. De omvang van het transitievangnet en de budgettaire reservering is daarom gebruik gemaakt van de prognoses die de OV-sector hanteert (gemiddeld 82% t.o.v. 2019). Het transitievangnet loopt alleen in 2023 en is maximaal € 150 miljoen⁵.

Vraag 30:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Stoffer en Geurts over een vervolg geven aan het blootstellingsonderzoek asbestdaken in overleg met betrokken bedrijven, gemeenten en omgevingsdiensten (Kamerstuk 28 089, nr. 189)?

Antwoord:

Over de uitvoering van deze motie heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief van 17 juni 2022 (Kamerstuk 25 834, nr. 188). Hierin is toegelicht dat

⁵ Kamerbrief «Transitievangnet 2023 en gesprekken met de OV-sector», 8 juli 2022, kenmerk: 23645-767.

ter uitvoering van deze motie een kostenanalyse is uitgevoerd, waaruit bleek dat het toepassen van schuim niet leidt tot een kostenbesparing bij de sanering van asbestdaken. Verder onderzoek is dan niet zinvol, behalve dat een aantal gedane aannamen nog via een praktijkproef nader worden vastgesteld. Momenteel is deze praktijkproef in voorbereiding. Voor het einde van jaar ontvangt u een voortgangsbrief asbest waarin de stand van zaken hierover wordt opgenomen.

Vraag 31:

Hoe groot is in Nederland de vraag naar secundaire kunststoffen, wat is de benodigde feedstock om aan deze vraag te kunnen voldoen, en wat is daarvan de benodigde kwaliteit? Zijn in Nederland voldoende afvalstromen beschikbaar om aan deze vraag te kunnen voldoen en beschikt ons land over de benodigde scheidingscapaciteit? In hoeverre is het mogelijk om de inzameling van kunststoffen in Nederland voldoende te verbeteren of moeten om aan de vraag te voldoen ook stromen uit het buitenland worden geïmporteerd? Welke mogelijkheden ziet u om scope 2 en 3 emissies en vermeden emissies zodanig te erkennen en waarderen dat investeringen in het verwerken van secundaire materialen, zoals kunststoffen, aantrekkelijker worden?

Antwoord:

De vraag naar secundair plastic (recycalaat) is niet precies in beeld. Wel is duidelijk dat om te voldoen aan de doelstellingen van de Transitieagenda Kunststoffen, die door de sector zelf zijn geformuleerd, er meer recycalaat moet worden toegepast dan nu gebeurt. Daarvoor is allereerst van belang dat er een goed functionerende markt voor recycalaat ontstaat. Dit kan mede ontstaan door normerende maatregelen zoals een verplicht percentage recycalaat in nieuwe producten. Het kabinet zet zich daarom in voor een Europeesrechtelijk verplicht percentage recycalaat in bepaalde productgroepen, zoals plastic verpakkingen. Vervolgens is er voldoende feedstock (beschikbaar plastic afval) nodig om weer recycalaat van te maken. We ontvangen signalen, ook uit het Transitieteam, dat er een tekort aan feedstock voor recycling is en dat import nodig is. Tegelijk gaat er ook nog veel plastic verloren, doordat het niet goed wordt ingezameld of gesorteerd of door vervuiling. Daarom kijkt het Ministerie van IenW op welke manier gestimuleerd kan worden dat meer plastics worden gerecycled, in plaats van verbrand, zodat het plastic afval in Nederland nog beter kan worden benut. Het Ministerie van IenW en EZK werken momenteel uit hoe emissies in de keten (scope 2 en 3) gewaardeerd kunnen worden. Uw Kamer wordt hierover nader geïnformeerd in het Nationaal Programma Circulaire Economie.

Vraag 32:

Hoeveel CO₂-uitstoot werd er in 2020 gereduceerd dankzij de afvalimportheffing, als daarbij zowel de schoorsteenemissies als de vermeden energie-emissies en metaalrecycling worden meegenomen?

Antwoord:

In de Klimaat en Energieverkenning 2021 heeft het PBL het effect van deze maatregel meegenomen. Uw Kamer heeft mijn voorganger gevraagd de onderliggende berekeningen van het effect van deze maatregel van het PBL met uw Kamer te delen, dat heb ik op 21 april 2022 gedaan (Kamerstuk 32 852, nr. 189). In de met u gedeelde berekening komt het PBL tot een CO₂-besparing in Nederland van 0,381 Mton per jaar voor de periode 2020 t/m 2030 als gevolg van het onder de afvalstoffenbelasting brengen van het verbranden en storten van buitenlands afval. In deze berekening gaat het om schoorsteenemissies in Nederland en heeft het PBL-rekening gehouden met de substitutie door andere vormen van energie- en warmteopwekking op basis van de verwachte energiemix.

Aangezien metaalrecycling in Nederland niet belast is met de afvalstoffenbelasting is het in beeld brengen van de vermeden energie-emissies van dit proces in het kader van deze maatregel niet relevant.

Vraag 33:

Hoeveel heeft Nederland internationaal bijgedragen aan de Global Methane Pledge in 2020 met het vermijden van methaanemissies in andere landen door buitenlands afval tot hernieuwbare energie in de Nederlandse afvalenergiecentrales te verwerken in plaats van dat dit (organische) afval in het buitenland werd gestort?

Antwoord:

Dat kan niet vastgesteld worden. In 2020 is voor iets meer dan 1 miljoen ton aan afval geïmporteerd. Dit betekent echter niet automatisch dat er dan ook even zoveel afval niet gestort zou zijn. Bovendien zou niet vast te stellen zijn hoeveel methaan daarbij zou zijn vrijgekomen. Bij de verwerking van afval met biogene bestanddelen kan inderdaad methaan vrijkomen. De hoeveelheid verschilt echter per verwerkingsmethode en is bovendien afhankelijk van andere variabelen. Een overzicht van wat er met dit afval gebeurd zou zijn als het niet in Nederland zou zijn geïmporteerd en hier verbrand bestaat niet. Het hier verbrande afval zou ergens anders wellicht gerecycled, mechanisch biologisch verwerkt, verbrand of gestort kunnen worden. De wijze van verwerking is echter aan het land van herkomst en aan de markt.

Vraag 34:

Kunt u een overzicht geven van het aantal personen dat een melding en/of klacht heeft gedaan per luchthaven?

Antwoord:

Antwoord vraag 34 en 35:

Luchthavens met groot handelsverkeer	Aantal melders 2021	Aantal meldingen 2021
Schiphol	11.321	163.167
Rotterdam The Hague Airport;	1.428	38.113
Groningen Airport Eelde	226	3.142
Eindhoven Airport	1.476	18.927
(betreffende civiel verkeer)		
Maastricht Aachen Airport	783	78.194

Bron: rapportages van meldpunten bij de luchthavens¹

¹ Schiphol: bezoekbas.nl, MAA: www.kicl.nl, GAE: www.tmaeelde.nl en RTHA: www.dcmr.nl.

Voor Schiphol betreft het de meldingen en melders gedurende een gebruiksjaar (1 november 2020 tot en met 31 oktober 2021). Voor de regionale luchthavens betreft het een kalenderjaar.

Het betreft meldingen inclusief de meldingen die gedaan zijn door frequente melders. Bij Schiphol betreft dit omwonenden die jaarlijks meer dan 500 meldingen indienen.

Vraag 35:

Kunt u een overzicht geven van het aantal meldingen en/of klachten die zijn gedaan per luchthaven?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 34

Vraag 36:

In hoeverre heeft Schiphol het verkeer geëlektrificeerd?

Antwoord:

De scope en het grote aantal spelers op Schiphol maken het complex hier een eenduidig antwoord op te geven. Het vormt onderdeel van de quickscan waar eind van dit jaar over gerapporteerd zal worden. Op dit moment valt in elk geval te zeggen dat diverse voertuigen al geëlektrificeerd zijn. Te denken valt aan de passagiersbussen en klein materieel als sleepvoertuigen voor bagagekarren. Voorbeelden van voertuigen waarvoor de technologie nog in ontwikkeling is zijn vliegtuigtrekkers en schaarliftwagens voor de catering. Binnenkort start KLM op Schiphol met het testen van elektrische *pushback trucks*.

Vraag 37:

Wat is de invloed van het krimpplan van Schiphol op het luchtvrachtverkeer?

Antwoord:

Luchtvracht wordt vervoerd aan boord van vrachtvliegtuigen en grote passagiersvliegtuigen naar met name intercontinentale bestemmingen. De verwachting is dat ook bij 440.000 vliegtuigbewegingen er bestemmingen in het netwerk zullen blijven waar veel vracht vanuit Nederland naartoe gaat of waar vandaan veel vracht hierheen komt. Vluchten met vrachtvliegtuigen hebben een kwetsbaarheid omdat ze door hun bedrijfsmodel, dat dikwijls gekenmerkt wordt door een mate van onvoorspelbaarheid in de operatie, onder de vigerende regels van de Europese slotverordening slots niet gemakkelijk kunnen behouden. Deze kwetsbaarheid bestaat ook bij het huidige plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar: ook dan hebben luchtvrachtmaatschappijen dikwijls moeite om slots op Schiphol te behouden. Bij de herziening van de EU slotverordening zal Nederland inzetten op meer nationale beleidsruimte voor sturing, o.a. op netwerkkwaliteit en het behoud van een gezonde en robuuste vrachtsector.

Vraag 38:

Welke middelen gaan er naar het opschalen van de productie van biobrandstoffen?

Antwoord:

De voornaamste investeringszekerheid voor het opschalen van hernieuwbare brandstoffen, waaronder biobrandstoffen, komt voort uit de jaarverplichting energie vervoer. Via deze verplichting worden brandstofleveranciers aan met name wegvervoer verplicht om een toenemend aandeel hernieuwbare energie te financieren en op de markt te brengen. Dit beleid is een Nederlandse invulling van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Door dit Europese beleid hebben producenten van hernieuwbare energie, waaronder biobrandstof, (investerings-)zekerheid dat er vraag is naar hun product. De enige kosten vanuit lenW die gemoeid zijn met dit beleid, zijn de uitvoerings- en toezichtkosten van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Dit ging om circa 3,9 miljoen euro in 2021.

Vraag 39:

Hoeveel ton biobrandstoffen wordt er geproduceerd in Nederland? Kan dit worden uitgesplitst in biokerosine en biodiesel?

Antwoord:

In Nederland wordt voornamelijk biodiesel geproduceerd als biobrandstof. Volgens voorlopige cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) werd er in 2021 76.033 TJ biodiesel geproduceerd. Het merendeel hiervan, circa 70%, is bestemd voor export. Biokerosine wordt nog niet geproduceerd, maar er zijn wel raffinaderijen aangekondigd die

de komende jaren biokerosine gaan produceren. Naast biodiesel wordt er ook op beperkte schaal biobenzine (ethanol) in Nederland geproduceerd.

Vraag 40:

Hoeveel zero-emissiepersoneervoertuigen worden er per jaar geïmporteerd? En hoeveel geëxporteerd?

Antwoord:

In 2021 zijn er 9.331 zero-emissie personeervoertuigen geïmporteerd. Dit is een ruime verdubbeling ten opzichte van 2020. Ter vergelijking: in 2021 zijn er circa 240.000 benzinevoertuigen geïmporteerd. Er zijn in 2021 3.683 emissieloze personenauto's geëxporteerd.

Vraag 41:

Hoeveel zero-emissiepersoneervoertuigen rijden er op dit moment rond in Nederland? En hoeveel naar verwachting in 2030?

Antwoord:

Op dit moment rijden er in Nederland 296.522 zero-emissie personeervoertuigen rond (peildatum: 31 augustus 2022). Daarmee heeft zero-emissie momenteel een aandeel van circa 3% van het totale wagenpark. Indien de doelstelling van 100% zero-emissie nieuwverkoop in 2030 uit het Coalitieakkoord wordt gerealiseerd, stijgt het aantal zero-emissie auto's in 2030 naar circa 2,3 miljoen. Zonder aanvullend stimuleringsbeleid voor de periode na 2025 blijft het naar verwachting bij circa 1,5 miljoen.

Vraag 42:

Welke middelen worden vrijgemaakt voor het uitrollen van de laadinfrastructuur? Hoeveel gaat er naar de decentrale overheden en kan dit worden uitgesplitst per provincie?

Antwoord:

Voor het uitrollen van de laadinfrastructuur is in 2020 15 miljoen euro door het Rijk beschikbaar gesteld aan decentrale overheden⁷. De NAL-regio's die met dit bedrag gefinancierd zijn hebben een looptijd tot en met 2023. Zoals op 15 juni in de Kamerbrief over regionale uitrol van laadinfrastructuur⁸ is vermeld, zullen de huidige samenwerkingsovereenkomsten met de NAL-regio's in 2023 worden vernieuwd. Daarnaast is er vanuit het klimaat- en transitiefonds in totaal 40 miljoen euro beschikbaar in 2023 voor de uitrol van laadinfrastructuur, een deel van deze middelen zal terechtkomen bij de provincies, de precieze verdeling is naar verwachting in de loop van 2023 bekend.

Vraag 43:

In hoeverre is sprake van onderbenutting in het programma fietsparkeren bij stations (zowel voor als na toevoeging van de nieuwe middelen)?

Antwoord:

Bij fietsparkeren is er een onderscheid tussen onderzoek- en ontwerpfase enerzijds en een realisatiefase anderzijds. Pas als er een ontwerp definitief is en door alle betrokkenen is goedgekeurd, wordt overgegaan tot toekenning van medefinanciering vanuit het rijk. Dit is echter een reservering totdat er daadwerkelijk wordt gestart met de realisatie. Hierdoor ontstaat administratief het beeld dat er sprake is van onderbenutting, terwijl dit niet het geval is. De prognoses uit de Integrale

⁷ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0043753/2020-07-01/#Artikel2>.

⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/15/regionale-uitrol-laadinfrastructuur>.

Mobiliteitsanalyse (IMA) geven aan dat er in ieder geval tot 2040 behoefte is aan extra capaciteit voor fietsparkeren.

Vraag 44:

Wat zijn de weglekeffecten van de vliegbelasting?

Antwoord:

CE Delft heeft in haar rapport over de effecten van de verhoogde vliegbelasting ook het uitwijkgedrag van passagiers berekend. Ongeveer de helft (46 tot 49%) van de vermindering in passagiers via Nederlandse luchthavens kiest ervoor om via een buitenlandse luchthaven te vliegen. De totale uitwijk naar buitenlandse luchthavens ten opzichte van alle vertrekkende/aankomende passagiers op Nederlandse luchthavens is ongeveer 3%. Voor transferpassagiers is dit ongeveer 1,5% (bron: CE Delft, *Effecten van een verhoging van de vliegbelasting*, 2022).

Vraag 45:

Wat is het effect van de vliegbelasting op reizigers en vliegbewegingen in Nederland?

Antwoord:

CE Delft verwacht dat – als gevolg van het invoeren van een hogere vliegbelasting – het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens in 2024 afneemt met 2,0% tot 6,2% en in 2030 met 1,3% tot 5,7% ten opzichte van het jaar 2017. In 2024 zal het aantal vluchten afnemen met 1,2% tot 5,9% en in 2030 met 1,0% tot 5,2% ten opzichte van het jaar 2017.

Vraag 46:

Wat is het effect van de vliegbelasting op de verduurzaming van vliegen van vliegmaatschappijen in Nederland?

Antwoord:

De vliegbelasting heeft geen effect op de verduurzaming van vliegtuigen en de luchtvaart. De verhoging van de vliegbelasting leidt er volgens CE Delft wel toe dat er in totaal minder CO₂ wordt uitgestoten vanwege een afname in het aantal vluchten. Het gaat om een afname van tussen de 0,18 en 0,53 miljoen ton CO₂ in 2024 en 0,20 en 0,36 miljoen ton CO₂ in 2030.

Vraag 47:

Wat is het effect van de vliegbelasting op reizigers en vliegbewegingen op vliegvelden over de grens van Nederland?

Antwoord:

CE Delft heeft niet specifiek onderzocht wat de effecten zijn voor het aantal reizigers en vliegbewegingen van luchthavens over de grens. Zie verder het antwoord op vraag 44.

Vraag 48:

Waar is de terugsluis van de vliegbelasting?

Antwoord:

De opbrengsten van de vliegbelasting vloeien naar de staatskas. Uit die staatskas worden vervolgens ook maatregelen bekostigd die bijdragen aan een duurzame luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten. Onafhankelijk van de inkomsten vindt een eigenstandige afweging plaats voor het niveau van bijdrage aan duurzame luchtvaart en leefomgeving. De afspraak uit het Coalitieakkoord om de opbrengsten van de vliegbelasting gedeeltelijk te gebruiken voor de verduurzaming van de luchtvaart is niet uitgewerkt in de financiële paragraaf. Het kabinet ziet de grote

verduurzamingsopgave waar de luchtvaart voor staat: vanuit het Nationaal Groeifonds is dan ook incidenteel 383 miljoen euro (waarvan 119 miljoen euro voorwaardelijk) beschikbaar gesteld voor het voorstel «Luchtvaart in Transitie». Hiermee kan de sector op korte termijn voortvarend aan de slag. Ook kan de sector aansluiting zoeken bij andere fondsen, waar geld beschikbaar is voor maatregelen die bijdragen aan verduurzaming en verbetering van het klimaat

Vraag 49:

Hoe wordt de terugsluis van de vliegbelasting vormgegeven?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 48.

Vraag 50:

Hoe zou de terugsluis van de vliegbelasting alsnog kunnen worden vormgegeven?

Antwoord:

De opbrengsten van de vliegbelasting vloeien naar de staatskas. Uit die staatskas worden vervolgens ook maatregelen bekostigd die bijdragen aan een duurzame luchtvaart en vermindering van leefomgevingseffecten. Onafhankelijk van de inkomsten vindt een eigenstandige afweging plaats voor het niveau van bijdrage aan duurzame luchtvaart en leefomgeving. Zie ook het antwoord op vraag 48.

Vraag 51:

Hoe vergelijkt de terugsluis van de vliegbelasting zich met die van de vrachtwagenheffing?

Antwoord:

De afspraak uit het Coalitieakkoord om de opbrengsten van de vliegbelasting gedeeltelijk te gebruiken voor de verduurzaming van de luchtvaart (terugsluis) is niet uitgewerkt in de financiële paragraaf. Een vergelijking is dan ook niet mogelijk.

Vraag 52:

Wat is het effect van de verhoging van de vliegbelasting op de winstgevendheid en de investeringen in verduurzaming van het vliegen van vliegmaatschappijen in Nederland?

Antwoord:

CE Delft heeft niet onderzocht wat de effecten van de verhoging van de vliegbelasting zijn op de winstgevendheid van vliegmaatschappijen en de investeringen in verduurzaming van het vliegen. Dit is dus niet bekend.

Vraag 53:

Wat is het effect van de krimp op Schiphol op de winstgevendheid en de investeringen in verduurzaming van het vliegen van vliegmaatschappijen in Nederland?

Antwoord:

Het besluit tot krimp is mede genomen op basis van de PwC impactanalyse die is bijgevoegd bij de Hoofdlijnenbrief van 24 juni jl. Op basis van deze analyse is de verwachting dat luchtvaartmaatschappijen over voldoende verdienvermogen blijven beschikken. Daarnaast geldt dat investeringen in vlootvernieuwing ook worden gedreven door operationele kostenbesparingen bij luchtvaartmaatschappijen. Die kostenbesparingen volgen voor een groot deel uit lager brandstofverbruik van nieuwe toestellen, wat ook tot een lagere CO₂-uitstoot leidt.

Vraag 54:

Wanneer kan de Kamer een tussentijdse evaluatie en verdere inzet van de uitvoering van het programma Luchtruimherziening ontvangen?

Antwoord:

Het kabinet heeft de definitieve Voorkeursbeslissing op 14 oktober 2022 aan de Kamer aangeboden. De Voorkeursbeslissing beschrijft de beoogde nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim en de bijbehorende duurzame afhandelingsconcepten van luchtverkeer inclusief een vervolgaanpak.

Vraag 55:

Hoeveel passagiers werden er vervoerd door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2018, 2019 en 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

De grootste luchthaven van Turkije is Istanbul. In 2021 werden daar 37,0 miljoen passagiers vervoerd. In 2020, 2019 en 2018 waren dat respectievelijk 23,3, 68,2 en 68,2 miljoen passagiers. Het ministerie houdt geen gegevens bij over de vervoersontwikkeling op luchthavens in het Midden-Oosten.

(Bron: Annual Traffic Reviews Schiphol Group)

Vraag 56:

Hoeveel passagiersbestemmingen waarnaar (meer dan tweemaal per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen, werden er in 2021 gedaan door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2018, 2019, 2020 en 2021?

Antwoord:

De aantallen passagiersbestemmingen waarnaar meer dan tweemaal per jaar met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen vanaf de luchthavens Dubai en Istanbul zijn niet bekend bij het Ministerie van IenW. Uit de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2021 (2021–2022 Kst.31 936, nr. 913) zijn wel de aantallen bestemmingen per luchthaven in de maand september van elk jaar opgenomen. Op Istanbul waren dat in 2021, 2020, 2019 en 2018 respectievelijk 259, 194, 294 en 287 bestemmingen. Op Dubai waren dat respectievelijk 200, 150, 231 en 232 bestemmingen.

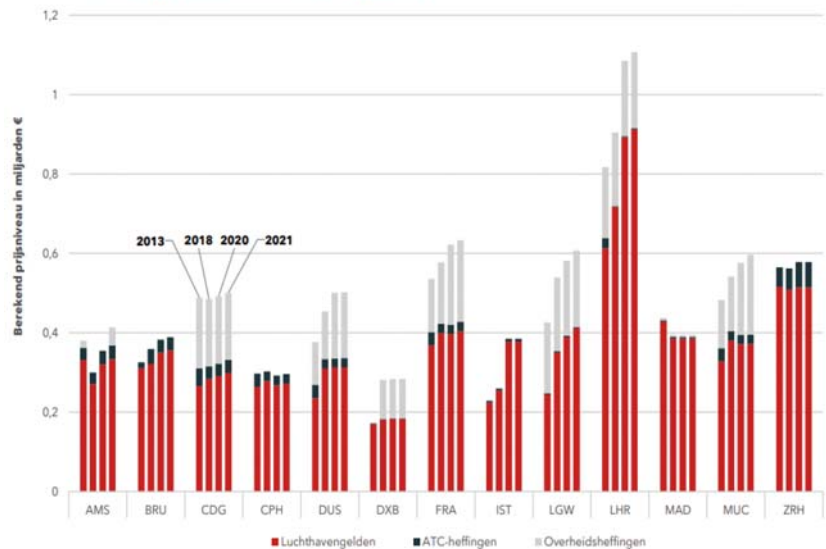
Vraag 57:

Wat zijn de kosten van het structureel afschaffen van btw in het openbaar vervoer?

Antwoord:

Afschaffen van de btw in het openbaar vervoer kost 324 miljoen euro per jaar.

Figuur 3.7 Het prijsniveau op Schiphol steeg met 16,6 procent in 2021. Over de periode 2013-2021 nam het prijsniveau op deze luchthaven met 8,9 procent toe.



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC.

Vraag 58:

Hoe verhoudt Schiphol zich met de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije met betrekking tot de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen? Hoe verschilde dit in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Zie de figuur hieronder. Deze informatie is te vinden in de jaarlijkse benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen. Link naar de 2021-editie (2021–2022 Kst.31 936 Nr.913): Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2021 | Rapport | rijksoverheid.nl <<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/07/bijlage-2-benchmark-luchthavengelden-en-overheidsheffingen-2021>>

Vraag 59:

Wat zijn de kosten van het afschaffen van btw uitsluitend op bus, tram en metro (BTM)?

Antwoord:

De kosten voor het afschaffen van btw in het openbaar vervoer exclusief spoor bedragen 155 miljoen euro in 2023. Voor de daaropvolgende jaren zijn de kosten afhankelijk van de OV-inkomsten.

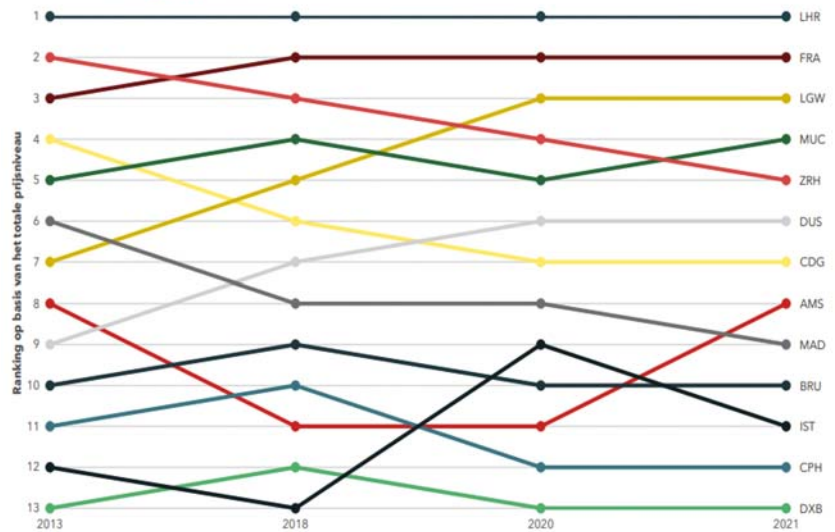
Vraag 60:

In hoeverre verschilt Schiphol, in de indicator in tabel 34, in 2021 van de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoe verschilde dit in de jaren 2018, 2019, 2020 en 2021?

Antwoord:

Zie de figuur in de bijlage. Deze informatie is te vinden in de jaarlijkse benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen. Link naar de 2021-editie (2021–2022 Kst.31 936, nr. 913): Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2021 | Rapport | rijksoverheid.nl

Figuur 3.8 In 2021 hebben vijf van de dertien benchmarkluchthavens een lager prijsniveau dan Schiphol en zeven een hoger prijsniveau.



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC
 Noot: De luchthaven op rang 1 heeft het hoogste prijsniveau en de luchthaven op rang 13 het laagste.

Vraag 61:

Hoeveel euro gaat er vanuit het ministerie naar het ondersteunen van gemeenten bij het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek?

Antwoord:

Speciaal voor de ondersteuning van gemeenten bij de invoering van zero-emissiezones is het SPES ingericht: het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek. Met experts op het gebied van logistiek, zero-emissietechnieken, juridische dienstverlening, procesondersteuning en onderzoek helpt SPES bij het voorbereiden en begeleiden van de gemeentelijke besluitvorming. De tweede ronde SPES is onlangs opnieuw aanbesteed en start in oktober 2022 voor de komende drie jaar. Hier is 3,2 miljoen euro voor gereserveerd.

Vraag 62:

Wat zijn de kosten van het afschaffen van de btw op personenvervoer per trein?

Antwoord:

De kosten voor het afschaffen van btw op personenvervoer per spoor bedragen 168 miljoen euro in 2023. Voor de daaropvolgende jaren zijn de kosten afhankelijk van de OV-inkomsten.

Vraag 63:

Hoe worden gemeenten ondersteund bij het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek?

Antwoord:

Speciaal voor de ondersteuning van gemeenten bij de invoering van zero-emissiezones is het SPES ingericht: het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek. Met experts op het gebied van logistiek, zero-emissietechnieken, juridische dienstverlening, procesondersteuning

en onderzoek helpt SPES bij het voorbereiden en begeleiden van de gemeentelijke besluitvorming. De tweede ronde SPES is onlangs opnieuw aanbesteed en start in oktober 2022 voor de komende drie jaar. Hier is 3,2 miljoen euro voor gereserveerd.

Vraag 64:

Hoeveel bedrijven hebben in 2021 en 2022 een subsidie aangevraagd voor een elektrische bestelauto? Hoeveel waren dit in 2020?

Antwoord:

Bedrijven kunnen, in aanvulling op de voordelen van de milieu-investeringsaftrek, vanaf 15 maart 2021 een subsidie aanvragen voor een emissievrije bestelauto op basis van de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA). In 2021 is voor 3.215 bestelauto's een subsidie toegekend. In 2022 is tot 5 oktober voor 4.579 bestelauto's een subsidie aangevraagd.

Vraag 65:

Hoeveel CO₂ per euro levert het besparen van CO₂ in de mobiliteitssector op, zowel in de mobiliteitssector zelf (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

Er is op dit moment geen sluitende kosteneffectiviteit per instrument. Wel zijn er op een aantal instrumenten specifieke inschattingen gemaakt van de kosteneffectiviteit van dat instrument.

Dat geldt bijvoorbeeld voor EV-stimulering. In het rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV» (Voortgang Duurzame Mobiliteit, Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstukken II 2021/2022, 32 813 nr. 1004) is gekeken naar zowel de kosteneffectiviteit vanuit nationaal kostenperspectief als ook vanuit overheidsperspectief voor de beleidsjaren 2020 tot en met 2025. Waarbij de kosten en baten cumulatief voor de eerste 10 jaar zijn meegenomen. In het rapport is daarbij onderscheid gemaakt tussen directe overheidskosten (zoals subsidies, MRB/bijtellingskorting) en indirecte overheidskosten (zoals accijns- en BPM derving). De indirecte overheidskosten zijn een groot deel van de totale overheidskosten: circa 50%-70% van de totale overheidskosten voor personenauto's. De directe stimuleringskosten voor EV's per ton vermeden CO₂-uitstoot nemen sneller af [ten opzichte van de indirecte stimuleringskosten] tussen 2020 en 2025 door afbouw van stimuleringsbeleid. De directe stimuleringskosten zijn voor de zakelijke EV's gemiddeld over deze periode circa 167 tot 255 per ton (circa 30% tot 50% van de totale overheidskosten). Voor de particuliere EV's is dit gemiddeld over deze periode circa 197 tot 258 per ton (circa 35% tot 45% van de totale overheidskosten).

Uit de studie van Revnext (zie laatste hoofdstuk van het rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV») blijkt verder dat de nationale baten de nationale kosten per 2022 reeds overstijgen. Met andere woorden: het EV-stimuleringsbeleid levert de Nederlandse samenleving als geheel meer baten dan kosten op dan wanneer dit stimuleringsbeleid voor personenauto's niet zou worden gevoerd.

De genoemde inschattingen in de KEV voor mobiliteit bedragen allemaal tank-to-wheel CO₂-reductie. Effecten in de uitstoot van well-to-tank worden ofwel toegerekend aan een andere klimaatsector (industrie of elektriciteit) of aan het buitenland. Voor verdere informatie over de berekeningen van CO₂-reductie in de mobiliteitssector, verwijs ik u naar de KEV die dit jaar op 1 november door het PBL wordt uitgebracht.

Vraag 66:

Hoeveel euro kost het besparen van CO₂ in de mobiliteitssector?

Antwoord:

De uitgaven vanuit het Ministerie van IenW voor CO₂-reductie in mobiliteit in het jaar 2023 bedragen 186,6 miljoen euro. De CO₂-effecten van het klimaatbeleid mobiliteit worden jaarlijks gepresenteerd in de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het PBL.

Het bedrag van 186,6 miljoen euro bestaat uit diverse posten op artikel 14.03. Deze kun je niet één op één uit de begroting halen. In de reservering KA (114,4 mln.) zitten nog budgetten die bij VJN2023 moeten worden overgeboekt naar o.a. subsidies DuMo en Elektrisch Vervoer.

De opbouw van het bedrag van 186,6 miljoen euro is te zien in bijgevoegd tabel.

			OW2023
1214U03010003	Programma DUMO	opdrachten	8.253
1214U03010006	Programma Fiets	opdrachten	2.505
1214U03010007	Opdr elektr vervoer	opdrachten	674
1214U03010008	Opdr Duurz Logistiek	opdrachten	11.800
1214U03010009	RES. KA	opdrachten	114.418
1214U03020004	Subsidies DUMO	subsidies	14.590
1214U03020005	Subs Elektrisch verv	subsidies	23.800
1214U03030004	Bijdr RVO DuMo	bijdr. Agentschappen	366
1214U03040001	Bijdr m-overh DuMo	bijdr. Medeoverh.	10.200 +
totaal 2023 KA			186.606 (x 1000 euro)

Vraag 67:

Hoeveel CO₂ is in de mobiliteitssector bespaard, zowel in de mobiliteitssector zelf (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

De Klimaat en Energieverkenning (KEV) 2022 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) verschijnt op 1 november. De voorlopige raming die met Prinsjesdag is gepresenteerd (Concept Klimaatnota, Tweede Kamer der Staten Generaal, Kamerstukken II 2021/2022, 32 813 nr. 1091) laat zien dat de uitstoot van de mobiliteitssector in 2021 30,5 Mton was. Dat is een daling van 1,7 Mton ten opzichte van het niveau in het ijkjaar 1990 toen de uitstoot 32,2 Mton was. Dit is een saldo van beleid dat de uitstoot vermindert en de groei van mobiliteit die de uitstoot vergroot.

Uw Kamer heeft diverse vragen gesteld over CO₂-effecten van duurzame mobiliteitsmaatregelen in deze set (o.a. vragen 65, 78, 80, 90, 92, 99 en 101). Hierover dient in algemene zin het volgende te worden opgemerkt:

- Onder uitstoot mobiliteitssector verstaan we de nationale uitstoot van mobiliteit zoals gedefinieerd in het Klimaatakkoord (dus onder andere wegvervoer en binnenvaart, maar niet lucht- en scheepvaart).
- De voorlopige raming voor de KEV2022 laat zien dat mobiliteit in 2030 uitkomt op een uitstoot van 28 Mton. In 1990 was de uitstoot 32,2 Mton. Daarmee is de reductie in 2030 nu circa 4 Mton. Geagendeerd beleid is hier nog niet in meegenomen. PBL werkt nu nog aan een inschatting van het effect van geagendeerd beleid. Omdat het overgrote deel van het beleid uit het Klimaatakkoord inmiddels concreet is uitgewerkt bestaat het geagendeerd beleid vooral uit nieuw beleid uit het Coalitieakkoord en Fit-for-55.
- PBL berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's. Een voorbeeld is de wisselwerking tussen EV-stimulering en de werkgeversaanpak. Als werkgevers hun

werknemers ertoe bewegen om over te stappen op een elektrische auto, dan kan die CO₂-reductie zowel worden toegewezen aan EV-stimulering als de werkgeversaankpak. Dit zorgt voor een dubbeltelling in CO₂-impact en dat moet voorkomen worden in berekeningen.

- In theorie kunnen per sector effecten worden geprobeerd uit te splitsen naar onderwerp, maar er is altijd sprake van overlap en verschillende instrumenten die op hetzelfde aangrijpen. Dan maakt het veel uit wat als eerste inboek wordt en wat daarna. In de KEV doet het PBL geen effectschattingen per instrument/pakket. Dat vereist een ander soort analyse.
- De in deze vragenset genoemde inschattingen in de KEV voor mobiliteit bedragen allemaal tank-to-wheel CO₂-reductie. Effecten in de uitstoot van well-to-tank worden ofwel toegerekend aan een andere klimaatsector (industrie of elektriciteit) of aan het buitenland.
- Gevolg is dat er geen sluitende kosteneffectiviteit per instrument is. Wel zijn er op een aantal instrumenten specifieke inschattingen gemaakt van de kosteneffectiviteit van dat instrument. Dat geldt bijvoorbeeld voor EV-stimulering. Daar waar deze beschikbaar zijn, zijn deze in antwoord op vragen vermeld (zie vragen 78, 90 en 101).

Vraag 68:

Welk vervolg krijgt de pilot om schoolzones te vermijden?

Antwoord:

De pilots schoolzones krijgen niet direct een vervolg. Wel bieden digitalisering en automatisering kansen om weggebruikers tijdens de reis beter te informeren. Zo kan door samenwerking met navigatieapps en de auto-industrie het verkeer veilig omgeleid worden als de actuele verkeerssituatie daarom vraagt. Met de industrie wordt gewerkt aan de ontwikkeling van in-car verkeersveiligheidswaarschuwingen. Zo krijgen veel weggebruikers sinds begin dit jaar melding in de auto als het gaat om rode kruisen, filestaartbeveiliging, nadere hulpdiensten en glad wegdek. Op dit moment wordt, in overleg met gemeenten, bekeken of en hoe het digitaal aandacht geven aan schoolomgevingen meerwaarde kan bieden aan de verkeersveiligheid. Vanaf 2025 geldt er een Europese verplichting om, mits de wegbeheerder dit digitaal beschikbaar stelt, verkeerscirculatieplannen op te nemen in navigatiediensten. In deze plannen kunnen bijvoorbeeld ook beperkingen worden aangegeven t.a.v. schoolzones.

Vraag 69:

Hoeveel euro heeft de pilot om schoolzones te vermijden gekost?

Antwoord:

In totaal hebben de drie kleinschalige pilots schoolzones ongeveer € 80.000 gekost.

Vraag 70:

Hoeveel minder verkeersoverlast, ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden worden verwacht naar aanleiding van de pilot om schoolzones te vermijden?

Antwoord:

Vorig jaar hebben er drie kleinschalige pilots plaatsgevonden om samen met een aantal serviceproviders te kijken hoe in-car aandacht kan worden gegeven aan schoolzones, wat de mogelijkheden tot waarschuwen en herrouteren zijn en wat de verkeerssituatie in schoolzones is. De impact van deze kleinschalige pilots op het aantal verkeersslachtoffers of verkeersoverlast is niet bekend.

Vraag 71:

Welk vervolg krijgt de pilot «Rij Ballonvrij»?

Antwoord:

In november 2022 wordt de campagne «Rij ballonvrij» weer door TeamAlert uitgevoerd.

Daarnaast is in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 de ontwikkeling van een communicatieaanpak omtrent rijden onder invloed opgenomen. Onderzocht wordt of er één centrale boodschap over nuchtere (alcoholvrije en drugsvrije) deelname aan het verkeer kan worden ontwikkeld voor verschillende doelgroepen, of dat een doelgroep-specifieke communicatieaanpak beter aanzet tot het gewenste gedrag. Het advies dat hieruit volgt, levert bouwstenen op voor een communicatiestrategie. Lachgas wordt ook in dit traject meegenomen.

Verder heeft het ministerie het CBR de opdracht gegeven een educatieve maatregel drugs (EMD) te ontwikkelen. In dit scenario wordt iedere bestuurder die voor de eerste keer wordt gepakt voor het rijden onder invloed van drugs een EMD opgelegd. Indien er bij het CBR contra-indicaties zijn (zoals een vermoeden van alcohol- en/of drugsafhankelijkheid) wordt de bestuurder eerst een vorderingenonderzoek drugs opgelegd, en daarna eventueel de EMD. Deze nieuwe educatieve maatregel is een cursus (van enkele dagen) waar kennis en handelingsalternatieven worden overgebracht door een trainer aan de bestuurder. Hiermee wordt getracht te voorkomen dat er herhaling plaatsvindt en wordt een preventief effect op de sociale omgeving van de bestuurder verwacht. In deze cursus is ook lachgas onderdeel van het curriculum. De verwachting is dat begin 2023 deze educatieve maatregel zal starten.

Vraag 72:

Hoeveel euro heeft de pilot «Rij Ballonvrij» gekost?

Antwoord:

De ontwikkeling van deze campagne heeft het ministerie in 2020 € 113.135,- gekost. In 2021 is deze campagne wederom gebruikt door TeamAlert binnen de meerjarige subsidie die het ministerie heeft met TeamAlert. Ook in 2022 wordt deze campagne gebruikt. Voor 2023 ligt het in de planning om deze campagne opnieuw in te zetten.

Vraag 73:

Hoeveel minder ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden worden verwacht naar aanleiding van de pilot «Rij Ballonvrij»?

Antwoord:

In 2020 heeft TeamAlert in opdracht van het ministerie een digitale campagne ontwikkeld voor de doelgroep lachgasgebruikers in het verkeer. Deze terugkerende campagne heeft als doel een sociale norm neer te zetten en jongeren te stimuleren om veilige keuzes in het verkeer te maken na lachgasgebruik. Deze campagne heeft mede door hulp van jongerenwerkers meer dan één miljoen jongeren bereikt. Op dit moment wordt een effect- en waarderingsonderzoek uitgevoerd door TeamAlert in samenwerking met de SWOV. Op dit moment is dus nog niet bekend of met het bereiken van de jongeren ook ongevallen zijn voorkomen.

Vraag 74:

Welk vervolg heeft de pilot «Veilig fietsen naar school»?

Antwoord:

Doel van de pilots was om gemeenten handvatten te geven waarmee ze zelf aan de slag kunnen gaan. De resultaten van de pilot «Veilig fietsen

naar school» zijn vastgelegd in zes factsheets (Rapport Monitoring & Evaluatie pilots «Veilig fietsen naar school», 14 oktober 2021 (Ecorys)). Daarnaast zijn er ook regionale en landelijke bijeenkomsten georganiseerd om gemeenten te informeren over de resultaten en leerpunten van de pilots.

Vraag 75:

Hoeveel euro heeft de pilot «Veilig fietsen naar school» gekost?

Antwoord:

De pilot «Veilig fietsen naar school» bestaat uit de volgende zes deelpilots:

1. Schoolstraten
2. Veilige schoolroutes
3. Verkeersexamen
4. Van groep 8 naar de brugklas (V8N1)
5. Ieder kind een fiets
6. Social Deal: ik fiets MONO

In totaal is aan 15 gemeenten voor ruim € 200.000 aan cofinanciering beschikbaar gesteld voor de uitvoering van 1 of meerdere pilots. Gemeenten financieren zelf ook 50% van de kosten.

Vraag 76:

Hoeveel minder ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden worden verwacht naar aanleiding van de pilot «Veilig fietsen naar school»?

Antwoord:

De pilot «Veilig fietsen naar school» was erop gericht om gemeenten te helpen bij het vergroten van de fietsveiligheid van schoolgaande kinderen (en de beleving daarvan) en het gebruik van de fiets om naar de school te gaan, te stimuleren.

Uit de monitoring en evaluatie (Rapport Monitoring & Evaluatie pilots «Veilig fietsen naar school», 14 oktober 2021 (Ecorys)) blijkt dat veel deelpilots effect hebben gehad. Zo hebben bijvoorbeeld schoolstraten een positief effect op de veiligheidsbeleving van scholen, ouders en kinderen. Kinderen zijn zich bij de pilot «Van groep 8 naar de brugklas» (V8N1) meer bewust van risicovolle situaties en geven aan hun gedrag hieraan aan te passen. Tevens is uit de pilots «veilige schoolroutes» gebleken dat gemeenten de adviezen uit de gastles betrekken in hun gemeentelijk beleid. Er is niet onderzocht hoeveel verkeersslachtoffers door deze pilot zijn voorkomen.

Vraag 77:

Hoeveel minder ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden worden er verwacht naar aanleiding van het invoeren van de helmplicht voor snorfietsen?

Antwoord:

Uit het *Onderzoek «Helmplicht Snorfietsers»* [uitgevoerd door adviesbureau Arcadis in opdracht van het Ministerie IenW en opgenomen als bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 783.] komt naar voren dat een substantiële daling van het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) wordt verwacht. Dit komt met name doordat snorfietsers overstappen naar vervoersmiddelen met een lager overlijdens- en letselrisico. Daarnaast neemt door de helmplicht de kans op ernstig hoofdletsel af bij de snorfietsers die op de snorfiets blijven rijden. Als 60% van de snorfietsers overstapt naar een ander vervoermiddel, is er een daling te verwachten van 16 naar 6 doden en van 1.838 naar 735 gewonden per jaar. Als 30% van de snorfietsers overstapt, is er een daling te verwachten van 16 naar 11 doden en van 1.838 naar 1.268 gewonden per jaar.

Vraag 78:

Hoeveel CO₂ per euro aan stimuleringskosten heeft de groei van het aantal elektrische voertuigen tot nu toe opgeleverd, zowel in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

In het rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV» (Voortgang Duurzame Mobiliteit, Tweede Kamer der Staten-Generaal, Kamerstukken II 2021/2022, 32 813 nr. 1004) is gekeken naar zowel de kosteneffectiviteit vanuit nationaal kostenperspectief als ook vanuit overheidsperspectief voor de beleidsjaren 2020 tot en met 2025. Waarbij de kosten en baten cumulatief voor de eerste 10 jaar zijn meegenomen. In het rapport is daarbij onderscheid gemaakt tussen directe overheidskosten (zoals subsidies, MRB- en bijtellingskorting) en indirecte overheidskosten (zoals accijns- en BPM-derving). De indirecte overheidskosten zijn een groot deel van de totale overheidskosten: circa 50 tot 70 procent van de totale overheidskosten voor personenauto's.

De directe stimuleringskosten voor EV's per ton vermeden CO₂-uitstoot nemen sneller af [ten opzichte van de indirecte stimuleringskosten] tussen 2020 en 2025 door afbouw van stimuleringsbeleid. De directe stimuleringskosten zijn voor de zakelijke EV's gemiddeld over deze periode circa 167 tot 255 per ton (circa 30% tot 50% van de totale overheidskosten). Voor de particuliere EV's is dit gemiddeld over deze periode circa 197 tot 258 per ton (circa 35% tot 45% van de totale overheidskosten).

Uit de studie van Revnext (zie laatste hoofdstuk van het rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV») blijkt verder dat de nationale baten de nationale kosten per 2022 reeds overstijgen. Met andere woorden: het EV-stimuleringsbeleid levert de Nederlandse samenleving als geheel meer baten dan kosten op dan wanneer dit stimuleringsbeleid voor personenauto's niet zou worden gevoerd.

De genoemde inschattingen in de KEV voor mobiliteit bedragen allemaal tank-to-wheel CO₂-reductie. Effecten in de uitstoot van well-to-tank worden ofwel toegerekend aan een andere klimaatsector (industrie of elektriciteit) of aan het buitenland. Voor verdere informatie over de berekeningen van CO₂-reductie in de mobiliteitssector kunt u de KEV raadplegen, deze wordt dit jaar op 1 november door het PBL uitgebracht.

Vraag 79:

Hoeveel euro aan stimuleringskosten heeft de groei van het aantal elektrische voertuigen tot nu toe gekost?

Antwoord:

Op de lenW-begroting staan uitsluitend de middelen voor de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). De reeks beschikbare subsidiebudgetten om uit te keren is opgenomen in bijgevoegd tabel.

	2020	2021	2022	2023	2024	totaal
Nieuwe personenauto's	€ 10.000.000,00	€ 14.400.000,00	€ 71.000.000,00	€ 67.000.000,00	€ 58.000.000,00	€ 220.400.000,00
Gebruikte personenauto's	€ 7.200.000,00	€ 13.500.000,00	€ 20.400.000,00	€ 32.400.000,00	€ 29.400.000,00	€ 102.900.000,00
Subsidiebedrag nieuw	€ 4.000,00	€ 4.000,00	€ 3.350,00	€ 2.950,00	€ 2.550,00	€ 3.029,51
Subsidiebedrag gebruikt	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00
Aantallen nieuwe EV's	2.500	3.600	21.194	22.712	22.745	72.751
Aantallen gebruikte EV's	3.600	6.750	10.200	16.200	14.700	51.450

Vraag 80:

Hoeveel CO₂ heeft de groei van het aantal elektrische voertuigen tot nu toe bespaard, zowel in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

In het jaar 2030 kan de CO₂-reductie bij volledig verkoop van zero-emissie auto's in 2030 in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) oplopen tot 5,5 Mton. De verkoop van de emissievrije auto's in 2020 en 2021 levert de komende jaren in de mobiliteitssector in totaal (over alle jaren heen) 4 Mton op (bron: Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, overzicht van trends en ontwikkelingen. Editie 2022. Rapport van RVO en Revnext in opdracht van het Ministerie van IenW. Zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2022Z13656&did=2022D37971>).

Effecten in de uitstoot van well-to-tank worden ofwel toegerekend aan een andere klimaatsector (industrie of elektriciteit) of aan het buitenland. Voor verdere informatie over de berekeningen van CO₂-reductie in de mobiliteitssector kunt u de KEV raadplegen, deze wordt dit jaar op 1 november door het PBL uitgebracht. Met betrekking tot well-to-wheel geldt daarnaast dat een elektrische auto momenteel circa 60 procent minder CO₂-uitstoot heeft dan een conventionele auto. Milieu Centraal laat zien dat bij 12.000 kilometer jaarlijks rijden bij de huidige grijs-groene stroom een benzineauto 2.500 kilo CO₂ verbruikt tegenover 1.000 kilo van een volledig elektrische auto. Dit komt mede door het efficiënte energieverbruik van een volledig elektrische auto; met dezelfde hoeveelheid energie rijdt een elektrische auto drie keer verder dan een conventionele benzine auto.

Vraag 81:

Op welke manier zou een prijsplafond (zoals in Duitsland, of voor enkel de bus zoals in het Verenigd Koninkrijk) in Nederland geïmplementiseerd kunnen worden? Welke wetten, regels, afspraken en processen moeten daarvoor gewijzigd worden, zoals bijvoorbeeld de tariefstellingsbevoegdheid?

Antwoord:

Om een goedkoop OV-ticket in te voeren, zoals het tijdelijke 9-euro ticket in Duitsland, volstaat waarschijnlijk een gezamenlijke afspraak in het Nationaal OV Beraad waarin alle tariefbevoegde en opbrengstverantwoordelijke partijen van het OV zitten. Voorwaarde is dat er in dat geval overeenstemming is over de financiële dekking van de opbrengstderving en voor mogelijke extra inzet van personeel en materieel.

Vraag 82:

Kan een overzicht worden verschaft van de personele tekorten bij de grootste vervoerspartijen in het ov?

Antwoord:

Net als in veel andere sectoren zijn er in het OV momenteel meer vacatures dan werkzoekenden. Het aantrekken van voldoende personeel behoort tot de verantwoordelijkheden van vervoerders.

Het Ministerie van IenW is concessieverlener voor het hoofd railnet en heeft daardoor inzicht in de personeelstekorten bij NS. NS heeft ongeveer 2100 vacatures openstaan voor functies als monteur, veiligheid- & service-medewerker, retailmedewerker op het station en IT'er. NS geeft aan dat zij de grootste tekorten heeft bij het rijdend personeel (hoofdconducteurs (ongeveer 650 vacatures) en machinisten (ongeveer 450 vacatures)).

Voor de stad- en streekconcessies is het Ministerie van IenW geen concessieverlener. Exacte gegevens over de vacatures en personeelstekorten zijn daardoor niet bij het departement bekend. Uit gesprekken met verschillende vervoerders en uit aangepaste dienstregelingen blijkt echter wel dat ook in het stad- en streekvervoer er problemen zijn met de bezetting of inzetbaarheid van personeel.

Vraag 83:

Hoeveel is het aandeel 60-plussers onder de ernstige verkeersgewonden? Hoeveel was dit aandeel in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Het aandeel 60+ onder de ernstige verkeersgewonden is in de tabel weergegeven. Dit zijn cijfers van de SWOV (schatting werkelijke aantallen). De cijfers voor 2021 komen in het najaar van 2022 beschikbaar.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ernstig verkeersgewonden	20.800	21.700	21.400	19.700	nmb	nmb
Aandeel 60+	42%	43%	45%	45%	nmb	nmb

Vraag 84:

Hoeveel ernstige verkeersgewonden vielen er binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op N-wegen? Hoeveel was dit aantal in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Alleen voor het geregistreerde aantal ernstig verkeersgewonden in BRON is de splitsing tussen binnen en buiten de bebouwde kom bekend.

Wat betreft N-wegen: het precieze aantal en aandeel dodelijke verkeersongevallen en verkeersdoden op alle N-wegen van de verschillende wegbeheerders zal worden meegenomen in het benodigde onderzoek voor de uitwerking van de motie van het lid Madlener (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18). In deze motie is namelijk verzocht om een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen (Rijks en Provinciaal) waar de meeste ongevallen plaatsvinden.

Voor het aantal ernstige verkeersgewonden (slachtoffers die zijn vervoerd naar het ziekenhuis):

De cijfers voor 2022 komen in het najaar van 2023 beschikbaar.

BRON	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ernstig verkeersgewonden binnen BBK	8.368	8.652	7.871	6.630	4.700	nmb
ernstig verkeersgewonden buiten BBK	4.363	4.478	4.257	3.315	2.327	nmb
locatie onbekend	344	340	297	277	397	nmb
Totaal	13.075	13.470	12.425	10.222	7.424	nmb

Vraag 85:

Hoeveel verkeersdoden vielen er binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op N-wegen? Hoeveel was dit aantal in de jaren 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Alleen voor het geregistreerde aantal verkeersdoden in BRON is de splitsing tussen binnen en buiten de bebouwde kom bekend. Hiervoor wordt verwezen naar de tabel (bijlage).

Wat betreft N-wegen: het precieze aantal en aandeel dodelijke verkeersongevallen en verkeersdoden op alle N-wegen van de verschillende wegbeheerders zal worden meegenomen in het benodigde onderzoek voor de uitwerking van de motie-Madlener (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18). In deze motie is namelijk verzocht om een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen (Rijks en Provinciaal) waar de meeste ongevallen plaatsvinden.

BRON	2017	2018	2019	2020	2021	2022
verkeersdoden binnen BBK	217	261	232	188	205	nmb
verkeersdoden buiten BBK	309	313	327	306	286	nmb
locatie onbekend	9	24	27	21	18	nmb
Totaal	535	598	586	515	509	nmb

De cijfers voor 2022 komen in april 2023 beschikbaar.

Vraag 86:

Hoeveel extra rij-examinatoren heeft het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) aangenomen met behulp van de bijdrage voor corona-gerelateerde tegenvallers?

Antwoord:

De bijdrage voor corona gerelateerde tegenvallers is gebruikt voor de dekking van de incidentele kosten (werven en opleiden). De structurele kosten van de extra examinatoren (de salariskosten) worden betaald uit de inkomsten uit de examentarieven. In december 2021 zijn 18 nieuwe examinatoren gestart met het afnemen van examens.

Vraag 87:

Waarom heeft het CBR de bijdrage voor corona-gerelateerde tegenvallers uitgegeven?

Antwoord:

De begrotingsbijdrage voor corona-gerelateerde tegenvallers is ten eerste gebruikt voor de extra kosten voor de bedrijfsactiviteiten na de herstart van de dienstverlening. Dit betreft onder andere de inzet van medewerkers voor deurbeleid en verstrekking van mondklappers en handgel voor iedere klant en medewerker. Ten tweede is het gebruikt voor de aanvullende arbeids- en facilitaire kosten doordat een deel van de dienstverlening (theorie-examens en educatieve maatregelen) gedurende een groot deel van het jaar slechts op basis van 50% zaalbezetting (1,5 meter afstand) kon worden aangeboden. Ten derde is de bijdrage ingezet ter dekking van de aanvullende kosten die zijn gemaakt voor het werven en opleiden van extra examinatoren voor het inhalen van de uitgestelde praktijkexamens.

Vraag 88:

Hoeveel is de bijdrage aan het CBR geweest voor corona-gerelateerde tegenvallers?

Antwoord:

De bijdrage aan het CBR voor corona-gerelateerde tegenvallers was in totaal € 27,6 miljoen. Dit bestaat uit een bedrag van € 18,8 miljoen voor de financiële gevolgen van corona in 2020 en een bedrag van € 8,8 miljoen voor de corona-gerelateerde tegenvallers in 2021.

Vraag 89:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het plaatsen van laadinfrastructuur voor het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek?

Antwoord:

Op dit moment zijn er genoeg laadpunten beschikbaar voor elektrische bestel- en vrachtwagens. De invoering van gemeentelijke zero-emissiezones voor stadslogistiek zal zorgen voor een toenemende vraag naar laadinfrastructuur. Daarom werkt het Ministerie van IenW samen met samenwerkingsregio's van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, gemeenten, provincies, netbeheerders, brancheorganisaties, kennisinstellingen, marktpartijen en andere betrokkenen aan de uitvoering van de kennis- en actieagenda logistieke laadinfrastructuur. Deze geeft de stappen aan welke gezet moeten worden om te zorgen dat de realisatie van laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met de laadvraag van elektrische bestel- en vrachtwagens.

Aanvullend daarop werkt IenW samen met Rijkswaterstaat aan de uitvoering van een pilotprogramma voor heavy duty laadpleinen. De realisatiefase van dit programma start in de loop van 2023. Op 24 september is hiervoor de marktconsultatie geplaatst op Tendered (<https://www.tendered.nl/aankondigingen/overzicht/273218/details>). Tot slot werkt IenW samen met andere partijen aan de vormgeving van een landelijk basisnetwerk voor publieke logistieke laadinfrastructuur. Eind dit jaar zal uw Kamer hierover nader worden geïnformeerd, dit aan de hand van de motie van de leden Grinwis en Van Ginneken (Kamerstuk 35 910, nr. 20) waarin het kabinet wordt verzocht om zorg te dragen voor een specifieke aanpak voor en pro-actieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens, waaronder op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegenet en bij distributiecentra. Ook wordt het kabinet in de motie gevraagd om hierbij netbeheerders te betrekken.

Vraag 90:

Hoeveel CO₂ per euro levert het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek op, zowel in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

De zero-emissiezones voor stadslogistiek in de 30–40 grotere gemeenten van Nederland zorgen naar verwachting gezamenlijk voor een CO₂-reductie van circa 1 Mton CO₂ in 2030. Dit wordt ondersteund door de studie van Decamod in 2021 (<https://topsectorlogistiek.nl/wp-content/uploads/2021/03/20210223-Zero-emissiezones-in-de-praktijk-TNO-Decamod-Effectrapportage.pdf>). PBL berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's. Om die reden is het op dit moment niet mogelijk om uitspraak te doen over hoeveel CO₂ per euro het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek oplevert.

Vraag 91:

Hoeveel euro kost het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek, zowel voor gemeenten als het ministerie?

Antwoord:

In 2019 is een Kosten Baten Analyse uitgevoerd door Buck Consultants International in opdracht van het ministerie (https://www.opwegnaarzes.nl/application/files/9516/5392/7545/20191280_Nul-emissiezone_Stadslogistiek_2025_-_Kosten_en_Baten_vier_Archetypen_-_Hoofdrapport_Final.pdf). Hieruit bleek dat het investeren in een zero-emissiezone leidt tot belangrijke collectieve baten en dat een grotere omvang van de zero-emissiezone leidt tot een hoger maatschappelijk rendement, omdat collectieve baten harder toenemen dan de extra investeringen die voor implementatie nodig zijn.

De kosten per gemeente verschillen, variërend van circa 0,6 miljoen euro tot 1,2 miljoen euro. De voornaamste kosten zijn het plaatsen van handhavingssystemen (ANPR-camera's of scan-auto's) en bebording en bijvoorbeeld (extra) personeelskosten voor de instelling van de zone. De jaarlijkse operationele kosten die doorlopen zijn de licenties, handhaving en het beheer en onderhoud. De kosten kunnen per gemeente ook lager zijn wanneer er in een gemeente al een milieuzone, parkeerregime of selectief toegangsbeleid geldt. Bestaande systemen kunnen dan ook worden benut voor de handhaving van de zero-emissiezone. Deze mogelijke lagere kosten zijn niet meegenomen in bovengenoemde range van 0,6 tot 1,2 miljoen. Er is per jaar circa 1 miljoen beschikbaar voor de ondersteuning van gemeenten. Hierbij gaat het om rechtstreekse ondersteuning als bijvoorbeeld ondersteuning in de vorm van onderzoeken die voor alle gemeenten van toepassing zijn. Kosten die niet direct op zero-emissiezones zien, maar hier wel mee samenhangen zijn de financiële middelen (207 miljoen euro) die vanuit het Klimaatakkoord beschikbaar zijn gesteld om de ingroei van zero-emissie bestel- en vrachtauto's te ondersteunen.

Vraag 92:

Hoeveel CO₂ bespaart het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek, zowel in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

De zero-emissiezones voor stadslogistiek in de 30–40 grotere gemeenten van Nederland zorgen naar verwachting gezamenlijk voor een CO₂-reductie van ca. 1 Mton CO₂ in 2030. Dit wordt ondersteund door de studie van Decamod in 2021 (<https://topsectorlogistiek.nl/wp-content/uploads/2021/03/20210223-Zero-emissiezones-in-de-praktijk-TNO-Decamod-Effectrapportage.pdf>).

Vraag 93:

Welke gemeenten hebben aangekondigd om zero-emissiezones voor stadslogistiek in te voeren?

Antwoord:

Er zijn 28 zero-emissiezones aangekondigd: Almere, Alphen a/d Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Assen, Delft, Den Haag, Deventer, Dordrecht, Ede, Eindhoven, Enschede, Gouda, Groningen, Haarlem, Hilversum, 's-Hertogenbosch, Hoorn, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Schiphol, Tilburg, Utrecht Zaanstad en Zwolle. Als gevolg van de gemeenteraadsverkiezingen in maart van dit jaar en de vorming van nieuwe colleges, hebben afgelopen periode weinig gemeenten een zero-emissiezone aangekondigd. De verwachting is wel dat de komende jaren meer gemeenten de stap zullen zetten naar een zero-emissiezone voor stadslogistiek.

Vraag 94:

Welk contact is er geweest tussen het Ministerie van IenW, het Ministerie van Defensie en specifiek de provincies Flevoland, Overijssel en Gelderland over het programma luchtruimherziening?

Antwoord:

Er is in verschillende vormen overleg geweest met provincies Flevoland, Overijssel en Gelderland over het programma luchtruimherziening. Zo spreken we elkaar bij de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Lelystad. Daarnaast is vanuit het programma (directie niveau) contact geweest met betrokken gedeputeerden. Ambtelijk wordt er maandelijks

met medewerkers van de provincie Gelderland en Overijssel gesproken. Op 17 november 2022 staat tevens een breed bestuurlijk overleg gepland.

Vraag 95:

Welk contact is er geweest tussen het Ministerie van IenW en de provincies over het programma luchtruimherziening?

Antwoord:

Het programma luchtruimherziening volgt een uitgebreide participatie-aanpak waarbij – naast het formele inspraakmoment – alle stakeholders periodiek geïnformeerd worden. Er is een bestuurlijk overleg ingericht dat in beginsel twee keer per jaar plaatsvindt. Daarnaast is er meerdere keren per jaar individueel contact met betrokken provincies.

Vraag 96:

Welk contact is er geweest tussen het Ministerie van IenW en het Ministerie van Defensie over het programma luchtruimherziening?

Antwoord:

Het Ministerie van Defensie is – naast LVNL, CLSK, MUAC en het Ministerie van IenW – een van de opdrachtgevers van het programma luchtruimherziening. Er vindt op wekelijkse basis afstemming plaats tussen alle programmapartners.

Vraag 97:

Welke stappen binnen het programma luchtruimherziening kunnen worden versneld?

Antwoord:

Het programma luchtruimherziening heeft een complexe opgave om de inrichting van het Nederlandse luchtruim en de afhandeling van het vliegverkeer toekomstbestendig te maken en daarbij geluid en CO₂-uitstoot te verminderen. Het waarborgen van de veiligheid is daarbij een noodzakelijke randvoorwaarde. Binnen de beschikbare middelen werken de partners in het programma intensief aan een zo spoedig mogelijk implementatie van de diverse elementen van de luchtruimherziening.

Op 14 oktober 2022 heeft het kabinet de Voorkeursbeslissing (VKB) naar de Kamer gestuurd. De VKB bevat een beschrijving van de elementen en de vervolgaanpak.

Omwille van sneller merkbare effecten voor de omgeving en het opdoen van operationele ervaring met vaste naderingsroutes en continu dalen, worden vooruitlopend op de aanpassingen van de hoofdstructuur al korte vaste naderingsroutes op Schiphol ingevoerd. Hiermee wordt een eerste stap gezet in de vermindering van geluidshinder.

Vraag 98:

Wanneer is het programma luchtruimherziening afgerond?

Antwoord:

Het programma Luchtruimherziening is een meerjarig programma gericht op het ontwerpen en implementeren van een nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim en een verduurzaming van de afhandeling van het vliegverkeer. De luchtruimherziening volgt een adaptieve aanpak met een stapsgewijze implementatie. De implementatie is voorzien van 2026–2035.

Vraag 99:

Hoeveel CO₂ per euro levert het programma bereikbaarheid op de weg op, zowel in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

Er loopt geen programma bereikbaarheid op de weg. Wel werkt lenW aan de uitvoering van de interdepartementale toekomstagenda hybride werken. SZW is hiervan de trekker. Een van de actiepunten uit deze agenda is om nader onderzoek te doen naar de effecten van hybride werken op de CO₂-uitstoot op de langere termijn. Het Ministerie van lenW is met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in overleg over hoe dit vormgegeven kan worden binnen bestaande onderzoeken.

Vraag 100:

Hoeveel euro kost het programma bereikbaarheid op de weg?

Antwoord:

Het programma bereikbaarheid op de weg als zodanig is mij niet bekend. Wel wordt op artikel 14 van HXII verwezen naar de indicator voor bereikbaarheid (op de weg): Hoofdwegennet-indicator «de economische verlieskosten van (toekomstige) knelpunten». Deze is opgenomen als filetop50 in het MIRT-overzicht 2023 dat tegelijkertijd naar de Tweede Kamer is verzonden. In de beantwoording van deze vraag in het jaarverslag 2021 heb ik de vraag geïnterpreteerd als het programma voor het Hoofdwegennet. Daartoe werkt het ministerie aan een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid. Voor het hoofdwegennet (HWN) betekent dit dat de noodzakelijke capaciteit – om de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk met voorspelbare reistijden te realiseren – beschikbaar is en komt. Dat doen we door voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten (via het MIRT) en de uitvoering van het beheer, onderhoud, vervanging en verkeersmanagement op het hoofdwegennet. De uitgaven hiervoor worden verantwoord op artikel 12 van het Mobiliteitsfonds. In 2023 wordt hiervoor in totaal € 3.145 mln. uitgegeven aan het verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op het Hoofdwegennet.

Vraag 101:

Hoeveel CO₂ bespaart het programma bereikbaarheid op de weg, zowel in de mobiliteitssector (tank-to-wheel) als in de hele keten (well-to-wheel)?

Antwoord:

Er is geen programma bereikbaarheid op de weg. Zie verder vraag 99.

Vraag 102:

Waarom krimpt het aantal nachtvluchten niet naar rato mee?

Antwoord:

Het Kabinet heeft bij zijn besluit voor het instellen van een maximum aantal vliegtuigbewegingen van 440.000 per jaar er voor gekozen vast te houden aan een maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht van 29.000 conform het voornemen uit de Luchtvaartnota.

Een verdere reductie van het aantal nachtvluchten is mede afhankelijk van de opening en ontwikkeling van Lelystad Airport, verdere ontwikkeling van Schiphol en de substitutie van vliegverkeer door treinen. Tijdens het Commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober jongstleden is uitgebreid met uw Kamer gesproken over de inzet van het Kabinet bij de reductie van nachtvluchten.

Vraag 103:

Heeft het Ministerie van IenW in 2023 meer of minder te besteden in vergelijking met vorig jaar? Waar zitten de grootste verschillen?

Antwoord:

Gecorrigeerd voor de eenmalige uitgave van de omvorming van Prorail (7,3 miljard) bedroeg de omvang van de begroting 2022 10,3 miljard. De omvang van de begroting 2023 bedraagt 12,9 miljard. In 2023 heeft IenW 2,6 miljard meer te besteden, waar de toename voornamelijk verklaard wordt door toevoeging van de jaarlijkse loon en prijsbijstelling, toevoeging van de intensiveringsmiddelen uit het coalitieakkoord Rutte IV en middelen uit het Nationaal Groeifonds.

Vraag 104:

Komen de investeringen in de ontsluiting van NOVEX-gebieden ook ten gunste van de regio's waar geen NOVEX-bouwlocaties zijn?

Antwoord:

De investeringen in de ontsluiting en bereikbaarheid van NOVEX-bouwlocaties komen uiteraard ten gunste van die betreffende regio's, maar hebben vaak bredere regionale bereikbaarheidseffecten. Er wordt ook – gerelateerd aan de woningbouw – geïnvesteerd in nationale weg- en spoornetwerken, zowel binnen als buiten NOVEX-gebieden. De maatschappelijke baten van de investeringen binnen NOVEX-gebieden stralen ook breder uit dan alleen de NOVEX-gebieden.

Vraag 105:

Kunt u aangeven wat de voortgang is van het laten opnemen van de Lelylijn in het Europese vervoersnetwerk TEN-T?

Antwoord:

Op 4 juli 2022 heeft het ministerie aan de Europese Commissie verzocht de Lelylijn op te nemen in het TEN T-netwerk. De Europese Commissie heeft in de voorbereiding van de besluitvorming in de Transportraad het voorstel gedaan om de Lelylijn toe te voegen aan het TEN T-netwerk als toekomstig onderdeel van het uitgebreide TEN T-netwerk. De Europese Commissie heeft aangegeven dat het project nu niet voldoet aan de voorwaarden op grond waarvan het TEN T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN T-kernnetwerk is ontwikkeld. Onder andere omdat er geen duidelijkheid is over de (aard van de) internationale aansluiting van de Lelylijn. Nog onduidelijk is of de tekst ruimte biedt voor het tussentijds wijzigen van de status (uitgebreid netwerk of – uitgebreid – kernnetwerk) van de spoorlijnen op de TEN T-kaarten. Voor het uitgebreide TEN T-netwerk is 15% van het infrastructuur – aanleg budget van de Europese Connecting Europe Facility gereserveerd en 85% van het TEN T-aanlegbudget is gereserveerd voor het (uitgebreide) kernnetwerk. Het Tsjechisch EU-voorzitterschap wil op de EU-Transportraad van 5 december 2022 een akkoord in eerste lezing bereiken over de herziening van de Europese richtsnoeren voor het Trans Europese Netwerk Transport.

Vraag 106:

Hoeveel wordt er jaarlijks geïnvesteerd in nieuwe ov-concepten als Bus Rapid Transit en MaaS?

Antwoord:

Nieuwe OV-concepten zoals Bus Rapid Transit (BRT) en Mobility as a Service (MaaS) worden gezamenlijk met onze regionale partners verkend en doorontwikkeld. Om de doelstellingen uit het Toekomstbeeld OV 2040 te kunnen realiseren is de inzet van vernieuwende concepten essentieel.

Binnen het programma Toekomstbeeld OV 2040 is er daarom afgelopen jaren onderzoek gedaan naar de verdere uitwerking van BRT, onder andere op basis van binnen- en buitenlandse voorbeelden. Hierover zal eind dit jaar aan de Kamer gerapporteerd worden. Dit betreft enkel onderzoeksgelden. Daarnaast worden via het MIRT een aantal specifieke BRT-trajecten verkend. Dit betreft onder meer Breda-Gorinchem-Utrecht en Zoetermeer-Leiden. Op deze trajecten moet komende jaren alle beslisinformatie op tafel komen om over planuitwerking en vervolgens realisatie te kunnen besluiten. In de MIRT-brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de afspraken over investeringen en vervolgonderzoek.

Via het programma MaaS draagt lenW voor de zeven regionale pilots Mobility as a Service (MaaS) gedurende de gehele looptijd (2019–2022) in totaal maximaal € 7.1 mln bij. De afspraak is dat regio's eenzelfde bedrag bijdragen volgens het principe van 50% cofinanciering. De MaaS-pilots eindigen eind 2022. Op dit moment evalueren we de MaaS-pilots, samen met betrokken overheden en bedrijven. Over de uitkomsten zal eind dit jaar aan de Kamer gerapporteerd worden.

Vraag 107:

Kunt u een overzicht verschaffen van de aantallen klachten over geluids-overlast van Schiphol en de regionale luchthavens over de afgelopen vijf jaar?

Antwoord:

Luchthavens met groot handelsverkeer	Aantal meldingen				
	2017	2018	2019	2020	2021
Schiphol	82.092	121.059	298.438	128.765	163.167
Rotterdam The Hague Airport	16.120	34.668	62.678	30.773	38.113
Groningen Airport Eelde	223	950	579	2.325	3.142
Eindhoven Airport	20.640	36.354	37.452	13.275	18.927
Maastricht Aachen Airport	10.256	39.023	67.202	81.081	78.194

Bron: rapportages van meldpunten bij de luchthavens (zie voetnoot bij het antwoord op vraag 69291).

Voor Schiphol betreft het de meldingen gedurende een gebruiksjaar (1 november 2020 tot en met 31 oktober 2021). Voor de regionale luchthavens betreft het een kalenderjaar.

Het betreft meldingen inclusief de meldingen gedaan zijn door frequente melders. Bij Schiphol betreft dit omwonenden die jaarlijks meer dan 500 meldingen indienen.

Vraag 108:

Hoe verhoudt de focus op digitale beveiliging van vitale processen zich tot de «smart mobility»-projecten en -programma's waar meer gegevensverwerkingen uit volgen?

Antwoord:

Smart mobility is geen vitaal proces binnen de vitale infrastructuur. Uitval van deze processen raakt vooralsnog niet de criteria van maatschappelijke ontwrichting die een vitaal proces kenmerken.

Cybersecurity is echter voor alle processen randvoorwaardelijk. Dit geldt ook voor de smart mobility-projecten en -programma's. Ook vanuit Europa worden er criteria gesteld aan de cybersecurity hiervan.

Door de implementatie van de Europese richtlijn Network and Information Security Directive (NIS 2.0), die betrekking heeft op de wettelijke verplichtingen van de digitale beveiliging van essentiële en belangrijke entiteiten, wordt dit mede-geborgd. Hieronder vallen ook de grote dienstverleners van Intelligente Transport Systemen (ITS), zoals TomTom en laadpaalinfrastuur. Op het gebied van voertuigen is er daarnaast specifieke regelgeving opgesteld in het kader van Cyber Security (R155 en R156, UNECE) en de General Safety Regulation (EU).

Vraag 109:

Wat wordt er, tegen de achtergrond dat de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater is opgericht om te leren van de overstromingen in Limburg in 2021 en om beter voorbereid te zijn op de gevolgen van extreme neerslag, gedaan voor de andere delen van Nederland?

Antwoord:

De Beleidstafel wateroverlast en hoogwater is opgericht om te leren van de wateroverlast in Limburg om zo voor heel Nederland beter gesteld te staan voor extreme neerslag. De beleidstafel levert eind van dit jaar haar eindadvies op met aanbevelingen voor heel Nederland. Dit eindadvies zal ook met de Kamer worden gedeeld.

Vraag 110:

Gaat het Rijk bijdragen aan het versterken van de capaciteit bij de omgevingsdiensten?

Antwoord:

Ja. Omgevingsdienst NL heeft recentelijk een subsidie van bijna 1,5 miljoen euro gekregen voor de jaren 2022–2023. Hiervan is een deel bestemd voor het versterken van het programmabureau Omgevingsdienst NL. Voor de individuele omgevingsdiensten is een eenmalige specifieke uitkering opgesteld met een maximum van 15 miljoen euro. Op aanvraag van de omgevingsdiensten kunnen deze middelen in 2022 en 2023 gebruikt worden voor uitvoering van activiteiten in het kader van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. Hiermee kunnen de omgevingsdiensten hun capaciteit versterken.

Vraag 111:

Kunt u een overzicht geven van de status van de bindende maatwerkafspraken die gemaakt zijn met de twintig grootste industriële uitstoters van broeikasgassen? Kunt u daarbij aangeven welke vergunningen benodigd zijn om deze maatwerkafspraken gerealiseerd te krijgen? Kunt u een overzicht geven van de emissiereductie die de realisatie van de bindende maatwerkafspraken oplevert? Kunt u aangeven wanneer deze maatwerkafspraken in de praktijk geëffectueerd zullen zijn?

Antwoord:

In het regeerakkoord is opgenomen dat de maatwerkafspraken met de 20 grootste uitstoters over de reductie van broeikasgassen onder meer samen moeten hangen met ook een verbetering van de leefomgeving. Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat trekken hier samen in op. Tata Steel is het eerste bedrijf waarmee in juli 2022 een intentieovereenkomst (Expression of Principles) is gesloten. Met verschillende bedrijven lopen verkennende gesprekken. Naar verwachting wordt nog voor het einde van het jaar een aantal Expressions of Interest (Eoi) getekend waarin de reikwijdte van de maatwerkafspraken wordt bepaald. Per bedrijf worden deze Expressions of Interest vervolgens nader uitgewerkt in specifieke Joint Letters of Intent en uiteindelijk in maatwerkafspraken. Het tijdspad verschilt sterk per

bedrijf. Van belang is dat in de afspraken een goede balans wordt gevonden tussen economische, klimaat- en milieubelangen.

Vraag 112:

Kunt u een overzicht per omgevingsdienst geven, waarbij het volgende inzichtelijk gemaakt wordt: het aantal medewerkers, de begrotingsomvang, het aantal bedrijven binnen de regio en het aantal Brzo-bedrijven binnen de regio?

Antwoord:

In 2021 is in het rapport «Omgevingsdiensten in Beeld»⁹ een totaalbeeld gegeven van de data van de omgevingsdiensten. In dit rapport staat de gevraagde informatie per omgevingsdienst. De voor het rapport gebruikte data zijn de data van de omgevingsdiensten uit 2020. In 2023 vindt het tweejaarlijks onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering van VTH plaats. Deze keer wordt het onderzoek zowel kwalitatief als kwantitatief uitgevoerd. De data uit het rapport «Omgevingsdiensten in Beeld» worden hierbij geactualiseerd.

Vraag 113:

Is er samenwerking met andere ministeries om te voorkomen dat de intensivering van de uitrol van laad- en tankinfrastructuur het elektriciteitsnetwerk verder gaat overbelasten?

Antwoord:

Er wordt intensief samengewerkt met andere ministeries om ervoor te zorgen dat de energievoorziening voor laadinfrastructuur geborgd blijft. Dit gebeurt onder andere in de interdepartementale trajecten Nationale Plan Energiesysteem (NPE 2050), Programma EnergieHoofdstructuur (PEH) en Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Deze hebben tot doel om richting 2030 en 2050 te zorgen voor een robuust energiesysteem. Met het MIEK worden ook op korte termijn knelpunten in het energiesysteem opgelost. EZK is het beleidsverantwoordelijke Ministerie en daarmee het trekkende departement voor deze trajecten.

De uitrol van elektrisch vervoer is één van de oorzaken van de toename van het elektriciteitsverbruik. Tegelijkertijd bieden elektrische auto's ook nieuwe mogelijkheden om vraag en aanbod van elektriciteit beter op elkaar af te stemmen. Door grootschalige toepassing van slim laden kan het bestaande stroomnet optimaal gebruikt worden¹⁰. Daarnaast biedt slim laden de mogelijkheid voor (tijdelijke) energieopslag aan het energiesysteem. Netbeheerders hebben een belangrijke verantwoordelijkheid om het energiesysteem op deze nieuwe toekomst voor te bereiden. Ik heb de netbeheerders gevraagd om in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur samen te werken met regionale overheden. Samen brengen zij de toekomstige energiebehoefte voor elektrisch rijden in kaart. Netbeheerders krijgen hierdoor zicht op de netimpact van het laden van elektrische voertuigen en kunnen het elektriciteitsnet op tijd aanpassen waar dat nodig is.

Vraag 114:

Aan welke maatregelen wordt in de Internationale Maritieme Organization (IMO) gewerkt om op mondiaal niveau energie efficiënter te verwerken, vervuiling adequaat te beprijzen en duurzame brandstoffen te stimuleren?

⁹ Kamerstuk 22 243, nr. 300.

¹⁰ Verwijzing naar rapport Spijtvrij voorsorteren op zero-emissie mobiliteit.

Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/13/aanbieden-rapporten-van-het-uitvoeringsoverleg-elektriciteit-en-van-netbeheer-nederland>.

Antwoord:

Het afgelopen jaar zijn in IMO korte termijn maatregelen (gericht op 2030) voor het reduceren van broeikasgassen afkomstig van zeeschepen afgesproken. Deze treden in 2023 in werking. Het gaat om een koolstof indicator die de operationele efficiëntie van schepen moet gaan verbeteren en uitbreiding van de reeds langer bestaande Energy Efficiency Design index naar bestaande schepen. Daarnaast wordt komend jaar onderhandeld over het aanscherpen van de IMO broeikasgasstrategie en het nemen van midden en lange termijn maatregelen. Onderdeel daarvan zijn een voorstel voor een broeikasgasstandaard op scheepsbrandstoffen en voorstellen voor beprijzen van broeikasgasemissies.

Vraag 115:

Waarom wordt het Nationaal Milieuprogramma (NMP) pas eind 2023 definitief vastgesteld, als het een verzameling is van bestaand beleid?

Antwoord:

Het Nationaal Milieuprogramma gaat juist verder dan het bestaand beleid. Het beschrijft de route naar het streefbeeld voor 2050: een Gezonde, Schone en Veilige leefomgeving. We moeten nu keuzen maken voor de route naar een toekomstbestendig Nederland.

Die keuzen worden gemaakt op basis van een overkoepelende, integrale afweging. Daarom wordt er gekozen voor een participatieve aanpak om de route naar de Gezonde, Schone en Veilige leefomgeving uit te kunnen stippelen. De komende tijd zal het gesprek gevoerd worden met inwoners, medeoverheden, bedrijven, kennisinstellingen en internationale organisaties om de extra inzet en maatregelen te bepalen die in de komende tijd nodig zijn om het streefbeeld in 2050 te bereiken. Dat gesprek met de samenleving kost tijd en die nemen we ook. Het is noodzakelijk dat alle argumenten op tafel liggen voordat het Nationaal Milieuprogramma wordt vastgesteld.

Het huidige beleid gaat onverminderd door om de problemen van nu aan te pakken. Zoals het Schone Lucht Akkoord, de transitie naar een Circulaire Economie en de aanpak bodem- en waterverontreiniging.

Vraag 116:

Hoe staan het Schone Lucht Akkoord (SLA) en het NMP ten opzichte van elkaar? Wordt het SLA vervangen door het NMP?

Antwoord:

Het Kabinet streeft naar een schone, gezonde en veilige leefomgeving in 2050. Om dat te bereiken wordt het Nationaal Milieuprogramma opgesteld. Het NMP wordt het koersboek, waarin te lezen is hoe we het streefbeeld van de schone, gezonde en veilige leefomgeving willen bereiken. Binnen het ministerie wordt gewerkt aan tientallen trajecten die goede resultaten laten zien, waaronder het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het NMP zet in op het versterken van deze trajecten door de lopende initiatieven te plaatsen in een integrale visie en aanpak, er op voort te bouwen en te onderzoeken waar aanvullende stappen moeten worden gezet. Het NMP vervangt het SLA niet, maar zet waar nodig in op het versterken van het luchtkwaliteitsbeleid.

Vraag 117:

Waarom wordt er in de begroting niet meer gerefereerd aan het circulaire-economiedoel om in 2030 50% minder grondstoffen te gebruiken? Bestaat dit doel nog? En hoeveel procent minder grondstoffen worden er nu gebruikt ten opzichte van 2016? Hoe ver is Nederland richting het halen van de halveringsdoelstelling?

Antwoord:

Het circulaire economie-doel om in 2030 50% minder grondstoffen te gebruiken is een richtinggevend doel. Zoals is gemeld in de Kamerbrief van 15 juli 2022 (Kamerstuk 32 852, nr. 204) werkt IenW aan een nadere concretisering van deze doelen. Het PBL laat immers in de integrale circulaire economie rapportage (ICER, 2021) zien dat de huidige doelstellingen voor 2030 en 2050 mobiliserend hebben gewerkt, maar dat tegelijkertijd een concretisering van de doelen nodig is om meer richting te kunnen geven.

Om de doelen te halen, is al veel ondernomen in het jonge beleidsveld van de Circulaire Economie. Desalniettemin maakt de ICER 2021 ook zichtbaar dat het gebruik van grondstoffen nauwelijks verandert en tussen 2016–2018 met 3% zelfs iets is toegenomen. Meer inzet is dan ook nodig om de doelen binnen bereik te krijgen. De eerste set aan maatregelen neem ik op in het NPCE. Recentere cijfers komen beschikbaar bij publicatie van de nieuwe ICER begin 2023.

Vraag 118:

Welke substantiële stappen zijn de afgelopen decennia gezet en in welke mate zijn lucht, water en bodem daar schoner door geworden? Kunt u dat per stap of maatregel kwantificeren?

Antwoord:**Lucht**

Met de implementatie van (Europees) bronbeleid, zoals de Europese richtlijn voor industriële emissies, NEC-richtlijn, de Europese richtlijn luchtkwaliteit en maatregelen gericht op bv schoner vervoer, heeft Nederland de afgelopen decennia belangrijke stappen gezet die hebben gezorgd voor aanzienlijke vermindering van de emissie van luchtverontreinigende stoffen in Nederland. De implementatie van de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) hebben ertoe geleid dat nagenoeg overal in NL wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook de implementatie van de Europese richtlijn voor industriële emissies heeft bijgedragen aan het reduceren van de emissies naar lucht, water en bodem in NL¹¹. Het RIVM heeft berekend dat het luchtbeleid van de afgelopen decennia ertoe heeft geleid dat de gemiddelde levensverwachting in Nederland in 2015 ongeveer 6 jaar hoger was dan zonder beleid het geval zou zijn geweest.¹²

Water

De waterkwaliteit is de afgelopen jaren verder verbeterd. Begin dit jaar zijn de derde generatie Stroomgebiedbeheerplannen¹³ (2022–2027) voor de Kaderrichtlijn Water vastgesteld en aan de Europese Commissie gerapporteerd. Hierin staat de toestand van het water en de verbetering per stroomgebied tussen 2009 en 2021 voor de biologische kwaliteitselementen. In bijgaande figuur is de beoordeling van de biologische kwaliteitselementen in het oppervlaktewater voor het stroomgebied Rijn weergegeven.

Bodem

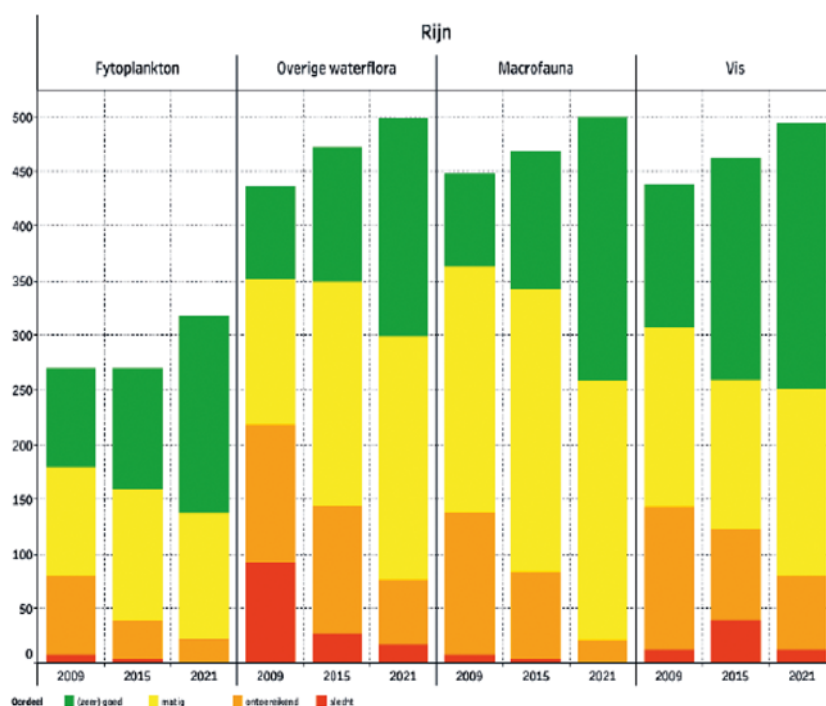
De afgelopen 40 jaar zijn – na het zogenaamde gifschandaal in Lekkerkerk (1980) – grote stappen gezet in de aanpak van bodemverontreiniging. In

¹¹ (zie evaluatie IED uit 2020 (ied – Bibliotheek (Europa.eu)).

¹² Effects of European emission reductions on air quality in the Netherlands and the associated health effects, 2020» van G.J.M. Velders e.a.»

¹³ <https://www.helpdeskwater.nl/onderwerpen/wetgeving-beleid/kaderrichtlijn-water/stroomgebiedbeheerplannen-2022-2027/>.

2005 is een landsdekkend beeld van (potentieel) verontreinigde locaties opgeleverd, ca. 425.000 locaties waar potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Niet al die locaties blijken ook daadwerkelijk verontreinigd te zijn. Het aantal spoedlocaties bedraagt 1643 (2021). Voor deze locaties is gekeken of er onaanvaardbare risico's voor de mens, ecologie of verspreiding van de verontreiniging naar het grondwater. Andere bodemverontreinigingen worden aangepakt bij ontwikkeling van terreinen. Voor de aanpak van bodemverontreiniging en de bescherming van de bodem is sinds begin jaren tachtig wetgeving geïntroduceerd. Voor de sanering van bodemverontreiniging is het uitgangspunt dat in principe de vervuiler betaald. Ook zijn overheidsmiddelen beschikbaar gesteld voor de aanpak van locaties waarvoor de veroorzaker of eigenaar onvoldoende aanspreekbaar of draagkrachtig is voor de aanpak van de verontreiniging. Inmiddels zijn (vanaf 1980) veel locaties gesaneerd. In 2015 volgde uit de eindrapportage van het convenant bodemontwikkelingsbeleid dat 40.000 locaties in Nederland zijn gesaneerd. In de afgelopen 10 jaar is er met het convenant bodemontwikkelingsbeleid veel aandacht geweest voor de aanpak van de spoedlocaties. In het laatste monitoringsverslag is aangegeven dat van de spoedlocaties inmiddels 50% is gesaneerd, 39% in uitvoering is en bij 11% van de spoedlocaties de sanering nog moet starten.



Figuur 3-g. Beoordeling van de biologische kwaliteitselementen in het oppervlaktewater voor het stroomgebied Rijn in 2009, 2015 en 2021 (aantal waterlichamen; groen = (zeer) goed, geel = matig, oranje = ontoereikend, rood = slecht).

Vraag 119:

Kunt u aangeven hoeveel subsidie voor Circulaire Ketenprojecten in 2019, 2020 en 2021 besteed is? Kunt u daarbij aangeven hoeveel scope 3 CO₂ daarbij gereduceerd is?

Antwoord:

In totaal is er tot en met 2021 voor 5,86 miljoen euro aan subsidies toegekend voor de circulaire ketenprojecten (CKP). Het gaat dan om totaal 85 ketenprojecten waarmee 336 ondernemers zijn ondersteund. In 2019 is er geen subsidie toegekend, de regeling CKP is voor het eerst opengegaan in 2020. In dat jaar is aan 22 ketenprojecten subsidie toegekend voor een totaal subsidiebedrag van 1,36 miljoen euro. In 2021 is aan 63 ketenprojecten subsidie toegekend voor een totaal subsidiebedrag van 4,5 miljoen euro.

De CKP stelt als eis dat de toepassing van de resultaten van het aangevraagde project moet leiden tot materiaalbesparing én reductie van CO₂-uitstoot. De ondernemers moeten daarvoor een redelijke inschatting maken van deze CO₂-besparing bij de aanvraag. Gezien het relatief lage subsidiebedrag van maximaal 20.000 euro per ondernemer kunnen geen uitgebreide berekeningseisen aan de aanvraag, noch aan verslag en rapportage gesteld worden. Wel is er op basis van alle aanvragen een inschatting gemaakt van de totale potentiële CO₂-reductie uit de tranches van 2020 en 2021. Hierbij is geen onderscheid gemaakt in scope 1, 2 of 3. Het is dus niet mogelijk om specifiek aan te geven hoeveel scope 3 CO₂-emissies daarmee zijn gereduceerd. Voor 2020 kwam de totale inschatting uit op een potentiële reductie van CO₂-uitstoot van 8 kiloton/jaar. Voor 2021 komt dat uit op een potentiële reductie van CO₂-uitstoot van 180 kiloton/jaar.

Vraag 120:

Welke financiële schade heeft de lage waterstand van de afgelopen zomer opgeleverd voor de binnenvaartsector?

Antwoord:

Net als in 2018 heeft de binnenvaart door de lage waterstand deze zomer veel minder goederen kunnen vervoeren dan in een normaal jaar. Dit heeft geleid tot hogere tarieven voor de resterende ladingcapaciteit. De exacte economische effecten van deze droge zomer worden nog in kaart gebracht. Naar verwachting kan de Kamer hierover begin 2023 worden geïnformeerd. De schade van 2018 lag volgens Ecorys (Kamerstuk 2019D52601) vooral bij verladers en producenten en niet zozeer bij de schippers.

Vraag 121:

Kunt u een overzicht geven van de benodigde grondstofstromen van bouwmaterialen voor de komende jaren? Kunt u een overzicht geven van het gebruikte recyclaat in de jaren 2019, 2020 en 2021? Kunt u een overzicht geven van het beschikbare recyclaat de komende jaren?

Antwoord:

De Transitieagenda Circulaire Bouweconomie heeft ten behoeve van de monitoring van de circulariteit in de bouw recent aan het EIB en Metabolic gevraagd om beter inzicht te geven in de beschikbare gegevens over actueel en verwacht gebruik en hergebruik van materialen in de bouw. De rapportage «Materiaalstromen in de bouw en infra – *Materiaalstromen, milieu-impact en CO₂-emissies in 2019, 2030 en 2050*», is beschikbaar op de website van de Transitieagenda Circulaire Bouweconomie¹.

Het rapport presenteert een analyse van het grondstoffengebruik in de bouwsector, gebaseerd op cijfers uit 2019, alsmede een doorkijk naar 2030 en 2050. Gekeken is naar de input van primaire materiaalstromen en de mate van hergebruik en recycling in zowel GWW als B&U. Ook is gekeken naar het (theoretische) verschil tussen de vraag naar grondstoffen en het

¹ <https://circulairebouweconomie.nl/wp-content/uploads/2022/04/EIB-Metabolic-materiaalstromen-bouw.pdf>.

potentiële aanbod van vrijkomende secundaire materialen uit o.a. sloop, vervanging en onderhoud. Naast gedetailleerde cijfers over de verschillende materiaalstromen is er een beschouwing van de kwaliteit van de beschikbare data opgenomen in de genoemde rapportage.

Vraag 122:

Kunt u aangeven hoeveel plastic er jaarlijks geproduceerd, geïmporteerd en geëxporteerd wordt? Kunt u aangeven hoeveel plastic er jaarlijks in verbrandingsovens eindigt? Kunt u aangeven hoeveel plastic er jaarlijks gerecycled wordt? Kunt u daarbij het onderscheid maken tussen hergebruik, mechanisch recycelen en chemisch recycelen?

Antwoord:

Er bestaat geen totaaloverzicht van deze gegevens. Het maken van een dergelijk overzicht is om diverse redenen niet eenvoudig. Zo zijn er bijvoorbeeld producten, zoals elektronica en auto's, die voor een deel van plastic zijn gemaakt. Bij invoer en uitvoer daarvan wordt niet apart bijgehouden wat het aandeel plastic is in die producten. Verder worden internationale transporten van schoon, eenvoudig te recycelen plastic afval, die binnen de EU blijven, niet geregistreerd. Volgens cijfers van Plastics Europe is er in 2020 in Nederland 5390 kton plastics geproduceerd (niet alleen voor de Nederlandse markt), is er 1058 kton plastic ingezameld, waarvan 537 kton is verbrand en 580 is gerecycled. Over de recyclingmethode zijn geen cijfers bekend, maar is de inschatting dat het voor het overgrote deel om mechanische recycling gaat. Over hergebruik zijn geen gegevens beschikbaar.

Vraag 123:

Kan de kamer inzicht krijgen in de cijfers die Nederland jaarlijks rapporteert aan de Europese Commissie over de recycling van huishoudelijk afval?

Antwoord:

De cijfers die door Nederland (en andere lidstaten) worden gerapporteerd aan de Europese Commissie zijn terug vinden op de site van Eurostat (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Municipal_waste_statistics). Deze rapportage is gebaseerd op de Kaderrichtlijn afvalstoffen en hanteert dan ook de definitie van stedelijk afval uit die richtlijn. Dit is een verzamelnaam voor huishoudelijk afval en daarmee vergelijkbaar afval dat vrijkomt bij de kantoor-, winkel- en dienstensector. Om de cijfers in lijn te brengen met de EU rapportageverplichting is dus een vertaalslag gemaakt van de Nederlandse gegevens over huishoudelijk afval. Een nauwkeuriger en meer actueel overzicht daarvan is te vinden op de Afvalmonitor (Afvalmonitor – Nieuw (databank.nl)).

Vraag 124:

Hoeveel gezondheidswinst is er al behaald sinds de komst van het SLA? Ligt Nederland op koers om de ambitie van 50% gezondheidswinst in 2030 te behalen?

Antwoord:

Op 3 juli heb ik uw kamer de voortgangsmeting van RIVM¹⁴ gestuurd. Hierin is berekend dat we met uitvoering van het Schone Lucht Akkoord 47% gezondheidswinst in 2030 wordt gerealiseerd. Dit loopt op tot 52% als ook de effecten van extra maatregelen voor klimaat en stikstof worden meegerekend. Nederland ligt daarmee op koers om de doelstelling van 50% gezondheidswinst te behalen. Voorwaarde is wel dat de deelne-

¹⁴ RIVM-rapport 2021-0114.

mende overheden zich de komende jaren onverminderd blijven inzetten om alle afspraken uit het Akkoord uit te voeren, het voorgenomen klimaat en stikstofbeleid effectief en voortvarend te implementeren en om ervoor te zorgen dat bestaand beleid in de praktijk effectief. RIVM hanteert in haar berekeningen 2016 als referentiejaar. Er is geen berekening van de gezondheidswinst die tussen de start in 2020 en 2022 is gerealiseerd.

Vraag 125:

Kunt u een overzicht geven van de «hoogst blootgestelde gebieden» en kunt u daarbij aangeven vanuit welke bronnen de blootstelling afkomstig is?

Antwoord:

Samen met gemeenten en provincies wordt in pilots een aanvullende aanpak uitgewerkt voor gebieden waar de luchtvervuiling en de negatieve gezondheidseffecten relatief hoog zijn. De oorzaken van verhoogde blootstelling kunnen per gebied verschillen. Het kan gaan om gebieden langs drukke vaarwegen en havens, bij industriegebieden, en bijvoorbeeld binnenstedelijke gebieden met veel verkeer. Ik heb RIVM gevraagd om dit jaar voor de pilotgebieden een gebiedsgerichte analyse te maken van de blootstelling en de bronnen die daaraan bijdragen. Een beeld van de gebieden met de hoogste gezondheidsrisico's als gevolg van zowel luchtvervuiling als geluidsbelasting is te vinden in de kaart milieugezondheidsrisico's van de atlas leefomgeving¹⁵. Daarnaast heeft RIVM in samenwerking met de GGD een tool¹⁶ ontwikkeld die per gemeente weergeeft hoe hoog de lokale emissies zijn van verschillende sectoren, en wat de bijdrage van verschillende sectoren is aan de luchtvervuiling in de gemeente.

Vraag 126:

Op welke wijze kan een totaalverbod op PFAS (zonder uitzonderingen) in Nederland worden ingevoerd?

Antwoord:

De invoering van de Europese restrictie op de productie en het gebruik van PFAS volgt op de Europese besluitvorming daarover. Na indienen van het voorstel bij het Europese chemicaliën agentschap ECHA volgt nog een periode van consultaties/opinies voordat de Europese Commissie het voorstel inbrengt voor het besluitvormingsproces met de lidstaten (naar verwachting in 2024). Het besluit is vervolgens rechtstreeks geldend voor alle bedrijven die in Europa PFAS produceren en op de markt brengen. Het verbod geldt daarmee ook rechtstreeks in Nederland.

Vraag 127:

Op welke wijze kan Nederland zich in Europa inzetten voor een totaalverbod op PFAS (zonder uitzonderingen)? Waar en wanneer kan dit ter sprake komen?

Antwoord:

Nederland dient in januari 2023 samen met vier andere landen een voorstel in bij het Europese chemicaliën agentschap ECHA, dus zet zich daarmee al in voor een verbod op PFAS. Hierna volgt nog een periode van consultaties en geven twee wetenschappelijke comités hun opinies. De opbrengst van die rondes wordt verwerkt voordat de Europese Commissie het voorstel inbrengt voor besluitvorming door de lidstaten (naar verwachting in 2024). In dat Europese besluitvormingsproces over

¹⁵ <https://www.atlasleefomgeving.nl/milieugezondheidsrisico>.

¹⁶ <https://gcn-app.rivm.nl/>.

het voorstel van de Europese Commissie heeft Nederland de gelegenheid een beleidsstandpunt in te brengen.

Vraag 128:

Hoe wordt de bronaanpak en vergunningverlening aangescherpt om lozingen van PFAS in het milieu te stoppen?

Antwoord:

Stoffen die aangemerkt worden als Zeer Zorgwekkende Stof (waaronder veel PFAS) vallen onder de informatie- en minimalisatieplicht. Dit betekent, dat een bedrijf bij het indienen van een aanvraag moet aangeven of er ZZS worden geloosd. Als dit het geval is, is een bedrijf verplicht om te onderzoeken of deze vervangen kunnen worden door minder gevaarlijke stoffen. Indien vervanging niet mogelijk is, dan dienen de emissies tot een minimum te worden beperkt. Het is aan het bevoegd gezag om dit te beoordelen. In aanvulling hierop wordt in de vergunning een minimalisatieverplichting opgenomen die een bedrijf verplicht om elke vijf jaar opnieuw te beoordelen of de emissies van ZZS verder teruggedrongen kunnen worden. De minimalisatie blijft staan tot er een nul-lozing is gerealiseerd.

Vraag 129:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de maatregelen tegen PFAS in voedselverpakkingen?

Antwoord:

Het verbod op het gebruik van PFAS in en op papier en karton is ingegaan op 1 juli 2022. Dit is wetgeving van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Sport (VWS), waarop de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) toezicht houdt. De NVWA laat weten dat zij dit in haar systeeminspecties van bedrijven in de papier- en kartonsector meeneemt. Bedrijven moeten aantonen aan de wetgeving te voldoen. Daarbij is NVWA bezig met een marktverkenning van PFAS in rietjes en natuurlijke verpakkingsmateriaal waar het gehalte van PFAS wordt bepaald met een nog niet gevalideerde en geaccrediteerde methode. De methode voor de analyse van PFAS is complex en wordt doorontwikkeld voor validatie en accreditatie, voor papier en karton en andere producten.

Vraag 130:

Op welke wijze is het Ministerie van lenW betrokken bij de voorbereiding en implementatie van wetten en regels inzake gewasbeschermingsmiddelen?

Antwoord:

Het Ministerie van lenW is als eerstverantwoordelijk departement betrokken bij het onderwerp gewasbescherming buiten de landbouw. lenW is daarnaast medeverantwoordelijk voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen tot de Nederlandse markt waarvoor het Ministerie van LNV eerstverantwoordelijk is. Ook is lenW medeverantwoordelijk voor het gebruik van die gewasbeschermingsmiddelen binnen de landbouw, voor zover het gaat om het gebruik in de milieucompartimenten water (aquatisch milieu) of bodem.

Vraag 131:

Op welke wijze waarborgt het Ministerie van lenW, gezien het feit dat uit de begroting van LNV blijkt dat de Ecologische Autoriteit voorlopig alleen stikstof zal beoordelen, dan dat de provinciale gebiedsplannen in het kader van het NPLG voldoende bijdragen aan KRW-doelbereik in 2027?

Antwoord:

De Ecologische Autoriteit toetst of de essentiële ecologische informatie aanwezig is voor de besluitvorming, met name voor de huidige en beoogde kwaliteit van de beschermde natuur en water. Daarnaast is zij ook verantwoordelijk voor een onafhankelijke brede, ecologische beoordeling van de wetenschappelijke onderbouwing van de informatie, die benodigd is voor besluitvorming over natuurdoelanalyses en gebiedsprogramma's (zie Kamerstuk 33 576, nr. 323). Bij de toetsing van de gebiedsprogramma's richt de Ecologische Autoriteit zich op de onderbouwing van effecten op natuur en water. Zo behoort het KRW-doelbereik voor de aanpak van de beekdalen in de zandgebieden in de eerste fase tot het werkveld van de Ecologische Autoriteit. Een bredere evaluatie van het KRW-doelbereik is voorzien in 2024; hierbij zal gebruik worden gemaakt van de genoemde onderdelen en zal ook de evaluatie van de uitvoering van het 7e Actieprogramma Nitraatrichtlijn worden betrokken.

Vraag 132:

Hoeveel van het maatregelenpakket van het Deltaprogramma Zoetwater is bestemd voor natuurlijke oplossingen (nature based solutions)?

Antwoord:

28% van de begroting van het Deltaprogramma Zoetwater Fase 2 (2022–2027) wordt besteed aan maatregelen waar natuurlijke oplossingen en processen een hoofdrol spelen. Dit komt neer op € 178 miljoen in totaal, waarvan de Deltafondsbijdrage € 45 miljoen is. Het andere deel van de 178 mln wordt bijgedragen door de zoetwaterregio's (regionale cofinanciering).

Zie ook antwoord op vraag 2 bij het Deltafonds.

Vraag 133:

Kunt u concretiseren wie waarvoor verantwoordelijk wordt (provincies, waterschappen) bij de doelen en randvoorwaarden om rekening te houden met het water- en bodemsysteem?

Antwoord:

Uitgangspunt is dat «Water en bodem sturend voor de ruimtelijke inrichting» door alle betrokken overheden in hun besluitvorming wordt meegenomen. Dat geldt voor Provincies, waterschappen en gemeenten. De provincies hebben het komende jaar een essentiële rol in het vormgeven van de gebiedsprocessen NPLG, het uitwerken van woningbouwopgave en invulling geven aan de energietransitie. Dat moet vanzelfsprekend in nauwe samenwerking met gemeenten en waterschappen. In de aan uw Kamer toegezegde brief over Water en Bodem sturend voor de ruimtelijke inrichting worden de doelen, structurerende keuzes en belangrijkste maatregelen uitgewerkt.

Vraag 134:

Kunt u aangeven om welke alternatieve bronnen het gaat?

Antwoord:

Er worden verschillende alternatieve bronnen door de drinkwaterbedrijven onderzocht. Het soort alternatieve bron hangt sterk af van de ligging en regio waarin een drinkwaterbedrijf actief is. Zo overwegen sommige bedrijven die vanuit hun ontstaansgeschiedenis gebruik maken van grondwater om oppervlaktewater te gaan gebruiken. Ook het ontzilten van brak grondwater wordt onderzocht. Het is aan het drinkwaterbedrijf om te kiezen welke bronnen zij willen gebruiken voor de bereiding van het drinkwater.

Vraag 135:

Hoe oordeelt de Europese Commissie, tegen de achtergrond dat de maatregelen om de KRW te halen uiterlijk in 2027 moeten zijn uitgevoerd, op het doelbereik in het jaar 2027?

Antwoord:

De KRW schrijft voor dat de doelen in 2015 gerealiseerd hadden moeten worden. Met het oog op het gefaseerde bereiken van de doelstellingen voor waterlichamen kan deze termijn worden verlengd. De richtlijn noemt drie acceptabele redenen voor een dergelijke fasering: 1) technische haalbaarheid, 2) onevenredige kosten, en 3) natuurlijke omstandigheden. De richtlijn bepaalt dat verlengingen van de termijn worden beperkt tot maximaal twee bijwerkingen van het stroomgebiedbeheerplan, behalve wanneer de natuurlijke omstandigheden van dien aard zijn dat de doelstellingen niet binnen die termijn kunnen worden bereikt. De eerste 2 redenen kunnen daarom leiden tot maximaal 2 x 6 jaar uitstel van het doelbereik; dus tot eind 2027. Na 2027 mogen alleen natuurlijke omstandigheden ten grondslag liggen aan het nog niet gerealiseerd zijn van de doelstellingen. Dit betekent dat alle (voor de KRW vereiste) maatregelen uiterlijk in 2027 moeten zijn geïmplementeerd, maar dat de natuurlijke omstandigheden van dien aard kunnen zijn dat de effecten van die maatregelen in 2027 nog niet zichtbaar zijn en de doelstellingen vanwege deze omstandigheden niet uiterlijk 2027 kunnen worden bereikt. De richtlijn noemt daarbij geen eindtermijn.

Een dergelijk beroep op natuurlijke omstandigheden vereist een deugdelijke motivering. Dus als door natuurlijke omstandigheden in 2027 een deel van de doelen niet is gehaald, zal de betreffende lidstaat dit moeten motiveren. De Europese Commissie zal deze motivering beoordelen. Hoe deze beoordeling exact zal plaatsvinden is niet aan te geven. De EC heeft aangegeven dat ze vasthoudt aan uitvoering van de maatregelen uiterlijk in 2027. Naar verwachting zal de EC toetsen in hoeverre het maatregelenpakket inderdaad is uitgevoerd en in hoeverre het pakket adequaat is om de doelen te kunnen bereiken. In Nederland bereiden waterbeheerders en overheden zich voor op 2027 door gezamenlijk te werken aan goede motiveringen.

Vraag 136:

Hoe gaat u de vinger aan de pols houden om de uitvoering van de programma's te bewaken en het perspectief op doelbereik van de KRW te monitoren?

Antwoord:

Tijdige uitvoering van de maatregelen in de Stroomgebiedbeheerplannen is van groot belang. Er vindt een jaarlijkse uitvraag aan waterbeheerders plaats over de stand van zaken van de uitvoering. Daarbij worden tevens de belangrijkste risico's voor de uitvoering in beeld gebracht. Via het Bestuurlijk Overleg Water wordt vervolgens halfjaarlijks de voortgang op de knelpunten geagendeerd. De Tweede Kamer wordt jaarlijks via de Staat van Ons Water op de hoogte gehouden van de voortgang van de uitvoering.

Vraag 137:

Is het na de evaluatie van 2024 nog mogelijk, indien nodig, bij te sturen? Is 2024 dan nog tijdig genoeg om de KRW te halen?

Antwoord:

Op basis van de evaluatie wordt in 2024 een balans over het Nederlandse waterkwaliteitsbeleid opgemaakt. De uitkomsten van de evaluatie zullen dienen als basis voor nieuwe besluiten richting 2027, zoals het nemen van meer of andere maatregelen, de invulling van het 8e Nitraat Actiepro-

gramma in 2026 en/of het toepassen van uitzonderingsmogelijkheden van de KRW. Wanneer deze maatregelen tijdig genomen worden, dragen zij bij in de verantwoording naar de Europese Commissie eind 2027.

Vraag 138:

Welk extra maatregelen gaan genomen worden om het doelbereik dichterbij te brengen?

Antwoord:

Zie beantwoording vraag 144.

Vraag 139:

Hoeveel van de extra middelen (811 miljoen euro) is bestemd voor natuurlijke oplossingen (nature based solutions)?

Antwoord:

De extra middelen zijn bestemd voor grootschalig herstel van beekdalen op zandgronden, niet specifiek voor nature-based solutions. Grootschalig herstel van beekdalen gebeurt daar waar er nog een KRW-opgave is voor doelbereik voor zover het belastingen betreft vanuit de landbouw. Daarom is het ook een maatregel uit het Addendum van het 7e Actieprogramma Nitraatrichtlijn. Er kunnen heel goed andere opgaven worden meegekoppeld, zoals extra berging ten behoeve van de zoetwatervoorziening en het voorkomen van wateroverlast, de aanleg van nieuwe natuur en groenblauwe dooradering. De provincies dienen dit verder uit te werken, maar er ligt zeker een kans om zo invulling te geven aan «nature based solutions».

Vraag 140:

Kunt u verklaren waarom er in de begroting wordt aangegeven dat de wetsbehandeling van de Omvorming van ProRail in 2022 plaatsvond, terwijl dit niet het geval is geweest?

Antwoord:

In begrotingshoofdstuk XII wordt op pagina 24 verwezen naar de wetsbehandeling van de Omvorming van ProRail in het jaar 2022. Ten tijde van het opstellen van de tekst voor de ontwerpbegroting stond de wetsbehandeling op de agenda voor behandeling dit najaar. Het is aan de plenaire griffie van de Kamer om de behandeling definitief in te plannen, deze staat vooralsnog ingepland op de voorlopige agenda voor week 49.

Vraag 141:

Hoe wordt gemonitord in hoeverre de overgang van de beschikbaarheidsvergoeding ov naar de nieuwe transitieregeling leidt tot krimp van ov-diensten?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW ontvangt allerlei gegevens als voorwaarde voor het verstrekken van de beschikbaarheidsvergoeding OV. In de monitor van deze gegevens worden maandelijks realisatie- en prognosegegevens van vervoerders verwerkt en verrijkt met de geplande en actuele OV-aanbodgegevens uit de open data bron NDOV (Nationale Data OV). Daarnaast voert Ecorys in opdracht van het ministerie de transitie-monitor uit. Deze monitor heeft op basis van vervoerplannen in 2021 inzicht gegeven in het verwachte voorzieningenniveau voor 2022. De monitor wordt later dit jaar wederom uitgevoerd op basis van de vervoerplannen 2023. De monitor geeft onder andere inzicht in het verschil in aanbod tussen 2022 (een BVOV-jaar) en 2023 (TVOV-jaar). De rapportage van de transitie-monitor wordt in december met uw Kamer gedeeld.

Vraag 142:

Waar kunnen de inhoudelijke onderbouwingen bij de stroomgebiedbeheerplannen (SGBP's) 2022–2027 en alle onder- en bovenliggende documenten over mogelijke maatregelen die genomen worden om de doelen alsnog op tijd te halen, gevonden worden?

Antwoord:

Waterbeheerders en het Informatiehuis Water dragen zorg voor tijdige en betrouwbare informatie over de Kaderrichtlijn Water middels gegevensinventarisaties en gegevensontsluiting via het Waterkwaliteitsportaal (<https://www.waterkwaliteitsportaal.nl/kaderrichtlijn-water>). Daarnaast wordt in de Stroomgebiedbeheerplannen zelf regelmatig doorverwezen naar onderliggende documenten.

Vraag 143:

Wat gaat u, gezien het feit dat gesproken wordt van «resterend handelingsperspectief», na de evaluatie van de waterkwaliteit in 2024 doen om dat handelingsperspectief zo groot mogelijk te maken?

Antwoord:

Er wordt niet gewacht tot de evaluatie van 2024: de doelen van de KRW maken integraal onderdeel uit van het NPLG. De provincies geven in hun plannen invulling aan maatregelen die nodig zijn voor de resterende opgave. Daarnaast wordt gewerkt aan een beleidskader om water en bodem meer sturend te laten zijn.

Vraag 144:

Wat doet u om de kansen te benutten die het NPLG, en vooral de gebiedsgerichte uitwerking daarvan, biedt om de waterkwaliteit te verbeteren door minder emissies uit de landbouw (nitraat, bestrijdingsmiddelen)?

Antwoord:

De aanpak in het NPLG is juist gericht op het in samenhang realiseren van opgaven voor natuur, klimaat en water. De doelen van de KRW, voor zover het gaat om de landbouwgerelateerde opgave, maken integraal onderdeel uit van het NPLG. Met het NPLG wordt in de gebiedsuitwerkingen zoveel mogelijk getracht de synergiekansen te benutten.

Daarnaast wordt gewerkt aan structurerende keuzes om water en bodem meer sturend voor de ruimtelijke inrichting te laten zijn. De Kamer wordt over de uitwerking hiervan binnenkort geïnformeerd.

Vraag 145:

Kunt u verklaren waarom het bedrag in tabel 7 anders is dan de tabel bij de garantieregeling?

Antwoord:

In tabel 6 Overzicht verstrekte leningen is het bedrag van de verstrekte lening afgerond op € 3.773.000 en in tabel 7 overzicht coronasteunmaatregelen op € 3.774.000.

Het additionele bedrag van € 1.711.000 in 2023 in tabel 7 komt in tabel 6 niet voor omdat voor dit bedrag geen garantie is verstrekt. Het betreft voornamelijk de terugbetaling aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) van eerder door BZK aan lenW beschikbaar gestelde middelen voor de lening aan Winair.

Vraag 146:

Hoe verhouden de investeringen in het vormen en versterken van een digitale infrastructuur zich tot de budgetten van de digitale toezichthouders, waaronder de Autoriteit Persoonsgegevens (AP)?

Antwoord:

De beoogde digitale infrastructuur voor logistiek is een afsprakenstelsel: de Basis Data Infrastructuur. Dit is een set aan afspraken en eisen voor de digitale uitwisseling van informatie tussen ketenpartners in het goederenvervoer en de logistiek. Het zijn feitelijk de spelregels over rechten en plichten van verladers, transportbedrijven, toezichthouders en andere ketenpartners, afspraken over de financiën, de «operatie» van het stelsel, de toepasselijke normenkaders, de digitale architectuur en eventueel toe te passen technologie. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat initieert en ontwikkelt de BDI. Het vormt het fundament onder volledige digitalisering van multimodaal goederenvervoer. De toepassing van de BDI in allerlei slimme en intelligente (data)diensten is aan de genoemde ketenpartners. Zij die digitale informatiestromen «op de BDI-manier» met elkaar willen organiseren, zullen zélf moeten voldoen aan relevante regelgeving op bijvoorbeeld het gebied van het gebruik van persoonsgegevens. Daarom is in de investeringen voor digitale infrastructuur op HXII geen budget opgenomen voor uitvoering van de taken van de verschillende digitale toezichthouders. De budgetten van deze toezichthouders worden separaat vastgesteld door de ministeries die verantwoordelijk zijn voor de verschillende toezichthouders. De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) valt daarbij onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

Vraag 147:

Waarom is ervoor gekozen om de middelen voor drinkwater te halveren? Hoe verhoudt dit zich tot de oproep van Vewin voor benodigde te nemen maatregelen?

Antwoord:

Het verbeteren van de bestaanszekerheid en het verminderen van de armoede in Caribisch Nederland is, gelet op het Coalitieakkoord, een belangrijk thema en daarom wordt er structureel € 30 miljoen beschikbaar gesteld. Om de drinkwatertarieven te verlagen wordt vanaf 2022 € 6,1 miljoen oplopend naar € 7 miljoen vanaf 2027 uitgetrokken. Het totale bedrag wordt dus niet gehalveerd, wel is er sprake van een verschuiving in de verdeling tussen middelen uit het coalitieakkoord en lenW. In 2022 ontving lenW € 4,5 miljoen vanuit de gereserveerde coalitieakkoord middelen; in latere jaren kan lenW meer uit eigen begroting bijdragen en gaat de bijdrage uit het coalitieakkoord omlaag naar € 2,25 miljoen. De uitgaven van lenW zijn verwerkt in artikel 13 van de begroting. Aangezien het gaat om middelen voor Caribisch Nederland, heeft dit verder geen relatie met de oproep van Vewin.

Vraag 148:

Kunt u toelichten hoe het uitvoeren van verkenningen en studies haalbaar is voor de middelen uit tabel 10?

Antwoord:

De verkenningen en studies worden ingepast in het budget.

Vraag 149:

Kan er meer inzicht gegeven worden in de rol van lenW als coördinerend departement voor de nationale klimaatinzet en de internationale inzet voor de United Nations Framework Convention on Climate Change Conference of the Parties (UNFCCC COP)?

Antwoord:

Ja, EZK is het coördinerend departement voor de internationale inzet voor de UNFCCC COP27. IenW is deel van de Nederlandse onderhandelingsdelegatie. De Nederlandse onderhandelingsdelegatie is deel van de Europese onderhandelingsdelegatie die als landengroep onderhandelt in de UNFCCC COP27.

Als nationaal coördinator klimaatadaptatie zet IenW in op een klimaatweerbaar en waterrobuust Nederland. Nederlandse kennis en kunde kan een hefboom zijn voor versnelling internationaal, en internationale samenwerking kan de nationale uitvoering sterken.

Nederland, en daarbij IenW, werkt wereldwijd aan het verminderen van klimaatkwetsbaarheid, het versterken van adaptieve capaciteit en het verhogen van de klimaatweerbaarheid. Dit is in lijn met de mondiale adaptatiedoelstelling in artikel 7 van de Overeenkomst van Parijs.

Op 7 oktober 2022 zijn de verwachtingen voor COP27 in een Kamerbrief gepubliceerd (kamerstuk 31793–210).

Vraag 150:

Kunt u de maatschappelijke afgewogen verdeling van water en het beheer van het hoofdwatersysteem toelichten?

Antwoord:

Het beheer van het hoofdwatersysteem en het regionale watersysteem is gericht op de watervoorziening van maatschappelijke functies zoals natuur, landbouw, industrie en scheepvaart. Soms is er echter onvoldoende water om alle functies van water te voorzien. Het Rijk kent in dat soort situaties prioriteiten toe aan de verschillende belangen aan de hand van de verdringingsreeks. Deze verdringingsreeks wordt gebruikt door de waterbeheerders om het beschikbare water zo goed mogelijk te verdelen over Nederland. Het doel van de reeks is om maatschappelijke en economische schade zoveel mogelijk te beperken. Daarbij wordt de onderstaande afweging gehanteerd.

- De verdringingsreeks geeft de hoogste prioriteit bij het verdelen van het nog beschikbare water aan de functies in categorie 1: het waarborgen van de veiligheid tegen overstroming (de stabiliteit van waterkeringen) en het voorkomen van onomkeerbare schade in veengebieden en in categorie 1 natuurgebieden waar wateraanvoer mogelijk is. Deze categorie krijgt prioriteit boven de categorieën 2, 3 en 4.
- Onder categorie 2 valt het waarborgen van de leveringszekerheid van drinkwater en energie. Deze categorie krijgt de prioriteit boven de categorieën 3 en 4. Binnen categorie 2 heeft het waarborgen van de drinkwatervoorziening een hogere prioriteit dan het waarborgen van de elektriciteitsvoorziening.
- Onder categorie 3 valt kleinschalig en hoogwaardig watergebruik voor kapitaalintensieve gewassen en voor industrieel proceswater. Het gaat hierbij om grote sociaaleconomische gevolgen die met een geringe hoeveelheid water voorkomen kunnen worden. Categorie 3 gaat voor op categorie 4.

Binnen categorie 3 en 4 wordt prioriteit toegekend aan de behoeften op zodanige wijze dat de maatschappelijke en economische gevolgen zo gering mogelijk zijn.



Vraag 151:

Welke gelden uit welke delen van de begroting van lenW en het Deltafonds worden geheel of deels besteed aan biodiversiteit nationaal? Kunt u dit uitsplitsen naar lenW en Deltafonds?

Antwoord:

Het Ministerie van lenW heeft een verantwoordelijkheid voor het realiseren van een goede ecologische toestand in de rijkswateren op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Daarnaast heeft lenW wettelijke taken t.a.v. natuur op grond van de wet Natuurbescherming. Het gaat hierbij om de zorg voor het nemen van maatregelen voor (delen van) Natura 2000-gebieden die gelegen zijn op lenW areaal. Daarmee is er geen directe inzet op «biodiversiteit nationaal», maar wordt er met de inzet voor de Vogel- en de Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water wel een bijdrage geleverd aan biodiversiteit.

Rijkswaterstaat is begonnen aan de derde tranche maatregelen ten behoeve van de KRW. Deze loopt tot en met 2027. Om te voorkomen dat de toestand daarna verslechtert en om een bijdrage te leveren aan de Natura 2000 doelen wordt vanuit het Deltafonds de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) gefinancierd. In de Deltafondsbegroting is voor de realisatie van PAGW in totaal € 198 mln (art. 7.02) beschikbaar, tevens kent PAGW nog een beleidsreservering (art. 5.04) van € 601 mln. Daarnaast ontvangt RWS middelen voor Beheer en Onderhoud uit het Deltafonds. Daarvan gaat ongeveer € 6 mln per jaar naar de planvorming rond en het actuele beheer van de Natura 2000-gebieden.

Vraag 152:

Wat is de status van het wetsvoorstel met betrekking tot het afschaffen van de geborgde zetels in Waterschapsbesturen?

Antwoord:

Het wetsvoorstel ligt voor in de Eerste Kamer. Op 13 september vond een deskundigenbijeenkomst plaats. Na deze bijeenkomst heeft de Eerste Kamer een verzoek om voorlichting aan de Raad van State gedaan. Daarnaast hebben enkele fracties vragen gesteld aan de initiatiefnemers en de regering. Onder voorbehoud van tijdige ontvangst van de nota naar aanleiding van het verslag en de nadere reactie van de regering acht de Commissie Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving het wetsvoorstel gereed voor plenaire behandeling op 8 november 2022.

Vraag 153:

Kunt u toelichten waarom de keringen pas in 2050 aan de wettelijke normen moeten voldoen? Welke keringen voldoen op dit moment niet?

Antwoord:

In 2017 zijn nieuwe wettelijke normen voor de primaire keringen geïntroduceerd. De normen gaan uit van de bevolkingsgroei, de economische groei en de ontwikkelingen van de waterstanden tot 2050. De normen zijn daarmee gebaseerd op omstandigheden die zich naar verwachting pas in 2050 zullen voordoen. Uit veiligheidsoogpunt is het dus niet nodig dat een kering nu al volledig aan de nieuwe eisen voldoet. Keringen worden zorgvuldig beoordeeld en waar nodig versterkt in aanloop naar 2050.

Voor de primaire keringen wordt in drie rondes beoordeeld of zij (nog) voldoen aan de normen. De beoordeling wordt uitgevoerd door waterschappen en Rijkswaterstaat. De beoordelingsresultaten van alle beheerders van de huidige eerste beoordelingsronde moeten uiterlijk eind 2022 zijn afgerond, inclusief de controle door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daarna wordt er een landelijk beeld opgemaakt van de primaire waterkeringen die in Nederland niet voldoen aan de veiligheidsnormen. Over deze uitkomsten, en het bijbehorende beleidsmatige oordeel, wordt de Kamer eind 2023 geïnformeerd.

Vraag 154:

Kunt u toelichten welke risico's Nederland tot 2050 loopt?

Antwoord:

De veiligheidsnormen zijn gebaseerd op de verwachte situatie in 2050. Op basis van de beoordelingen van de primaire keringen worden de benodigde versterkingen geprioriteerd, gepland en uitgevoerd. Niet alle keringen kunnen en hoeven met dezelfde urgentie te worden aangepakt. Op deze manier wordt er naartoe gewerkt dat in 2050 alle keringen aan de nieuwe normen voldoen.

Daarmee wordt de veiligheid geborgd en is het risico op overstromingen in lijn met waarmee destijds in de bepaling van de normen rekening is gehouden. Beheerders zorgen er op basis van hun continue zorgplicht bovendien voor dat er waar nodig tussentijdse maatregelen genomen worden (bijvoorbeeld extra controles, noodmaatregelen of aanscherpen calamiteitenorganisatie). Op deze manier zijn en blijven de waterbeheerders in control. Ze rapporteren daarover ook in hun jaarlijkse veiligheidsrapportages.

Vraag 155:

Wat zijn de redenen dat de Rijksbijdragen Noordzeeakkoord voor Onderzoek, monitoring en natuurherstel vanaf 2024 gaan dalen? Wat voor effect heeft dit op de onderzoeksprogramma's? Is dit in lijn met de afspraken in het Noordzeeakkoord?

Antwoord:

De in tabel 18 genoemde middelen voor onderzoek, monitoring en natuurherstel zijn bestemd voor het Programma Monitoring, Onderzoek, Natuurversterking en Soortenbescherming (MONS) conform de afspraken van het Noordzeeakkoord. Het totale ter beschikking gestelde bedrag is 55 miljoen euro, samengesteld uit een bijdrage van 24 miljoen van lenW, 21 miljoen van EZK en 10 miljoen van LNV (via EMVAF). In de tabel zijn zowel de middelen vanuit lenW (23,9 miljoen euro) en EZK (21 miljoen euro) vermeld. De middelen van EZK komen beschikbaar vanaf 2024. Daarmee blijven de middelen voor MONS ook na 2024 op peil. De reden dat bij het kasritme van de lenW middelen het zwaartepunt ligt aan het begin van de reeks is dat MONS meerdere langjarige projecten kent, waarvoor op het moment van aanbesteding al voldoende middelen beschikbaar moeten zijn, in combinatie met het feit dat de middelen vanuit EZK juist later beschikbaar komen.

Vraag 156:

Op welke wijze is de Ecologische Autoriteit betrokken bij de weging van de ingediende voorstellen in het kader van huidige of toekomstige Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) tranches?

Antwoord:

De Ecologische Autoriteit is ingesteld voor onder andere de beoordeling van de ecologische onderbouwing van de gebiedsprogramma's die de provincies opstellen in het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). De Ecologische Autoriteit is niet betrokken bij de weging van de voorstellen voor de huidige, derde tranche van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW).

Vraag 157:

Wat voor conclusies worden, in de door de Noordzeelanden gestarte verkenning naar strategische samenwerking, in de eerste helft van 2023 getrokken? Op welke thema's en doelen zullen deze betrekking hebben? Zullen dit integrale conclusies zijn, of per doel en/of thema?

Antwoord:

De ambitie is dat de Noordzeelanden als eerste stap in 2023 politiek-bestuurlijk conclusies trekken over de mogelijke meerwaarde van een gezamenlijke Noordzeebekken strategie, de focus ervan en de vervolgstappen. Hierbij staat integrale afweging en de balans tussen verschillende transitie met ruimtelijke consequenties voorop. Denk hierbij aan duurzame energievoorziening, duurzame visserij en voedselvoorziening, natuurherstel en -behoud en duurzame scheepvaart. Mogelijke conclusies op specifieke (deel)onderwerpen zijn onderdeel van de strategische verkenning met de andere Noordzeelanden.

Vraag 158:

Welke Noordzeelanden en betrokken organisaties doen mee met de verkenning naar de strategische samenwerking? Welke rol heeft Nederland binnen deze verkenning?

Antwoord:

Nederland heeft het initiatief genomen voor deze verkenning. Het eerste beoogde doel is om alle Noordzeelanden mee te laten doen. Na bespreking met hen begin 2023 is een volgende stap het gesprek te openen over betrokkenheid van de Europese Commissie en regionale/lokale overheden (de partijen in het regionale samenwerkingsverband de North Sea Commission en het KIMO). Een aanvullende stap is een dialoog met belanghebbenden waaronder het bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties.

Vraag 159:

Welke resultaten zijn er in het kader van de bescherming van drinkwaterbronnen geboekt in de gebiedsdossiers en wat betekent dit voor de KRW-maatregelen?

Antwoord:

Het RIVM heeft een onderzoek naar de gebiedsdossiers gedaan. Dit rapport geeft voor de belangrijkste stofgroepen een beeld van de huidige kwaliteit. Op basis van de beschikbare informatie wordt geconcludeerd dat het beeld wisselend is. Op sommige locaties is sprake van een verbetering, op diverse locaties nog niet. Er ligt dus nog een flinke opgave om de toestand van de drinkwaterbronnen nu en in de toekomst veilig te stellen. De gebiedsdossiers en de bijbehorende uitvoeringsprogramma's worden gebruikt bij het opstellen van de Stroomgebiedbeheersplannen. Deze plannen maken onderdeel uit van de KRW-cyclus en bevatten de

maatregelen voor de komende zes jaar, gericht op bescherming van drinkwaterbronnen.

Vraag 160:

Welke kentallen en indicatoren hanteert u om duurzame kwaliteit en doelmatig gebruik van het bodemsysteem te waarderen?

Antwoord:

De kwaliteit van bodems wordt voor verschillende doeleinden met specifieke indicatoren gewaardeerd. Voor het bepalen van de bodemkwaliteit wordt gebruik gemaakt van streefwaarden, achtergrondwaarden en interventiewaarden van grondwater en grond. Dit is in circulaire en regelingen onder de Wet bodembescherming vastgelegd. Bij milieuhygiënisch bodemonderzoek wordt hiervan gebruik gemaakt om te bepalen of gesaneerd moet worden en zo ja, tot welk niveau gesaneerd moet worden. Deze indicatoren (en de uitspraak over de bodemkwaliteit en de omvang van eventuele bodemverontreiniging) leiden tot een financieel waardeoordeel van bodems.

Voor grondverzet en hergebruik van grond wordt eveneens gebruik gemaakt van de indicatoren en normen onder de Wet bodembescherming. Deze indicatoren bepalen de herbruikbaarheid en daarmee de waarde van partijen grond. Gemeenten maken aanvullend gebruik van bodemkwaliteitskaarten, waarbij de bodemkwaliteit ingedeeld wordt in bodemkwaliteits- en bodemfunctieklassen (wonen, natuur, industrie, etc.). Dit geeft op eenzelfde wijze een waarde aan grond die vrijkomt en hergebruikt wordt.

Ten aanzien van landbouwbodems geldt dat het Nationaal Programma Landbouwbodems zich tot doel heeft gesteld dat in 2030 alle landbouwbodems duurzaam worden beheerd en dat vanaf 2030 jaarlijks 0,5 Mton CO₂-equivalent extra wordt vastgelegd in minerale landbouwbodems. Middels de bodemindicatoren voor landbouwgronden in Nederland (BLN) worden de landbouwgronden sinds 2019 vijfjaarlijks gemonitord op 18 biologische, fysische en chemische parameters.

Vraag 161:

Waarom behoort het beleid, de zorgplicht en dergelijke inzake de drinkwatervoorziening niet tot het beleidsterrein «water», maar tot «bodem en ondergrond»?

Antwoord:

In Nederland is 60% van het drinkwater afkomstig uit grondwater en 40% uit oppervlaktewater. Grondwater is onderdeel van het bodemsysteem. Daarom is gekozen om drinkwater in de begroting onder «bodem en ondergrond» te laten vallen. Dat er ook een link is met het beleidsterrein «water» is evident. Bij het opstellen en uitvoeren van beleid is hier nadrukkelijk aandacht voor.

Vraag 162:

Hoe geeft u invulling aan uw stelselverantwoordelijkheid, nu drinkwaterbedrijven hebben aangegeven tegen steeds meer knelpunten aan te zullen lopen bij het nakomen van de leveringsplicht voor drinkwater?

Antwoord:

Voor de korte termijn ligt de oplossing vooral bij het wegnemen van de belemmeringen rond de vergunningverlening voor het onttrekken van grondwater voor de bereiding van drinkwater. Dit speelt met name bij het waterbedrijf Vitens. Hier wordt in de Kamerbrief over «Water en Bodem Sturend voor de ruimtelijke inrichting», die de Kamer binnenkort ontvangt, nader op in gegaan. Voor de lange termijn zijn er voldoende opties in beeld, zoals de aanvullende strategische voorraden of ontzilting

van brakwater. Samen met de provincies en waterbedrijven zorgt de Minister vanuit zijn stelselverantwoordelijkheid voor continuïteit in de drinkwatervoorziening.

Drinkwaterbesparing (om de vraag naar drinkwater te verminderen) is een belangrijk onderdeel van de aanpak. Drinkwaterbedrijven verwachten dat zij veel meer zullen gaan investeren. Er loopt onderzoek hoe de financiële gezondheid van drinkwaterbedrijven voor de toekomst (beter) kan worden geborgd. Dit onderzoek wordt eind 2022 opgeleverd. Voorjaar 2023 zal de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek en de beleidsreactie hierop.

Vraag 163:

Welke afspraken maakt u met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening om de drinkwaterbedrijven in staat te stellen 900.000 nieuwe woningen tijdig van drinkwater te voorzien?

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 162.

Vraag 164:

Hoe wordt de watertransitie en het vasthouden van water gestimuleerd?

Antwoord:

In het Deltaprogramma Zoetwater zijn al vanaf fase 1 (2015–2021) maatregelen genomen om water beter vast te houden. Denk hierbij aan opzetten van waterpeilen, hermeanderen van beken en opslaan van water in de ondergrond. In fase 2 (2022–2027) wordt dit in versterkt mate doorgezet met een verdubbeling van het budget tot € 800 mln. Daarnaast is in de NOVI en het Nationaal Waterprogramma 2022–2027 de voorkeursvolgorde voor waterbeheer opgenomen. Uitgangspunt is dat de ruimtelijke inrichting en het landgebruik moet worden aangepast aan de beschikbaarheid van water. Dit principe wordt nader uitgewerkt tot structurerende keuzes in de brieven over Water en Bodem Sturend voor de ruimtelijke inrichting en het NPLG ten behoeve van de provinciale gebiedsprocessen. De Kamer zal hierover, zoals toegezegd, worden geïnformeerd.

Vraag 165:

Op welke wijze gaat het grondwaterpeil verhoogd worden om in tijden van droogte in het voorjaar goed voorbereid te zijn? Welke rol ziet u hier voor de provincies en de waterschappen?

Antwoord:

Het grondwaterpeil wordt verhoogd door het (grond)water beter vast te houden in het systeem en aan te vullen. Het vasthouden van (grond)water gebeurt bijvoorbeeld door vermindering van drainagesystemen, het verondiepen en dempen van sloten en het laten hermeanderen van beken. Door het water langer in het gebied te houden krijgt het de kans om te infiltreren naar het grondwater. De waterbeheerders zijn na de droogte van 2018 al overgegaan tot het instellen van hogere waterpeilen, ook in de winter, om het grondwater beter vast te houden.

De provincies zijn verantwoordelijk voor de vertaling van de nationale beleidskaders naar regionale beleidskaders en voor strategische doelen op regionaal niveau. Provincies zijn verantwoordelijk voor de kwantiteit en kwaliteit van het grondwater en voor grondwateronttrekkingen en infiltraties van meer dan 150.000 m³/jaar. De waterschappen (en RWS voor het hoofdwatersysteem) zijn verantwoordelijk voor het strategische en operationele (grond)waterbeheer. Voor grondwateronttrekkingen kleiner dan 150.000 m³/jaaronttrekkingen zijn de waterschappen verantwoor-

delijk. Daarnaast hebben ook boeren en natuurterreinbeheerders een verantwoordelijkheid voor het vasthouden van water.

Vraag 166:

Op welke wijze wordt infiltratie van water in de bodem mogelijk gemaakt en verbeterd?

Antwoord:

Naast de acties zoals omschreven in het antwoord op vraag 165 worden met het Deltaprogramma Zoetwater ook specifieke maatregelen uitgevoerd om water ondergronds op te slaan, voorbeelden hiervan zijn het project Coastar, de ondergrondse wateropslag Wolphaartsdijk en een verkenning naar ondergrondse drinkwateropslag door drinkwaterbedrijf PWN en de gemeente Hoorn.

Vraag 167:

Hoe gaat u ervoor zorgen dat er in 2023 bestuurlijke afspraken over bodem zijn gemaakt? Kunt u bij die afspraken breder kijken dan alleen bodemverontreiniging en nadrukkelijk water en bodem sturend en leidend laten zijn?

Antwoord:

De inspanningen zijn erop gericht om nog in 2022 te komen tot bestuurlijke afspraken. Inzet is om ook afspraken te maken over een samenwerkingsagenda. In dat kader zal inderdaad breed worden samengewerkt, waarbij water en bodem als sturende principes voor de ruimtelijke ordening een belangrijke plaats innemen. Uw Kamer ontvangt, zoals toegezegd in het commissiedebat Water van juni 2022, binnenkort nadere informatie over de bestuurlijke afspraken. Het streven is deze afspraken voor het einde van 2022 af te ronden en de Kamer te informeren.

Vraag 168:

Hoeveel middelen zijn beschikbaar ter stimulering van deelmobiliteit?

Antwoord:

In de bijlage bij de kamerbrief over Duurzaam Vervoer is aangegeven dat uw Kamer in het najaar van 2022 zal worden geïnformeerd over de opzet van het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit dat ik samen met regio's aan het opzetten ben. Daarin zal ik ook ingaan op de meerjarige (gezamenlijke) middelen die hiervoor beschikbaar komen.

Vraag 169:

Hoe verhouden smart mobility en de digitale infrastructuur zich tot de focus op privacy-by-design en dataminimalisatie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken?

Antwoord:

Privacy-by-design is randvoorwaardelijk bij Smart mobility en voor de digitale infrastructuur. Wanneer data impact heeft op de privacy is privacy-by-design is een belangrijke randvoorwaarde die ervoor zorgt dat privacybescherming integraal onderdeel is van de ontwikkeling en inzet. Hiervoor is een *privacy impact assessment* een belangrijk instrument.

Vraag 170:

In hoeverre is sprake van onderbenutting in het programma fiets?

Antwoord:

Binnen het programma fiets is er geen sprake van onderbenutting.

Vraag 171:

Om hoeveel geld gaat de post «nog niet ingevuld/vrij te besteden» op pagina 66 precies?

Antwoord:

De omvang van de post «nog niet ingevuld/vrij te besteden» bedraagt in 2023 € 12,992 miljoen.

Vraag 172:

Waarom is een deel van de middelen van jaarlijks 40 miljoen euro tot en met 2030 nog niet naar het juiste financiële instrument overgeboekt?

Antwoord:

De middelen Klimaatakkoord staan gereserveerd op het financieel instrument opdrachten. Het grootste deel van deze reservering wordt via een subsidie uitgekeerd. Jaarlijks worden op basis van prognoses van de uitvoeringsorganisatie bij Voorjaarsnota de benodigde middelen overgeboekt naar het financieel instrument subsidies.

Vraag 173:

Kunt u de bedragen en subsidies per jaar tot en met 2030 uiteenzetten voor het genoemde subsidiebedrag van 40 miljoen euro?

Antwoord:

Per jaar is tot en met 2030 40 mln. euro per jaar aan de begroting toegevoegd. Zie bijgevoegde tabel.

Duurzame energiedragers zero-emissiebusen	10 mln.
Duurzame energiedragers tankinfra	5 mln.
Duurzame logistiek	15 mln.
Verduurzaming personenmobiliteit	10 mln.
Beschikbaar per programma¹	40 mln.

¹ Inclusief uitvoeringskosten.

Vraag 174:

Voor welke subsidies is het bedrag van jaarlijks 40 miljoen euro tot en met het jaar 2030 bedoeld?

Antwoord:

Per jaar is tot en met 2030 40 mln. euro per jaar aan de begroting toegevoegd. Zie bijgevoegde tabel.

Duurzame energiedragers zero-emissiebusen	10 mln.
Duurzame energiedragers tankinfra	5 mln.
Duurzame logistiek	15 mln.
Verduurzaming personenmobiliteit	10 mln.
Beschikbaar per programma¹	40 mln.

¹ Inclusief uitvoeringskosten.

Vraag 175:

Sinds wanneer zijn NS en u als concessieverlener op de hoogte van de grote personeelstekorten bij NS? Wat is er sindsdien concreet gedaan om hierop te anticiperen? Kan een overzicht gegeven worden van de momenten waarop NS en u als concessieverlener hierover hebben gesproken?

Antwoord:

Begin dit jaar is de Kamer geïnformeerd over de tekorten bij NS door de gevolgen van het ziekteverzuim door covid-19¹⁹. Verwacht werd dat deze tekorten een tijdelijk karakter zouden hebben. Op 20 april jl. heeft NS aangegeven meer last te ondervinden van de krapte op de arbeidsmarkt dan op voorhand werd verwacht. Op 13 mei jl. is de Kamer hierover geïnformeerd²⁰. Hierna is er veelvuldig contact geweest over de problematiek. Vervolgens is op 23 augustus jl. de Kamer opnieuw geïnformeerd. In de laatstgenoemde brief is ook uitgebreid stilgestaan bij de integrale aanpak van NS om de personeelsproblematiek te mitigeren.²¹

Er is zeer regelmatig contact met NS. In veel, zo niet alle, gesprekken met NS komen de personeelstekorten bij NS aan bod. Soms als volwaardig onderwerp en soms zijdelings. Een exact overzicht van deze contactmomenten is daarom niet te geven.

Vraag 176:

Wat is het concrete plan van aanpak van NS om het personeelstekort op te lossen? Kan hierbij specifiek ingegaan worden op hoe extra personeel geworven wordt en hoe het huidige personeel behouden wordt?

Antwoord:

Zoals op 23 augustus jl. aan de Kamer gemeld, is NS met een integrale aanpak gestart om de prangende personeelsproblematiek te mitigeren.²² NS wil hiermee het personeelstekort en de impact daarvan zoveel mogelijk verkleinen. De hoofdlijnen van de integrale aanpak met betrekking tot het werven en behouden van personeel, zoals op 23 augustus jl. aan uw Kamer gecommuniceerd, zijn:

1. het vergroten van het personeelsbestand, met name door het intensiveren van de werving en extra aandacht voor behoud.
2. het verhogen van de inzetbaarheid van conducteurs en machinisten.
3. het verhelpen aan het ziekteverzuim en bieden van aantrekkelijk werk voor medewerkers; en
4. het aanpassen van de dienstregeling in het najaar van 2022 en in 2023, waardoor NS ondanks de tekorten een voorspelbare en betrouwbare dienstregeling kan rijden. Juist door de dienstregeling op lange termijn aan te passen kan NS dit zo efficiënt en voorspelbaar mogelijk doen.

Met NS worden indringende gesprekken gevoerd over deze integrale aanpak. De uitvoering hiervan wordt nauwlettend in de gaten gehouden. Dit najaar wordt uw Kamer uitgebreid geïnformeerd over de voortgang van de aanpak.

Vraag 177:

Hoe wordt voorkomen dat gedurende de gunningsprocedure van de concessie voor het hoofdrailnet en de concessie voor de internationale lijnen naar Berlijn, Parijs en Londen actieve personeelsleden uitstromen, omdat zij onzeker zijn over de toekomst van hun baan?

Antwoord:

De voorgenomen onderhandse gunning kent een aantal vaste stappen: het Beleidsvoornemen²³, het Programma van Eisen waarin voornemens nader worden uitgewerkt²⁴ en de (ontwerp)Concessie. Bij elk van deze stappen wordt concreter wat de uiteindelijke afspraken tussen concessie-

¹⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 969.

²⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 981.

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 992.

²² Kamerstuk 29 984, nr. 992.

²³ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020–2021, 29 984, nr. 930.

²⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 29 984, nr. 1003.

verlener en beoogd concessiehouder worden. Het definitieve besluit valt op het moment dat de Concessie wordt verleend (naar verwachting eind 2023). Dit is een langjarig proces dat tot het besluit is gevallen een bepaalde mate van onzekerheid kent. Als concessieverlener treden we uiteraard in overleg met de beoogd concessiehouder en hopen zo de mate van onzekerheid te beperken. Een grote rol om die onzekerheid weg te nemen ligt bij de beoogd concessiehouder.

Vraag 178:

Kunnen in een overzicht per treinsteltype (ICM, DDZ, SNG, VIRM, SLT en ICD) de huidige bemensingsnormen van conducteurs worden weergegeven? Dus hoeveel conducteurs zijn per welke lengte van de trein nodig?

Antwoord:

Bij een bepaalde lengte van de trein zet NS, in het kader van veiligheid, extra personeel in. De NS-normen verschillen per materieelsoort waarbij de treinlengte, vertaald in het aantal treindelen waaruit een trein bestaat, bepalend is voor de inzet van hoofdconducteurs. Voor het materieeltype VIRM, ICM en DDZ geldt dat er vanaf acht treindelen meerdere hoofdconducteurs worden ingezet. Voor de FLIRT geldt dat er meerdere hoofdconducteurs worden ingezet vanaf negen treindelen, de SNG vanaf tien treindelen, en de SLT vanaf elf treindelen. Op de HSL geldt dat twee hoofdconducteurs worden ingezet op de binnenlandse producten in verband met tunnelveiligheid. Daarnaast beminst NS, vanuit aanvullende afspraken met het ministerie en de vakbonden, bepaalde treinen extra in verband met sociale veiligheid: treinen van donderdag tot en met zaterdag na 22.00 uur, en treinen met herhaaldelijke agressiemeldingen worden extra beminst. Een veilige uitvoering van de operatie staat altijd voorop.

Vraag 179:

Zijn de normen voor de inzet van conducteurs voor het aantal treinstellen wettelijke normen of interne normen van NS? Kan dit nader worden toegelicht? Bent u als concessieverlener met NS in overleg om dit, als dit interne en geen wettelijke normen zijn, zo mogelijk aan te passen, zoals ook het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) adviseert, zodat er zo maximaal als veilig mogelijk capaciteit wordt ingezet?

Antwoord:

Dit zijn normen van NS om, zoals hiervoor aangegeven, sociale veiligheid en spoorwegveiligheid te borgen. Mijn ministerie heeft aanvullend met NS afspraken over het borgen van sociale veiligheid. Het aanpassen van de normen die NS hanteert kan alleen als dat vanuit veiligheidsperspectief mogelijk is. Natuurlijk is het bijvoorbeeld onwenselijk dat er reizigers klem komen te zitten tussen een deur bij het vertrek. NS wordt gevraagd om een reactie op de suggestie van het LOCOV. Zoals eerder aangegeven, is het van groot belang dat NS alle mogelijke opties bestudeert.

Vraag 180:

Voert u als concessieverlener gesprekken met NS over de inzet van materieel? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van deze gesprekken?

Antwoord:

Uit hoofde van de concessie is NS ertoe gehouden de materieelinzet te baseren op basis van de verwachte vervoervraag. Het is duidelijk dat op dit moment en als gevolg van het personeelstekort vaker sprake is van drukker treinen. NS is gevraagd naar de mogelijkheden voor de inzet van langere treinen op plekken waar sprake is van structurele knelpunten. Het is onverminderd de verantwoordelijkheid van NS om te bepalen waar de

beschikbare capaciteit het beste kan worden ingezet. Inmiddels heeft NS sinds 3 oktober jl. op meerdere trajecten het materieel verlengd. Verdere optimalisaties in de materieelinzet volgen.

Vraag 181:

Wat zijn, naast het personeelstekort, de andere redenen waarom NS de dienstregeling heeft afgeschaald en met minder materieel rijdt? Moet NS bijvoorbeeld bezuinigen op de bedrijfsvoering? Kan gegarandeerd worden dat, zodra er weer meer capaciteit is, er geen andere redenen meer zijn om niet weer op te schalen?

Antwoord:

Er zijn geen andere redenen dan het personeelstekort (van rijdend personeel) waardoor NS minder of kortere treinen rijdt. Het op korte termijn stabiliseren van het personeelstekort en daarna verantwoord en gericht stapsgewijs opschalen hebben nu de focus van NS. Wanneer er meer personele capaciteit is, zal NS ook de dienstregeling weer opschalen.

Vraag 182:

Kan een overzicht gegeven worden van de tien trajecten waar in de druktemelder de meeste meldingen worden gedaan van te drukke en te korte treinen? Zo nee, wat is de reden dat deze informatie niet openbaar gemaakt kan worden?

Antwoord:

NS heeft een overzicht met mij gedeeld van de tien trajecten waarop de meeste druktemeldingen zijn gemaakt in de maand september. Sinds 3 oktober jl. rijdt NS op meerdere van de onderstaande trajecten met langere treinen:

- 1 Zwolle-Amersfoort
- 2 Amsterdam-Leiden-Rotterdam
- 3 Amsterdam-Den Bosch
- 4 Amsterdam-Arnhem
- 5 Zwolle-Roosendaal, diverse deeltrajecten
- 6 Apeldoorn-Den Haag
- 7 Almere-Schiphol-Leiden
- 8 Schiphol-Den Bosch
- 9 Enkhuizen-Den Bosch
- 10 Schiphol-Arnhem

Vraag 183:

Wat is de reden dat pas een maand na het begin van de stremming tussen Zwolle en Lelystad er extra lange treinen konden worden ingezet op de omreisroute Zwolle-Amersfoort?

Antwoord:

Sinds 2 september jl. is het spoor tussen Lelystad en Dronten buiten gebruik. Sinds medio september heeft NS de treinen op het omleidings-traject waar mogelijk verlengd. Vanaf 10 oktober jl. rijdt NS extra treinen op de omreisroute. Deze structurele aanpassingen vergen tijd. Deze logistieke puzzel is voor NS momenteel extra complex vanwege het personeelstekort, hoge werkdruk en logistieke plancapaciteit.

Vraag 184:

Zijn er signalen dat meer mensen met de auto gaan, omdat NS met capaciteitsproblemen kampt? Zo ja, hoe luiden deze signalen?

Antwoord:

Over dit onderwerp zijn eerder kamervragen beantwoord.²⁵ In algemene zin betekent de afschaling van de dienstregeling dat reizen per trein wat minder aantrekkelijk wordt. Minder treinen betekent een lager bedieningsniveau en treinen met een hogere bezetting. In sommige gevallen betekent het ook een langere reistijd of vaker overstappen. Dat leidt tot vraaguitval. De vraag welke effecten dit zal hebben op het autogebruik is voorgelegd aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het KiM schat in dat het aantal autokilometers van een autobestuurder door de afschaling van de treindienstregeling in het najaar van 2022 met 0,07% toeneemt en in 2023 met 0,1%. De stijging van het autogebruik als gevolg van de afschaling van de treindienstregeling is procentueel gezien beperkt. Het KiM merkt op dat deze eerste inschatting een globale is, gebaseerd op vereenvoudigende aannames en daarom met onzekerheid omgeven. Iedere frequentieverlaging kan namelijk een ander effect hebben op reistijden, waarvoor een diepgaandere analyse op trajectniveau zou moeten worden gemaakt. In het najaar komt er een nieuwe prognose van het KiM voor het openbaar vervoer inclusief de effecten van deze afschaling.

Vraag 185:

Wat is de reden dat NS weinig bijstuurt (door meer capaciteit in te zetten) op trajecten waar veel meldingen komen over volle treinen? Kan aangegeven worden wat het precieze proces is om tot bijsturing te komen?

Antwoord:

NS doet wat zij kan om overal voldoende capaciteit te bieden. NS monitort de drukte en stuurt waar mogelijk bij. In hoeverre en hoe snel dat mogelijk is wordt op dit moment met name bepaald door beschikbaarheid van personeel, maar ook door de logistieke plancapaciteit. Het laten meebewegen van het materieelplan met aanpassingen in de dienstregeling is voor NS een complexe klus die veel tijd kost.

Vraag 186:

Wat is de reden dat NS begin dit jaar nog aankondigde dat de dienstregeling op sommige trajecten (bijvoorbeeld Amsterdam-Eindhoven en Amsterdam-Arnhem) werd uitgebreid en dat vlak daarna de dienstregeling fors werd ingekrompen vanwege personeelstekorten? Waren deze tekorten begin 2022 nog niet voorzien?

Antwoord:

Bij de start van dienstregelingsjaar 2022 was de omvang van het personeelstekort zoals NS dat nu kent door NS niet voorzien. De krapte op de arbeidsmarkt na corona is veel groter dan vooraf door experts werd voorspeld. Hierdoor bleek NS steeds minder goed in staat om de wervingsbehoefte, die afgestemd is op onder andere de verwachte uitstroom door de leeftijdsopbouw van haar personeel, in te vullen. In de loop van het voorjaar werd de omvang van het probleem voor NS steeds inzichtelijker.

Vraag 187:

Wat is de precieze reden dat NS op drukke trajecten tussen grote steden zoals Utrecht-Den Haag en Utrecht-Rotterdam, maar ook tussen bijvoorbeeld Utrecht-Amersfoort-Zwolle-Groningen, op bepaalde ritten structureel met één treinstel (ICM 3 of ICM 4) rijdt terwijl er voor twee treinstellen (ICM 6 of ICM 7) net zoveel conducteurs nodig zijn? Heeft dit met energiebesparing of andere soort bezuinigingen te maken?

²⁵ Kamerstukken AH 4007, 2022Z15771.

Antwoord:

NS geeft aan dat bezuinigingen op energie of anderszins hierin geen rol spelen. Zoals bij vraag 69381 ook toegelicht is het laten meebewegen van het materieelplan met de aanpassingen in de dienstregeling een intensieve klus die veel tijd kost. Inmiddels heeft NS sinds 3 oktober jl. op meerdere trajecten het materieel verlengd. Verdere optimalisaties in de materieelinzet volgen.

Vraag 188:

Hoe wordt voorkomen dat in de afgeschaalde dienstregeling de momenten waarop veel studenten reizen, zoals de vrijdagmiddag en -avond en de zondagavond) te korte treinen worden ingezet?

Antwoord:

Uit hoofde van de concessie moet NS capaciteit zo goed als mogelijk laten aansluiten bij vervoersvraag. Ook nu. NS plant de lengte van de treinen op basis van reizigersprognose en maakbaarheid. Ook de reispatronen van studenten zijn in die prognoses verwerkt.

Vraag 189:

Wat zijn de precieze criteria die NS gebruikt voor het bepalen op welke trajecten de dienstregeling wordt afgeschaald? Kan dit antwoord worden toegelicht?

Antwoord:

NS heeft bij de aanpassing van de dienstregeling geprobeerd om zo goed als mogelijk aan te sluiten bij de (veranderde) reizigersvraag. Doordat trajecten verschillen in frequentie en in capaciteit, kunnen er verschillen zijn in de maatregelen per traject. Op een traject dat normaliter relatief veel overcapaciteit kent, kan volgens NS meer worden afgeschaald dan op een minder ruim gepland traject. Op trajecten waar al met een lagere frequentie werd gereden, is er minder ruimte om af te schalen. Ook zijn de tekorten van het personeel niet altijd gelijkmatig verdeeld over het land. De trajecten die worden afgeschaald sluiten volgens NS zo veel mogelijk aan op de veranderende reizigerspatronen. Omdat de hoofdconducteurstekorten in het weekend het grootste zijn, stelt NS er niet aan te ontkomen om ook in het weekend de dienstregeling aan te passen. Minder treinen betekent met name een lager bedieningsniveau en treinen met een hogere bezetting. In sommige gevallen betekent het ook een langere reistijd of vaker overstappen. NS blijft alle stations bedienen waar NS normaal gesproken ook treinen rijdt.

Vraag 190:

Is het waar dat, zoals op pagina 2 van het het LOCOV-advies over de dienstregeling voor 2023 staat, NS niet voldaan heeft aan artikel 72 lid 1 sub c van de vervoersconcessie?

Antwoord:

Artikel 72 van de vervoersconcessie stelt dat NS dient te opereren overeenkomstig de algemeen erkende beginselen van goed ondernemerschap. Specifiek staat daaronder ook dat NS zorg dient te dragen voor behoud van de personele bezetting voor zover deze noodzakelijk is voor de uitvoering van deze concessie. Of en in hoeverre NS voldoet aan de gemaakte afspraken in de vervoersconcessie wordt aan het eind van het jaar beoordeeld.

Vraag 191:

Hoeveel ritten die in de dienstregeling stonden zijn in september 2022 uitgevallen als gevolg van het personeelstekort? Hoeveel procent van de in de dienstregeling opgenomen ritten betreft dit?

Antwoord:

Dit is ongeveer 10% van het aantal treinkilometers ten opzichte van de reguliere dienstregeling in september 2022.

Vraag 192:

Wat is het opschalingsplan van NS voor het geval er weer meer personeelsleden zijn? Wat zijn de precieze criteria om te bepalen op welk traject NS als eerste weer meer treinen gaat inzetten?

Antwoord:

Zoals vermeld in het antwoord op vraag 181 ligt de focus van NS nu op het op korte termijn stabiliseren van het personeelstekort en daarna op het verantwoord en gericht stapsgewijs opschalen. Wanneer er weer meer personele capaciteit is, zal NS de dienstregeling opschalen.

Vraag 193:

Wat zijn de te verwachten gevolgen van het personeelstekort en de afschaling van de dienstregeling voor de keuze van mensen om met de trein te reizen? Wordt hier onderzoek naar gedaan?

Antwoord:

Er wordt geen afzonderlijk onderzoek gedaan naar de effecten van de aangepaste dienstregeling op de keuze van de reiziger om met de trein te reizen. Wel is aan het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de vraag gesteld wat de effecten zouden zijn van de aangepaste dienstregeling op het autogebruik. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 184 schat het KiM in dat het aantal autokilometers van een autobestuurder door de afschaling van de treindienstregeling in het najaar van 2022 met 0,07% toeneemt en in 2023 met 0,1%. Het KiM komt in het najaar met een nieuwe prognose.

Vraag 194:

Kan het beperken van het aan- en afkoppelen van treinstellen eraan bijdragen dat er met hetzelfde aantal personeelsleden langere treinen ingezet kunnen worden? Is NS hiermee bezig? Kunt u dit antwoord nader toelichten?

Antwoord:

NS heeft met name een tekort bij het rijdend personeel, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 82. De inzet van het aantal hoofdconducteurs is gekoppeld aan de onder vraag 178 genoemde voorwaarden ten aanzien van veiligheid en treinsteltype. NS is continu bezig met het optimaliseren van haar dienstregeling om zoveel mogelijk capaciteit te bieden met beschikbaar materieel en personeel. Aan- of afkoppelen is daar onderdeel van en is soms juist ook de enige manier om een langere trein te rijden.

Vraag 195:

Overweegt NS om niet-rijdend personeel deels in te zetten in het logistieke proces om zo meer capaciteit te creëren?

Antwoord:

Ja, NS overweegt om niet-rijdend personeel deels in te zetten in het logistieke proces om zo meer capaciteit te creëren en is hierover in overleg met Medezeggenschap en vakbonden. Daarbij benoemt NS als aandachtspunt dat rollen in logistieke processen specifieke expertise en daarmee opleiding vereisen.

Vraag 196:

Klopt het dat door volle treinen conducteurs nu minder in staat zijn om hun controle- en servicerondes door de treinen te doen? Kan dit cijfermatig onderbouwd worden?

Antwoord:

NS bevestigt dat door volle treinen conducteurs in sommige gevallen inderdaad minder in staat zijn om hun controle- en servicerondes door de treinen te doen. Zij kan dit nog niet cijfermatig onderbouwen. Overigens stuurt het Ministerie van IenW de NS niet via de concessie aan op controle- en servicerondes.

Vraag 197:

Wat zouden de concrete gevolgen zijn voor de financiële positie van NS en regionale vervoerders van treinen en bussen wanneer er een nieuwe lockdown(achtige) situatie ontstaat van een maand? En wat zijn de gevolgen bij twee maanden en bij drie maanden?

Antwoord:

De financiële impact van lockdown(achtige) situaties bij vervoerders is niet zomaar vast te stellen. Dit hangt namelijk in grote mate af van factoren zoals de coronasituatie en eventuele contactbeperkende maatregelen, het gedrag van reizigers, de mate waarin het vervoersaanbod kan worden bijgesteld aan de vraag en of er sprake is van een financiële regeling vanuit overheden (en onder welke voorwaarden).

Vraag 198:

Ontvangt ProRail minder inkomsten nu NS met minder treinen over het spoor rijdt? Zo ja, wat zijn hiervan de precieze financiële gevolgen?

Antwoord:

Voor de periode waarvoor de tarieven voor de gebruiksvergoeding zijn vastgesteld (momenteel tot en met 2025) leiden minder gereden treinen ook tot minder inkomsten bij ProRail. Dit zal leiden tot tegenvallers in het resultaat bij ProRail. Of ProRail ook daadwerkelijk meer middelen van IenW nodig heeft, is afhankelijk van het totale resultaat van ProRail, dat weer mede afhankelijk is van andere mee- en tegenvallers. Voor het jaar 2022 wordt vooralsnog € 20 miljoen aan inkomstenderving op de gebruiksvergoeding verwacht en voor 2023 € 36 miljoen uitgaande van een afschaling van de dienstregeling volgens de aangekondigde plannen.

Vraag 199:

Hoe wordt voorkomen dat het afschalen van de dienstregeling leidt tot een situatie waardoor steeds minder mensen met het ov gaan reizen? Wordt er onderzoek gedaan naar deze gevolgen?

Antwoord:

Het is zeer onwenselijk dat het afschalen van de dienstregeling mogelijk zou kunnen leiden tot een situatie waarin steeds minder reizigers voor het openbaar vervoer kiezen. De volledige focus van NS ligt op dit moment op het minimaliseren van (de gevolgen van) het personeelstekort. In de fase daarna richt zij zich op verantwoord opschalen, gericht op het verder mitigeren van de negatieve effecten voor de reiziger. In het antwoord op vragen 184 en 193 is toegelicht in hoeverre onderzoek gedaan wordt naar de gevolgen van de afschaling voor de reizigers. Het KiM komt in het najaar met een nieuwe prognose van het effect van de afgeschaalde dienstregeling op het autogebruik.

Vraag 200:

Overweegt NS om «leeg materieelritten» open te stellen voor reizigers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Ja, en dit past NS al toe. Waar dat mogelijk is en toegevoegde waarde heeft, worden leeg materieelritten gekoppeld aan reizigersvervoer.

Vraag 201:

Welke concrete maatregelen heeft u sinds uw aantreden overwogen om het ov aantrekkelijker te maken voor reizigers (bijvoorbeeld door prijsverlagingen, zoals in Duitsland, afschaffing van btw of anderszins) en de ov-bedrijven te steunen in het uitbreiden van capaciteit? Kunnen de beslisnota's die hierover gaan met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord:

Voor het aantreden van dit kabinet was de motie van de leden Boulakjar en De Hoop²⁶ al aangenomen om een analyse te laten maken welke instrumenten ingezet kunnen worden om de modaliteitsshift van auto naar openbaar vervoer te bevorderen. Hierin worden de effecten van het prijsinstrument, op basis van praktijkervaring in binnen- en buitenland, beschreven. Het onderzoek naar prijsprikkels wordt in november afgerond. Daarna zal spoedig een reactie volgen.

Op het moment dat het KiM-onderzoek naar uw Kamer wordt verstuurd, zal dit vergezeld gaan van de beslisnota's.

Vraag 202:

Wat heeft de concessiehouder precies gedaan om te anticiperen op de te verwachten uitstroom van medewerkers door de leeftijdsopbouw bij NS?

Antwoord:

NS maakt prognoses over hoe de personeelscapaciteit zich ontwikkelt. Zij baseert dat onder andere op de verwachte uitstroom als gevolg van de leeftijdsopbouw en op de benodigde behoefte om de gewenste dienstregeling te kunnen rijden. Op basis daarvan stelt NS elk kwartaal een wervingsbehoefte vast. NS heeft in haar werving steeds geanticipeerd op de verwachte uitstroom. De omvang van de krapte op de arbeidsmarkt en het tempo waarin die krapte toenam, waren groter dan NS voorzag.

Vraag 203:

Hoe zorgt NS ervoor dat de informatievoorziening aan reizigers over de afschaling van de dienstregeling en de uitval van geplande treinen de komende periode wordt verbeterd? Kan dit zo concreet mogelijk worden toegelicht?

Antwoord:

Een betrouwbare dienstregeling is voor de reiziger van groot belang. NS onderzoekt continu hoe zij de reiziger het best kan informeren. Zij heeft de reiziger op verschillende manieren geïnformeerd over de reeds doorgevoerde afgeschaalde dienstregeling. Zo heeft NS op de dag van de bekendmaking klanten die geabonneerd zijn op haar nieuwsbrief (ca. 2,4 miljoen mensen) per e-mail geïnformeerd over de aangekondigde afschaling. Ook heeft NS in de NS-app een melding geplaatst over de afschaling. NS actualiseert deze meldingen en de website. Wijzigingen die eventueel op de dag zelf nog nodig zijn, communiceert NS via de reisplanner. NS verwijst in haar uitingen dan ook zo veel mogelijk naar de reisplanner, waar altijd de meest actuele situatie op het spoor zichtbaar is.

²⁶ XII Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022, Nr. 56.

NS verwacht dat met de aanpassingen in de dienstregeling voor 2023 (dus vanaf december 2022) er fors minder ad hoc afschalingen nodig zullen zijn. Daarmee wordt de betrouwbaarheid en communiceerbaarheid van de dienstregeling verbeterd. NS verwerkt de wijzigingen die in december 2022 ingaan naar verwachting in oktober 2022 in de reisplanner.

Vraag 204:

Kan een concreet overzicht gegeven worden van recente aanpassingen in de dienstregeling die zijn doorgevoerd als gevolg van meldingen van reizigers en de reizigersorganisaties?

Antwoord:

NS monitort en analyseert continu drukte en druktemeldingen en stuurt op basis daarvan waar nodig en mogelijk bij. De mate waarin dat mogelijk is wordt op dit moment wel beperkt door de personeelstekorten en de hoge werkdruk op de planafdelingen. Op de trajecten Arnhem-Utrecht, Utrecht-Schiphol, Rotterdam-Schiphol, Amsterdam-Eindhoven en Zwolle-Amersfoort zijn treinen verlengd per 3 oktober.

Vraag 205:

Kan per vervoersconcessie (hoofdrailnet, regionale spoorvervoerders en stad- en streekvervoer) in een overzicht aangegeven worden hoeveel ritten er in de dienstregeling voor 2023 bijkomen of afgaan? En kan daarbij aangegeven worden hoeveel procent van de ritten geschrapt wordt als gevolg van personeelstekort?

Antwoord:

Net als ieder jaar zullen vervoerders (zowel NS als stad- en streekvervoer) in het najaar vervoerplannen voor het daaropvolgende jaar opstellen. De vervoerplannen 2023 en dus het voorgenomen OV-aanbod is op dit moment nog niet bekend. Ecorys zal in opdracht van het ministerie, net als in 2021, de vervoerplannen monitoren en een rapportage opstellen. Deze rapportage geeft inzicht in het voorgenomen voorzieningenniveau en zal in december van dit jaar met uw Kamer gedeeld worden. Zoals toegelicht onder vragen 6 en 7 is het aantal ritten geen zuiver meetinstrument om inzicht te krijgen in het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van Nederland. Voor de monitoring wordt daarom gebruik gemaakt van dienstregelingen (DRU's).

Vraag 206:

Wat doen de overheden als concessieverleners en de vervoerders als concessiehouders concreet om te voorkomen dat de problemen (zoals de uitval van treinen) die zich afgelopen zomer voordeden op de internationale lijnen richting Duitsland (en verder) in 2023 zoveel mogelijk worden voorkomen? Wordt hier een actieplan op gemaakt door de vervoerders?

Antwoord:

Deze zomerperiode kenmerkte zich door heel veel extra reizigers, mede ook vanwege het succes van het 9-euro ticket in Duitsland en de problemen op vliegvelden. Echter, ook het tekort aan personeel op treinen, op stations en in werkplaatsen deed zich gelden. Treinen hadden soms te weinig personeel om te kunnen rijden en ook bij het onderhoud in de werkplaatsen ontstonden achterstanden, waardoor te weinig materieel beschikbaar was. Door een combinatie van veel extra reizigers en minder lange treinen of uitval van treinen was de drukte soms zo groot dat vanuit veiligheidsoverwegingen noodgedwongen stations moesten worden overgeslagen. Met name vanwege het weer terug in dienst komen van een aantal treinstellen met langdurige defecten is inmiddels sprake van een duidelijke stabilisering van de dienstverlening.

Vanuit NS wordt met DB het gesprek gevoerd hoe voor de volgende zomer meer vraagsturing kan worden toegepast op met name de Interrail reizigers. Wel blijft de personeelskrapte in Nederland en Duitsland een belangrijk punt van aandacht voor eventuele verdere groei.

Vraag 207:

Is er bij NS een tekort aan medewerkers die treinen plannen en/of kunnen bijsturen wanneer dit gelet op een actuele situatie nodig is? Zo ja, wat doet NS om dit probleem op te lossen?

Antwoord:

In de bijsturing heeft NS ook met tekorten te maken. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 176 is NS met een integrale aanpak gestart om de prangende personeelsproblematiek te mitigeren. Ook voor de bijsturing is sprake van geïntensiveerde werving én springen sinds enige tijd kantoormedewerkers bij. Bij de medewerkers die de dienstregeling plannen is niet zozeer sprake van een tekort, maar wel van een – al lange tijd zeer hoge – werkdruk.

Vraag 208:

Hoeveel ritten schrapte NS precies in de nu geplande dienstregeling van 2023? Wat is het precieze percentage van het aantal geschrapt ritten ten opzichte van voor corona, de dienstregeling van 2019 en ten opzichte van de dienstregeling van 2022 zoals die in december 2021 is ingegaan en ten opzichte van de nu geldende gewijzigde dienstregeling zoals deze begin september 2022 is ingegaan?

Antwoord:

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 191 kunnen de aanpassingen oplopen tot ca. 10% minder treinkilometers in het najaar vergeleken met de dienstregeling van 2019. In 2023 kan dit percentage nog eens verder oplopen tot ca. 13% tot 15% ten opzichte van 2019. Vergeleken met de reguliere dienstregeling in 2022 rijdt NS circa 13% minder treinkilometers vanaf december 2022.

Vraag 209:

Heeft u gelden beschikbaar gesteld voor juridische procedures die te voorzien zijn, omdat u de concessie voor het hoofdrailnet onderhands aan NS wil gunnen, terwijl de Europese Commissie stelt dat dit niet zomaar mag maar zou moeten worden aangeboden op de markt?

Antwoord:

Er is geen specifiek bedrag gereserveerd voor het voeren van een juridische procedure over de (voorgenomen) gunning van de concessie voor het hoofdrailnet. De kosten van een eventuele juridische procedure over deze gunning kunnen, indien nodig, betaald worden uit het deel van de begroting van het ministerie dat beschikbaar is voor externe juridische advisering (artikel 97 van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2023, Kamerstukken II 2022/23, 36 200 XII, nr. 2).

Vraag 210:

Hoeveel fte aan personele ambtelijke capaciteit wordt besteed aan de omvorming van Prorail tot zelfstandig bestuursorgaan?

Antwoord:

Bij de start van het programma tot omvorming van ProRail is binnen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 10 fte toegekend. Die fte worden vervuld door mensen die daarnaast ook andere werkzaamheden

verrichten. De verdeling is afhankelijk van de tijd die nodig is voor de omvorming.

Vraag 211:

Heeft het Ministerie van IenW contact gehad met KLM over de reductie van het maximum aantal vliegbewegingen op Schiphol van 500.000 naar 440.000 en wat is de positie van KLM, zeker gezien het feit dat de reductie door de luchtvaartmaatschappijen zal worden geleverd op basis van marktaandeel, waarbij KLM het grootste marktaandeel heeft?

Antwoord:

Daags voor het kabinetsbesluit op 24 juni jl. tot vermindering van het aantal vluchten op Schiphol naar 440.000 per jaar is KLM over het voorgenomen besluit geïnformeerd. Daarna is contact geweest met KLM over de achtergrond van het besluit en de volgende stappen in het proces. KLM heeft aangegeven dat het besluit een stevige ingreep voor de home carrier betekent. Ik ben mij er zeer van bewust dat het besluit impact heeft op alle luchtvaartmaatschappijen op Schiphol en in het bijzonder op de home carrier. Daarom blijf ik ook bij de uitwerking van het besluit in goed overleg met KLM en andere luchtvaartmaatschappijen.

Vraag 212:

Hoe zet u in op de vergroting van beleidsruimte door het aanpassen van EU-kaders in het beoordelen van de internationale verbondenheid van Schiphol?

Antwoord:

Bij de herziening van de EU Slotverordening gaat Nederland daarop inzetten. De Europese Commissie is eind augustus gestart met een publieke consultatie voor de algehele herziening van de EU Slotverordening. IenW is voornemens om daarop te reageren, hierover zal uw Kamer worden geïnformeerd. Na de publieke consultatie zal de Commissie een voorstel voor herziening doen waarmee de reguliere BNC-procedure start. De Kamer zal, zoals gebruikelijk bij een BNC-procedure, op meerdere momenten over de Nederlandse inzet en de voortgang worden geïnformeerd.

Vraag 213:

Wat is de planning omtrent het uitwerken van het CO₂-plafond voor de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland en wanneer kan de Kamer de voortgang hiervan ontvangen?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief Hoofdlijnen Schiphol leidt het besluit over de capaciteit op Schiphol tot een actualisatie op de effectenstudie naar verschillende varianten van een CO₂-plafond, om een zo volledig mogelijk beeld te hebben ten behoeve van de besluitvorming. Ook de ontwikkelingen van het Europese Fit for 55-pakket en de uitkomsten van de klimaatonderhandelingen tijdens de 41e Algemene Vergadering van ICAO (27 september–7 oktober) worden in de actualisatie van de effectenstudie meegenomen. Gelijktijdig wordt een juridische beoordeling van de onderzochte beleidsvarianten uitgevoerd.

Het streven is om dit pakket (effectenstudie, actualisatie van de effectenstudie en juridische beoordeling) kort na de jaarwisseling naar de Kamer te sturen. De verwachting is dat een principebesluit van het kabinet over de invoering en vormgeving van een CO₂-plafond later, in het eerste kwartaal van 2023, aan de Kamer wordt aangeboden.

Daarna volgt, uitgaande van een positief principebesluit, de uitwerking van de regelgeving. Hiertoe zal een aantal aspecten van een plafond verder gespecificeerd worden, zoals de beschikbaarheid en het gebruik

van data ten behoeve van monitoring, toezicht en handhaving. Later volgen openbare consultaties, een toets op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid door de beoogde toezichthouder en mogelijk notificatie van dit initiatief bij de Europese Commissie. De voornoemde stappen die volgen op het principebesluit zullen naar verwachting in 2023 worden uitgevoerd. Naar verwachting kan het kabinet in 2024 besluiten over de regelgeving omtrent het CO₂-plafond.

Vraag 214:

Op welke termijn kan de ministeriële regeling op dat onderwerp verwacht worden?

Antwoord:

Naar verwachting kan het kabinet in 2024 besluiten over de regelgeving omtrent het CO₂-plafond. Op welke wijze het plafond wettelijk wordt vastgelegd, is afhankelijk van de gekozen variant.

Vraag 215:

Welke passagiersbestemmingen zijn weggevallen sinds er in 2018 een afname bestaat in het aantal passagiersbestemmingen waar geregeld op wordt gevlogen vanaf Schiphol? Kunnen deze passagiersbestemmingen blijvend worden geschrapt binnen de inzet om 60.000 minder vliegtuigbewegingen te realiseren?

Antwoord:

Routenetwerken zijn dynamisch waarbij bestemmingen wegvallen en erbij komen op basis van bedrijfsmatige afwegingen van luchtvaartmaatschappijen. Het staat luchtvaartmaatschappijen vrij om slots in te zetten op de bestemmingen die zij willen bedienen. Het nieuwe plafond van 440 duizend vluchten op Schiphol betekent niet dat bestemmingen die eerder uit het netwerk zijn verdwenen op een later moment niet alsnog aantrekkelijk kunnen worden voor een luchtvaartmaatschappij.

In de jaarlijkse Monitor netwerkqualiteit en staatsgaranties is te vinden welke bestemmingen in september van het jaar nieuw zijn of zijn weggevallen. In tabel 4.1 van de 2021-editie van deze monitor is dit overzicht van bestemmingen opgenomen. De 2021-editie is te vinden via: [bijlage-1-monitor-netwerkqualiteit-en-staatsgaranties-eindrapport.pdf](https://open.overheid.nl/repository/ronl-0dc339a83fc5d8eedc63eb7dc687b2b91a21e32d/1/pdf/bijlage-1-monitor-netwerkqualiteit-en-staatsgaranties-eindrapport.pdf) (overheid.nl) <<https://open.overheid.nl/repository/ronl-0dc339a83fc5d8eedc63eb7dc687b2b91a21e32d/1/pdf/bijlage-1-monitor-netwerkqualiteit-en-staatsgaranties-eindrapport.pdf>>.

Voor het beeld van de overige jaren verwijst ik naar de andere jaargangen van de monitor.

Vraag 216:

Worden er ook routes ontwikkeld om te voldoen aan de doelen in de Luchtvaartnota als de opening van Lelystad Airport nog langer wordt uitgesteld?

Antwoord:

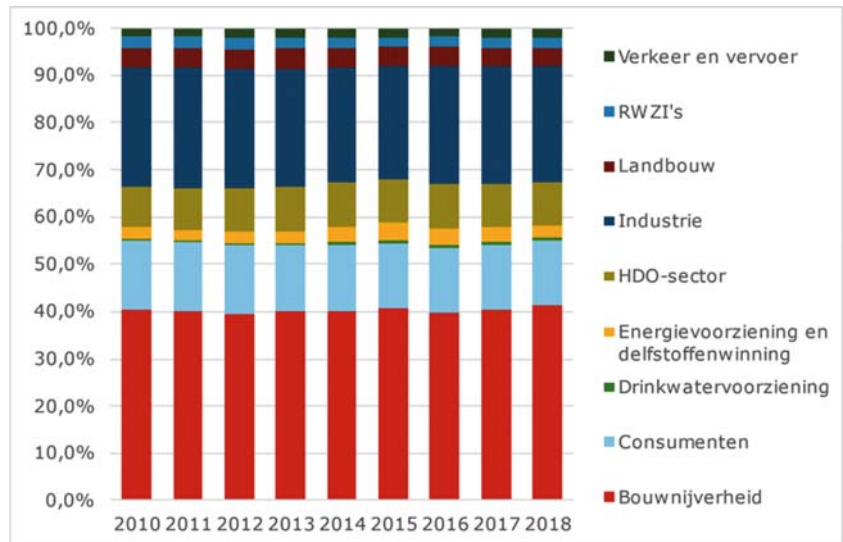
De opening van Lelystad Airport kan bijdragen aan het behoud van de netwerkfunctie op Schiphol voor de toekomst. Het kabinet neemt naar verwachting, zoals aangegeven in de hoofdlijnenbrief Schiphol, een besluit over Lelystad in 2024. Er worden derhalve geen alternatieve beleidsmatige routes ontwikkeld op dit punt.

Vraag 217:

Kunnen de cijfers uit de grafiek onderverdeeld worden in «soort afval»?

Antwoord:

In de bijgevoegde grafiek is per jaar weergegeven wat de herkomst van het geproduceerde afval is.

**Vraag 218:**

Wat zijn de verwachte kosten en baten voor producenten na de invoering van de producentenverantwoordelijkheid voor wegwerpplastics?

Antwoord:

De UPV zwerfafval die is ingevoerd in het kader van de Europese Single-Use Plastics (SUP)-richtlijn wordt 1 januari 2023 van kracht. De UPV dekt de kosten die publieke gebiedsbeheerders maken voor het opruimen en verwerken van bepaalde wegwerpplastics in het zwerfafval. De producenten van deze SUP's betalen daarmee voor het opruimen en verwerken van de items die in het zwerfafval terechtkomen. Er wordt gerekend met gemaakte kosten, waar achteraf voor betaald wordt door de producenten. De eerste afrekening hiervoor zal medio 2024 plaatsvinden. De overheid onderzoekt ten minste elke vier jaar de kosten die publieke gebiedsbeheerders in Nederland maken om het zwerfafval op te ruimen en bepaalt jaarlijks de bijdrage van producenten op basis van de samenstelling van het zwerfafval (samenstellingsonderzoek) en het aantal producten dat op de markt is gebracht. Momenteel is het kostenonderzoek voor de eerste maal in uitvoering en de resultaten worden eind 2022 verwacht. In het eerste kwartaal van elk jaar publiceert Rijkswaterstaat de samenstelling van het zwerfafval in Nederland. Op basis van de resultaten van het kostenonderzoek en het samenstellingsonderzoek stelt het Ministerie van IenW de vergoeding vast die producenten betalen in het kader van de UPV zwerfafval.

Daarnaast zijn er kosten voor producenten voor het nemen van bewustmakingsmaatregelen om SUP's in het zwerfafval te voorkomen. Voor de producenten zijn er geen directe baten. Wel geeft de UPV hen een prikkel om producten zo te ontwerpen dat ze tot minder zwerfafval en hiermee tot minder kosten leiden.

Vraag 219:

Op welke wijze stimuleert of subsidieert het Ministerie van IenW momenteel technische stalinnovaties zoals emissiearme stalfloeren en luchtwassers?

Antwoord:

Het Ministerie van lenW stimuleert via de MIA en Vamil regelingen innovatieve staltechnieken waarmee bovenwettelijke milieuwinst wordt gerealiseerd. Stallen kunnen in het geheel voor MIA en Vamil gemeld worden als het MDV stallen (Maatlat Duurzame Veehouderij), proefstallen (stal met een stalsysteem waarvoor een bijzondere emissiefactor is vastgesteld als bedoeld in artikel 3 van de Regeling ammoniak en veehouderij (Rav)) of SKAL stallen (biologisch melk- of pluimveehouderij) zijn. Daarnaast kunnen losse technieken zoals stofemissiereducerende technieken voor pluimveestallen, automatisch ruwvoermengsystemen of zelfrijdende autonome ruwvoersystemen voor herkauwers gemeld worden. Ook zijn er verschillende innovatieve technieken die betrekking hebben op het opvangen en bewaren van mest die in aanmerking komen voor MIA en Vamil, zoals apparatuur of voorzieningen voor gescheiden opvang van mest en urine in varkens- of rundveestallen (aanpassen bestaande situatie), koelinstallatie voor drijfmest (aanpassen bestaande situatie), gasdichte voorziening voor een drijfmestopslag, systeem voor mixen van drijfmest met luchtballen (aanpassen bestaande situatie) en autonome mestverzamelrobot. Luchtwassers zijn sinds 2022 uitgesloten voor de MIA en Vamil regelingen als gevolg van een besluit van de Tweede Kamer mede vanwege de stalbrandveiligheid. Hiervoor hebben we dus geen mogelijkheden qua stimulering. Een stal die MDV gecertificeerd is en is voorzien van een luchtwasser kan wel gemeld worden voor de MIA en Vamil maar de kosten voor de luchtwasser zelf zijn uitgesloten. Een omgekeerde osmose-installatie voor het verwerken van spuiwater van een biologische luchtwasser wordt wel gestimuleerd.

Vraag 220:

Wat zijn de redenen dat de bijdrage voor ontwikkeling van duurzame productieketen aan (inter)nationale organisaties na 2022 ophoudt?

Antwoord:

In 2022 en voorgaande jaren gaf lenW een financiële bijdrage aan de OESO ten behoeve van de uitvoering van het werkprogramma van de Working Party on Resource Productivity and Waste (WPRPW), dat relevante activiteiten op het gebied van circulaire economie omvat. lenW is niet voornemens deze bijdrage te stoppen. Ook komende jaren staat in de planning om de internationale bijdrage te verstrekken aan de OESO om het werkprogramma van de WPRPW uit te voeren. Dit zal bij de Voorjaarsnota 2023 worden verwerkt. De ondersteuning van deze werkzaamheden draagt in positieve zin bij aan de Nederlandse, Europese en mondiale beleidsontwikkeling en regelgeving op het gebied van circulaire economie.

Vraag 221:

Op welke wijze worden binnen Rijkswaterstaat de belangen van waterveiligheid versus natuurbeheer gewogen inzake het beheer van de uiterwaarden en welke opdracht heeft Rijkswaterstaat daartoe vanuit het ministerie?

Antwoord:

Het beheer van de uiterwaarden dient zowel te voldoen aan de randvoorwaarden vanuit de Waterwet als de Wet Natuurbescherming. Rijkswaterstaat geeft namens het Ministerie van lenW in het kader van de Waterwet invulling aan de verantwoordelijkheid voor de ecologische waterkwaliteit en waterveiligheid. Daarnaast is Rijkswaterstaat op grond van de Wet natuurbescherming namens lenW medeverantwoordelijk voor het natuurbeheer in de uiterwaarden. De integrale afwegingen tussen waterveiligheid en natuur in de uiterwaarden zijn en worden vastgelegd in

zowel de Natura 2000 beheerplannen in het rivierengebied als in de Vegetatielegger, als onderdeel van de Legger Rijkswaterstaatswerken.

Vraag 222:

Welke wijzigingen in de begroting 2023 ten opzichte van 2022 zijn als gevolg van de aangenomen motie van de leden Bouchallikh en Alkaya (Kamerstuk 35 925 A, nr. 59) doorgevoerd?

Antwoord:

Er zijn geen wijzigingen aangebracht in de begroting 2023 ten opzichte van de begroting 2022 naar aanleiding van de genoemde motie. De motie verzoekt de regering om de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de maatschappelijk kosten-batenanalyses (MKBA's) aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid. De motie heeft geen directe gevolgen voor de begroting. Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 2 wordt in voorbereiding op de volgende IMA verkend hoe bereikbaarheidsopgaven in context van brede welvaart kunnen worden geschetst en geanalyseerd. Daarnaast wordt opvolging gegeven aan aanbevelingen van PBL en CPB hoe het brede welvaartsperspectief beter kan worden meegenomen in MKBA's.

Vraag 223:

Wat zijn de redenen dat de incidentele subsidies voor ontwikkeling van duurzame productketens worden verlaagd in 2023?

Antwoord:

Binnen de totale beschikbare financiële middelen voor de ontwikkeling van duurzame productketens wordt elk jaar opnieuw naar de meeste doelmatige wijze gekeken waarop deze middelen ingezet kunnen worden. Voor het jaar 2023 is er voor gekozen om de middelen meer via opdrachten of subsidieregelingen in plaats van incidentele subsidies in te zetten.

Vraag 224:

Zijn de SGBP's reeds beoordeeld door de Europese Commissie en zo ja, welk oordeel gaf de Commissie?

Antwoord:

Nee, de verwachting is dat dit in de loop van deze planperiode gebeurt.

Vraag 225:

Aan welke doelen van het milieubeleid dragen de uitgaven bij het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) op het gebied van duurzame energieproductie, CO₂-reductie, energiebesparing en bijvoorbeeld het Programma Infrastructuur Duurzame Energie (PIDI) direct en indirect bij? Dragen de uitgaven bij EZK op het gebied van duurzame energieproductie, CO₂-reductie, energiebesparing en bijvoorbeeld het Programma Infrastructuur Duurzame Energie (PIDI) direct en indirect ook bij aan natuurdoelen, en zo ja welke?

Antwoord:

Energiebesparing en duurzame energie kunnen bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Zo nemen emissies naar de lucht af bij besparing en vervanging van de verbranding van fossiele brandstoffen, zoals voertuigen en kolencentrales, door bijvoorbeeld elektriciteit opgewekt door wind of zon. Daarmee dragen de uitgaven gericht op het vergroten van het aandeel duurzame energie en CO₂-reductie bij aan doelen op het gebied van luchtkwaliteit, zoals het

Schone Lucht Akkoord²⁷ [verwijzing 1]. Stiller wegverkeer kan door elektrificatie van het wagenpark zorgen voor gezondheidswinst. Vragen met betrekking tot een mogelijke bijdrage aan natuurdoelen liggen op het terrein van de bewindspersonen van LNV.

Vraag 226:

Welke extra stappen bent u voornemens te zetten om knelpunten voor de terugwinning van grondstoffen uit afval- en/of rioolwater, zoals de afvalstatus, weg te nemen?

Antwoord:

Allereerst is het goed om te benadrukken dat bedrijven zelf verantwoordelijk zijn om te onderbouwen dat hun producten geen afvalstoffen zijn. Het ministerie biedt op verschillende manieren ondersteuning en is bezig om deze ondersteuning uit te breiden. Zo zijn we gestart met het opstellen van twee ministeriële regelingen, beide gericht op stromen in het kader van de Energie- en Grondstoffenfabriek van de Waterschappen. Hiermee wordt geregeld dat deze stromen, te weten struviet en cellulose, onder voorwaarden niet meer worden aangemerkt als afval.

Daarnaast merken we dat in de praktijk knelpunten vaak zitten in de uitvoering van het afvalstoffenbeheer. Daarom werkt het ministerie samen met de decentrale overheden en omgevingsdiensten aan het verbeteren van de uitvoeringspraktijk. Zo wordt er een overleggremium opgericht waarin omgevingsdiensten kunnen overleggen over de afvalstatus van materialen in concrete gevallen. Dit gremium zal ervoor zorgen dat de terugwinning van grondstoffen sneller kan plaatsvinden doordat er uniformiteit komt in de oordelen. Ook kunnen omgevingsdiensten op vrijwillige basis de oordelen van elkaar overnemen.

²⁷ <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2021-0054.pdf> / <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2020/07/14/gezonde-energietransitie-in-de-gebouwde-omgeving>.