

Vergaderjaar 2022–2023

**35 925 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022**

**F**

### **VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 19 oktober 2022

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving<sup>1</sup> hadden kennisgenomen van de brief van 7 juli 2022<sup>2</sup> waarbij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, tezamen met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de vragen beantwoorde van de leden van de fractie van GroenLinks inzake het Beleidsprogramma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022. De leden van de fractie van **GroenLinks** wensten de regering naar aanleiding van deze beantwoording nog een aantal vervolgvragen te stellen en daarnaast een aantal onbeantwoorde vragen in herhaling te brengen.

Naar aanleiding hiervan is op 19 september 2022 een brief gestuurd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Een gelijklopende brief is verzonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben op 18 oktober 2022 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Dragstra

<sup>1</sup> Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), vacant (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

<sup>2</sup> *Kamerstukken I 2021/22, 35 925 XII, E.*

## BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 19 september 2022

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 7 juli 2022<sup>3</sup> waarbij u, tezamen met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de vragen beantwoordt van de leden van de fractie van GroenLinks inzake het Beleidsprogramma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022 (hierna: Beleidsprogramma I&W). De leden van de fractie van **GroenLinks** wensen de regering naar aanleiding van deze beantwoording nog de volgende vervolgvragen te stellen en daarnaast een aantal onbeantwoorde vragen in herhaling te brengen.

De leden van de fractie van GroenLinks merken op dat in de brief wordt gemeld dat de nadere uitwerking van het beleidsprogramma de komende tijd per onderwerp zal gebeuren. Graag ontvangen deze leden per onderwerp duiding wanneer én op welke onderdelen er nadere informatie door de regering wordt verschaft. Daarbij verzoeken deze leden de regering ook in te gaan op de eerder door deze leden in de vorige schriftelijk ronde gestelde vraag of de regering voornemens is om de beleidsvoornemens nader uit te werken in de vorm van de standaardtoets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). Dit in aanvulling op het Beleidsprogramma I&W.

In de antwoordbrief wordt aangegeven dat de nadere uitwerking van het Beleidsprogramma I&W per beleidsprioriteit zal gebeuren en dat adequaat toezicht een belangrijk onderdeel is van die uitwerking.<sup>4</sup> De leden van de fractie van GroenLinks lezen hier vooral veel abstractheden over de te hanteren uitgangspunten, eventuele interventiemogelijkheden en mogelijke voor- en nadelen van deze interventiemogelijkheden. Deze leden zouden graag willen dat er concreter antwoord wordt gegeven en hierbij de vragen uit de vorige ronde specifiek worden meegenomen, te weten: wanneer verwacht de regering op deze punten een uitwerking gereed te hebben? Welke uitgangspunten staan bij de totstandkoming hiervan centraal? Welke interventiemogelijkheden overweegt de regering? En wat zijn volgens de regering van deze mogelijkheden de voor- en nadelen? Kan de regering haar afwegingskader hieromtrent met de Kamer delen?

De leden van de fractie van GroenLinks moeten helaas constateren dat bij de beantwoording van vraag 5 uit de vorige schriftelijke ronde niet concreet is ingegaan op de constatering van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), de inzichten rondom de Monitor Brede Welvaart van het CBS<sup>5</sup> en de publicatie «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli)<sup>6</sup>, naar aanleiding waarvan het kennisplatform CROW een bijeenkomst organiseerde. Is de regering het met deze leden eens dat het mobiliteitsstelsel aan duidelijke wijziging toe is? Zo nee, waarom niet? Is de regering, in het licht van het laatste rapport van het Intergovernmental

<sup>3</sup> Kamerstukken I 2021/22, 35 925 XII, E.

<sup>4</sup> Kamerstukken I 2021/22, 35 925 XII, E, p. 4.

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/brede-welvaart>. 8 Raadpleegbaar via: [https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC\\_AR6\\_WGIII\\_F](https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_F).

<sup>6</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.rli.nl/publicaties/2021/advies/naar-een-integraal-bereikbaarheidsbeleid?advies=inleiding>.

Panel on Climate Change (IPCC) «Migratie van klimaatverandering»<sup>7</sup>, van oordeel dat de ingeslagen route in het coalitieakkoord en in het Beleidsprogramma I&W van voldoende urgentie getuigt? Zo ja, houdt die overtuiging stand in het licht van de meest actuele stand van de klimaatwetenschap? Kan de regering daarbij ook de resultaten van de Klimaat en Energieverkenning 2021 (KEV)<sup>8</sup> betrekken?

In de beantwoording van de door de leden van de fractie van GroenLinks gestelde vragen over het luchtvaartbeleid, benadrukt de regering dat «de randvoorwaarden die vanuit de publieke belangen worden gesteld leidend [zijn] voor het aantal vliegtuigbewegingen.»<sup>9</sup> Mede hierom zou het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol beperkt zijn tot 440.000 per jaar voor de komende vijf jaar. Deze beantwoording geeft echter weinig inzicht in hoe die weging plaats heeft gevonden. Welke randvoorwaarden zijn geïdentificeerd vanuit publieke belangen? Hoe zijn deze tegen elkaar afgewogen? Waar heeft de regering haar prioriteiten gelegd? Meer specifiek, waarom is het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol tot dit aantal gereduceerd en niet tot een lager aantal vliegbewegingen? Op welke wijze is vastgesteld dat dit belangrijk is voor de economie en het vestigingsklimaat? Waarom hoort de hubfunctie van Schiphol daarbij?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **binnen vier weken** na dagtekening van deze brief. Een gelijklopende brief is verzonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
H.J. Meijer

---

<sup>7</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/>.

<sup>8</sup> Raadpleegbaar via: <https://www.pbl.nl/kev>.

<sup>9</sup> *Kamerstukken I* 2021/22, 35 925 XII, E, p. 6.

# **BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 oktober 2022

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vervolgvragen van de Eerste Kamerfractie van GroenLinks van 19 september 2022 over het beleidsprogramma van lenW<sup>10</sup>.

## **Vraag 1**

Graag ontvangt de Eerste Kamer per onderwerp uit het beleidsprogramma lenW duiding wanneer en op welke onderdelen er nadere informatie door de regering wordt verschaft. Daarbij wordt verzocht om ook in te gaan op de vraag of de regering voornemens is om de beleidsvoornemens nader uit te werken in de vorm van de standaardtoets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets).

## **Antwoord 1**

In het beleidsprogramma van lenW staat wat lenW aan het einde van deze kabinetsperiode wil hebben bereikt en welke stappen lenW zet om deze doelen te behalen. Zoals in de vorige antwoorden op Kamervragen is vermeld, zal de nadere uitwerking van het beleidsprogramma de komende tijd per onderwerp gebeuren. In het beleidsprogramma is per thema beschreven wanneer de Tweede Kamer meer informatie ontvangt. Aan het einde van 2022 komt lenW, net als ieder jaar, met een planningsbrief voor 2023. In deze planningsbrief stellen wij de Tweede Kamer op de hoogte van de planning omtrent de aangekondigde voornemens en prioriteiten van lenW in 2023 en wanneer de Tweede Kamer meer informatie kan verwachten.

In het beleidsprogramma zoals dat in mei 2022 naar de EK verzonden is staat: «We versterken de verbinding tussen beleid en uitvoering door de uitvoerbaarheid van beleid een centraal thema bij de beleidsontwikkeling te maken. Dat laten we ook zien bij de voornemens in dit beleidsprogramma en bij de nadere concretisering daarvan. We doen uitvoerbaarheidstoetsen op beleidswensen en deze sturen we naar de Kamer.»

Wij zeggen uw Kamer toe dat er bij de verdere uitwerking van de beleidsprioriteiten uit het beleidsprogramma uitvoerbaarheidstoetsen zullen worden gedaan. Iedere keer als een van de toegezegde Kamerbrieven uit het beleidsprogramma naar de Tweede Kamer wordt gestuurd zal er een uitvoerbaarheidstoets als bijlage worden meegestuurd of wordt er aangegeven wanneer deze uitvoerbaarheidstoets kan worden verwacht.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voert standaard een HUF-toets uit op de beleidsprioriteiten waarbij zij een wettelijke inspectieverantwoordelijkheid hebben. De ILT doet op alle conceptversies van nieuwe wet- en regelgeving die de ILT aangaat een HUF-toets. Dit kan zijn omdat het op het beleidsterrein van de ILT ligt of dat er een taak aan de ILT wordt toegekend of uitgebreid. Als onderwerpen uit het beleidsprogramma overduidelijk niet aan de ILT raken, hoeft een HUF-toets niet door lenW worden aangevraagd.

---

<sup>10</sup> Met kenmerk 171332.03U

## **Vraag 2**

In de antwoordbrief is aangegeven dat de nadere uitwerking van het Beleidsprogramma I&W per beleidsprioriteit zal gebeuren en dat adequaat toezicht een belangrijk onderdeel is van die uitwerking. De Eerste Kamer verzoekt de regering om concreter aan te geven wanneer de regering verwacht op deze punten een uitwerking gereed te hebben, welke uitgangspunten bij de totstandkoming hiervan centraal staan en welke interventiemogelijkheden de regering overweegt. En wat volgens de regering van deze mogelijkheden de voor- en nadelen zijn en of de regering haar afwegingskader hieromtrent met de Kamer kan delen.

## **Antwoord 2**

Het doel van het beleidsprogramma IenW was om uw Kamer relatief kort na de totstandkoming van het coalitieakkoord te informeren over de uitwerking van het coalitieakkoord in het beleid van IenW. In het beleidsprogramma IenW zijn de onderwerpen uit het coalitieakkoord op het beleidsterrein van IenW op hoofdlijnen uitgewerkt. Bij iedere beleidsprioriteit in het beleidsprogramma is steeds een gele tabel toegevoegd met daarin de stappen die IenW zet om de gestelde doelen te bereiken. Zoals in het antwoord op de vorige vraag aangegeven zeggen wij toe dat iedere keer als een van de toegezegde Kamerbrieven uit het beleidsprogramma naar de Tweede Kamer wordt gestuurd een uitvoerbaarheidstoets als bijlage wordt meegestuurd of dat wordt aangegeven wanneer de Tweede Kamer deze uitvoerbaarheidstoets kan verwachten.

Daarnaast voert, zoals is toegelicht op het antwoord op vraag 1, de ILT standaard een HUF-toets uit op de beleidsprioriteiten waarbij zij een wettelijke inspectieverantwoordelijkheid hebben.

## **Vraag 3**

De Eerste Kamer vraagt om concreet in te gaan op de constatering van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), de inzichten rondom de Monitor Brede Welvaart van het CBS en de publicatie «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), naar aanleiding waarvan het kennisplatform CROW een bijeenkomst organiseerde. In het licht van het voorgaande, is de regering het eens dat het mobiliteitssysteem aan duidelijke wijziging toe? Zo nee, waarom niet? Is de regering, in het licht van het laatste rapport van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) «Migratie van klimaatverandering», van oordeel dat de ingeslagen route in het coalitieakkoord en in het Beleidsprogramma I&W van voldoende urgentie getuigt? Zo ja, houdt die overtuiging stand in het licht van de meest actuele stand van de klimaatwetenschap? Kan de regering daarbij ook de resultaten van de Klimaat en Energieverkenning 2021 (KEV) betrekken?

## **Antwoord 3**

De vraag luidt of de regering het eens is dat het mobiliteitssysteem aan duidelijke wijziging toe is. IenW werkt hard aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem omdat dit essentieel is voor een bereikbaar, duurzaam en veilig Nederland. Hiertoe worden stappen gezet met het huidige beleid en wordt vooruitgekeken naar wat verder nodig is met oog op toekomstige generaties. Met het huidige beleid worden stappen gezet richting een toekomstbestendig mobiliteitssysteem via het MIRT en ook daar buiten. Zo wordt toegewerkt naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Ook betalen autobezitters vanaf 2030 niet meer voor autobezit, maar voor autogebruik. Verder heeft het kabinet een nieuwe balans gezocht tussen

het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden. Dit resulteert in een reductie van het toekomstig maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar voor de komende vijf jaar.

We kijken ook verder vooruit: gericht op mogelijke volgende keuzes met het oog op toekomstige generaties. Zo werkt lenW aan een Mobiliteitsvisie, waarin ze haar ambitie presenteert om mobiliteit en bereikbaarheid in te zetten voor een duurzaam en welvend Nederland van de toekomst. Hiervoor publiceert lenW binnenkort een Contourennota Mobiliteitsvisie 2050.

Dat geldt ook specifiek rond duurzame mobiliteit, één van de thema's waar RVO op reflecteerde. Hierbij betreft het kabinet de resultaten van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV). De voorlopige raming van PBL, gepubliceerd op Prinsjesdag vooruitlopend op de KEV, bedraagt 28 megaton aan broeikasgasemissies voor de mobiliteitssector in 2030<sup>11</sup>. Het kabinet richt zich op een indicatieve uitstoot in 2030 van 23,7 megaton. Hoewel «geagendeerd» beleid nog niet in de definitieve raming van 1 november wordt meegenomen, is aanvullend beleid mogelijk nodig. De grootste opgave voor mobiliteit ligt tussen 2030 en 2050 om een emissieloze mobiliteitssector in 2050 te bereiken. Om dit te bereiken moet ambitieus beleid worden gevoerd. Het IPCC rapport benadrukt dat aanvullend en ambitieus klimaatbeleid nodig is. Zoals vermeld in de brief van 18 mei j.l.<sup>12</sup> heeft de Staatssecretaris, met de Minister voor Klimaat en Energie afgesproken dat we de KEV van dit najaar afwachten om te bezien in hoeverre er aanvullend beleid nodig is om de klimaatdoelen te halen. Vooruitlopend op de KEV worden ambtelijk aanvullende maatregelen onderzocht. Zodat dit meegenomen kan worden in de besluitvorming richting voorjaarsnota 2023.

Ten slotte beantwoorden we de vraag om concreter in te gaan op de inzichten rondom de Monitor Brede Welvaart van het CBS en de publicatie «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid» van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. In de brief van 7 juli jl. is reeds vermeld dat *«in het mobiliteitsdomein maatschappelijke opgaven steeds meer verweven raken. Om meer integraal keuzes te maken zijn – in lijn met het Rli-advies «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid» – de laatste jaren stappen gezet om het brede welvaartsdenken beter in te bedden in de beleidscyclus. Zo is het Infrastructuurfonds omgevormd naar het Mobiliteitsfonds. Ook is de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) verbreed ten opzichte van zijn voorganger, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse.»* Kortom, lenW ondersteunt het maken van integrale keuzes en het brede welvaartsdenken en heeft de laatste jaren stappen gezet om dit beter in te bedden. Aanvullend wijzen we op de reactie van onze voorgangers op het Rli-advies van 30 juni 2021<sup>13</sup>. Ook wijzen we op de MIRT- brief van onze voorgangers van 15 december j.l. waarin nader in wordt gegaan op de stappen om het brede welvaartsdenken beter in te bedden in het mobiliteitsbeleid<sup>14</sup>. Die brief gaat nader in op de verbreding met de IMA en de stappen rond de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Voor de monitor brede welvaart sluit lenW zich aan bij de conclusie van het KiM, dat extra indicatoren nodig zijn om mobiliteit beter

<sup>11</sup> PBL (2022). Voorlopige raming van broeikasgasemissies in 2030. Notitie ten behoeve van de concept Klimaatnota 2022, vooruitlopend op de Klimaat- en Energieverkenning 2022

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 342

<sup>13</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 330

<sup>14</sup> Kamerstuk 35 925-A-24

te verankeren in het monitoren van brede welvaart<sup>15</sup>. IenW is hierover in gesprek met het CBS.

#### **Vraag 4**

Ten aanzien van luchtvaart vraagt de Eerste Kamer welke randvoorwaarden zijn geïdentificeerd vanuit publieke belangen? Hoe zijn deze tegen elkaar afgewogen?

Waar heeft de regering haar prioriteiten gelegd?

#### **Antwoord 4**

Om een nieuwe balans te kunnen vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving, specifiek voor omwonenden, heeft het kabinet in dat kader een afweging gemaakt tussen de publieke belangen veiligheid, economie, duurzaamheid en leefbaarheid, zoals deze zijn beschreven in de Luchtvaartnota 2020–2050.

Voor het belang van omwonenden heeft het kabinet met voorrang gekeken naar de geluidshinder rond de luchthaven. Tegelijk is er gekeken naar het aantal vluchten dat nodig is om het hoogwaardige netwerk wereldwijd te behouden, waarmee de luchthaven van waarde is voor de economie en bedrijvigheid in Nederland.

#### **Vraag 5**

Waarom is het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol tot dit aantal gereduceerd en niet tot een lager aantal vliegbewegingen?

#### **Antwoord 5**

De berekening van de bandbreedte van 400.000 tot 440.000 vluchten is in detail beschreven in de bijlage<sup>16</sup> die met de Hoofdlijnenbrief Schiphol<sup>17</sup> van het kabinet is meegestuurd.

De berekening van het aantal vluchten in deze bestemmingenanalyse is geen exacte wetenschap, er is geen vastgestelde methodiek voor een dergelijke exercitie en bij gebrek aan een praktijkvoorbeeld waarbij op een luchthaven het aantal vluchten is verminderd, is het lastig om in te schatten hoe het netwerk op Schiphol zal reageren op de reductie van het aantal vliegbewegingen. Om deze onzekerheid een plaats te geven, is gewerkt met een bandbreedte die in dit geval uitkomt op 400.000 tot 440.000 vluchten.

Om geen extra risico te lopen met het netwerk is gekozen om de bovenkant van de berekende bandbreedte aan te houden. Een reductie tot een maximum capaciteit van 440.000 vliegtuigbewegingen kan er mogelijk toe leiden dat Schiphol de aansluiting verliest met een aantal van de andere grotere hub-luchthavens in Europa en het Midden-Oosten. Als voor een lager maximum zou worden gekozen, is dit risico waarschijnlijker. Bij 440.000 vliegtuigbewegingen is de verwachting dat de belangrijkste bestemmingen voor Nederland onderdeel van het netwerk kunnen blijven.

<sup>15</sup> KIM (2021). Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag.

<sup>16</sup> Met de titel: «Bestemmingenanalyse voor adequate bereikbaarheid».

<sup>17</sup> Hoofdlijnen Schiphol d.d. 24 juni 2022, Kamerstuk 29 665-432.

## **Vraag 6**

Op welke wijze is vastgesteld dat dit belangrijk is voor de economie en het vestigingsklimaat?

## **Antwoord 6**

De berekening van de bandbreedte van het aantal vluchten is onder andere gebaseerd op bestemmingen die zijn opgenomen in de Globalization and World Cities (GaWC)-lijst. Dit is een objectieve, wetenschappelijke lijst die wereldsteden en overige economische centra identificeert die belangrijk zijn voor Nederland. Studies laten een relatie zien tussen het investeringsklimaat en economische groei enerzijds en een netwerk met dit soort economische bestemmingen anderzijds.<sup>18</sup>

## **Vraag 7**

Waarom hoort de hubfunctie van Schiphol daarbij?

## **Antwoord 7**

Schiphol is met zijn uitgebreide netwerk van directe bestemmingen een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor internationaal opererende bedrijven. Het hubmodel is hiervoor een belangrijk element omdat dankzij de hubfunctie er meer directe verbindingen met een groot aantal (intercontinentale) bestemmingen zijn op Schiphol dan op basis van de omvang van de Nederlandse markt kan worden verwacht. De hubfunctie zal naar verwachting de komende jaren nodig blijven om Nederland (vooral intercontinentaal) goed verbonden te houden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>18</sup> Zie bijvoorbeeld: «Actualisatie economische betekenis Schiphol», Decisio, 2019.