

Vergaderjaar 2017–2018

34 950 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2017

Nr. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 16 mei 2018 inzake het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2017 (Kamerstuk 34 950 XII, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 6 juni 2018. De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn door de Minister van Economische Zaken en Klimaat beantwoord bij brief van 4 juni 2018 (Kamerstukken 34 950 XII en 34 950 XIII, nr. 6).

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

1

Vraag:

Waarom is er geen aparte post «nucleair» opgenomen, terwijl er wel specifiek onderzoek binnen dit thema is verricht door de Algemene Rekenkamer (ARK)?

Antwoord:

De ANVS ziet erop toe dat de nucleaire installaties en bedrijven die met ioniserende straling werken, voldoen aan de meest recente (inter)nationale wet- en regelgeving, zowel wat betreft veiligheid als op het punt van beveiliging. De uitgaven die hiermee samenhangen worden begroot en verantwoord op de Begroting van het Ministerie van IenW op de artikelen 97.01 IenM-brede programmamiddelen en artikel 98 apparaats-uitgaven kerndepartement.

De primaire verantwoordelijkheid voor de beheersing van veiligheidsrisico's en de daarmee gerelateerde financiële uitgaven ligt bij de afzonderlijke vergunninghouders. Dit betekent dat de kosten van ontmanteling van de nucleaire installatie en de financiële zekerheidsstelling ook door de betreffende vergunninghouder gedragen moeten worden.

2

Vraag:

Welke mogelijkheden ziet u om de uitvoering van de regelgeving te verbeteren als het gaat om het maken van kosten voor (de ontmanteling van) nucleaire installaties?

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer concludeert dat de regelgeving in opzet goed in elkaar zit en doet geen aanbeveling of bevindingen op dat punt. De Algemene Rekenkamer constateert wel dat er verbeteringen mogelijk zijn in de uitvoering. Mogelijkheden tot verbetering zie ik in het inzichtelijker maken van de beoordeling van de kostenramingen en de verbetering van de dossiervorming.

3

Vraag:

Welke mogelijkheden ziet u om de beschikbare middelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de toekomst (kosten)effectiever in te zetten?

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer heeft aanbevelingen gedaan voor een meer (kosten)effectieve inzet van middelen voor de verbetering van de luchtkwaliteit in de toekomst. Daarnaast wordt ook de beleidsdoorlichting van het NSL uitgevoerd waarvan u de resultaten in het voorjaar van 2019 kunt verwachten. De beleidsdoorlichting zal duidelijkheid verschaffen over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het NSL-programma. Uit deze evaluatie zullen lessen worden getrokken hoe kan worden gekomen tot een meer (kosten)effectieve inzet van middelen in het kader van het toekomstig luchtbeleid. De aanbeveling van de Algemene Rekenkamer om een duidelijke keuze te maken voor één berekeningsmethode voor gezondheidsbaten zal ik betrekken bij de ontwikkeling van het toekomstig luchtbeleid.

4

Vraag:

Welke stappen gaat u in de toekomst zetten om de beleidsdirecties van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beter te laten samenwerken bij het ontwikkelen van risicogericht toezicht?

Antwoord:

Zoals de Algemene Rekenkamer concludeert, maakt de ILT flinke vorderingen in de richting van risicogericht toezicht. Tegelijkertijd staat de ILT aan het begin van deze beweging en moet er nog veel gebeuren. De Rekenkamer beveelt aan ervoor te zorgen dat het kerndepartement en de ILT gezamenlijk integrale afwegingen maken. Dat is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van het risicogericht toezicht. Ik zie de aanbeveling van de Rekenkamer als een steun in de rug. Ik zal erop toezien dat ILT en kerndepartement intensiever met elkaar in gesprek gaan over de vormgeving van het risicogericht toezicht. Er worden daartoe op dit moment al concrete stappen gezet. Zo biedt de ILT het kerndepartement de mogelijkheid om mee te denken bij het opstellen van haar meerjarenplan 2019–2023, dat u in september toegestuurd krijgt. Zo wordt verkend hoe de samenwerking tussen kerndepartement en ILT het best vorm kan krijgen, waarbij oog wordt gehouden voor ieders eigen rol, taak en verantwoordelijkheid.

5

Vraag:

Hoe bent u van plan om, nadat de aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is doorgevoerd, te controleren op doelmatigheid en gezondheidswinst van de aangepaste maatregelen?

Antwoord:

De aanpassing van het NSL heeft tot doel om de laatste normoverschrijdingen versneld op te lossen. Daartoe worden de voorgestelde maatregelen, gericht op het oplossen van de NO₂ knelpunten op dit moment doorgerekend op effectiviteit door TNO. Aan de hand van de uitkomsten van die doorrekening worden de maatregelen vooraf beoordeeld op proportionaliteit en doelmatigheid. In de toekomstige NSL Monitoringsrapportages zal zichtbaar worden of de normen gehaald zijn. Op basis van de eerdere gewijzigde motie van het lid Kröger (Kamerstuk 30 175, nr. 286) wil ik in het kader van het Schone Lucht Akkoord onderzoeken hoe concrete kwantificeerbare beleidsdoelen gesteld kunnen worden in het nieuwe luchtkwaliteitsbeleid door middel van kwantitatieve doelstellingen voor het terugdringen van de gezondheidsschade door luchtvervuiling.

6

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de totale kosten die uit publieke middelen zijn betaald om kernafval te verwerken, gerekend vanaf 1960?

Antwoord:

Uit een quick scan uitgevoerd door de ANVS in samenspraak met de Ministeries van Financiën en Economische Zaken (EZK) blijkt het volgende. Daarbij is gelet op de termijn van beantwoording de nadruk gelegd op de periode na 1980.

Verwerking en opslag bij COVRA

COVRA slaat radioactief afval op van kerncentrales, ziekenhuizen en onderzoekslaboratoria. Sinds de vaststelling van het nationaal radioactief afvalbeleid en de oprichting van COVRA geldt als uitgangspunt dat «de vervuiler betaalt». Om de continuïteit van COVRA te borgen zijn er in het verleden (hoofdzakelijk in de jaren '90) exploitatiesubsidies verstrekt aan COVRA. Deze moeten in samenhang worden gezien met het overheidsbeleid om het ontstaan van radioactief afval terug te dringen alsmede de opschorting van de uitbreiding van het kernenergieprogramma, waardoor het aanbod van radioactief afval lager uitviel dan verwacht.

- In 1994 verstrekte de overheid aan COVRA een overbruggingskrediet van 10 miljoen gulden. Dit werd in 1995 omgezet in een exploitatiesubsidie.
- In 1996 heeft de overheid uit het budget van 1996 een bijdrage van f 50 miljoen vrijgemaakt om het voortbestaan van de nutsfunctie die COVRA vervult voor langere duur te garanderen¹. Daarvan is f 10 miljoen beschikbaar gesteld in de vorm van een exploitatiesubsidie en f 40 miljoen in de vorm van een achtergestelde lening. Deze achtergestelde lening is later omgezet in een doelsubsidie.

Historisch afval Petten

In Petten zijn begin jaren '60 twee kleinere kernreactoren geplaatst. Ze waren bestemd voor het produceren van radionucliden voor medisch gebruik en voor onderzoek. Het betrof een zogeheten Hogefluxreactor (HFR) en een Lagefluxreactor (LFR). De HFR is nog steeds actief; er worden medische isotopen geproduceerd. De LFR was onderzoeksreactor en is inmiddels ontmanteld.

Gespreid over de jaren 1995 tot en met 2012 heeft de overheid via subsidies voor een bedrag van € 74,5 miljoen bijgedragen aan de ECN-voorziening voor de kosten van historisch radioactief afval en de ontmanteling van installaties, gebouwen en apparatuur. Daarvan is € 57,6 miljoen verstrekt in de vorm van leningen via geblokkeerde en aan de Staat verpande bankrekeningen («escrows»). Op deze escrows was op 1 januari 2018 nog een saldo van € 36,4 miljoen beschikbaar. Het Kabinet heeft in 2018 besloten om nog eens een bedrag van € 117 miljoen extra beschikbaar te stellen voor in de toekomst verwachte kosten voor het opruimen van historisch afval en de ontmanteling van installaties, gebouwen en apparatuur voor rekening van ECN/NRG.

7

Vraag:

Kunt u aangeven hoe vervoerders, verladers en overheden worden betrokken bij de transitieperiode van ProRail in zijn mogelijke omvorming naar een zelfstandige bestuursorgaan (zbo)?

Antwoord:

Gedurende de transitieperiode zal ik regelmatig met onder andere reizigers(vertegenwoordigers), vervoerders, verladers, decentrale overheden en aannemers spreken over de omvorming. Deze gesprekken zijn gestart. Daarnaast start ik dit najaar een internetconsultatie over het wetsvoorstel en de hoofdlijnen van de sturing.

8

Vraag:

Kunt u aangeven in hoeverre spoorwegondernemingen, consumentenorganisaties en opdrachtgevers in het openbaar vervoer inspraak houden op de voorgenomen plannen van ProRail, die nu nog via inspraakprocedures in het Beheerplan lopen, maar in de nieuwe situatie van een zbo ProRail mogelijk komt te vervallen?

Antwoord:

Ik vind het belangrijk dat inspraakmogelijkheden en betrokkenheid van stakeholders ook voor ProRail als zbo geborgd blijven. Conform de overgenomen motie van het lid Jetten (Kamerstuk II 17/18, 29 984, nr. 751) breng ik verschillende opties voor betrokkenheid en inspraak van klanten en stakeholders voor ProRail als zbo in kaart. In de hoofdlijnen van de sturing die onderdeel uitmaken van de internetconsul-

¹ Kamerstuk 25 000 XI, nr. 49

tatie zal ik ook mijn visie geven op de samenwerking van ProRail binnen de spoorketen en op de inspraakmogelijkheden voor stakeholders.

9

Vraag:

Hoe gaat juridisch geborgd worden dat eventuele hogere kosten die ontstaan doordat ProRail als zbo geen btw op onderhoud en investeringen meer kan verrekenen, niet op vervoerders, verladers en reizigers worden afgewenteld?

Antwoord:

De inzet van het kabinet is dat de eventuele kosten van deze omvorming niet op de reizigers, de verladers, de vervoerders (en de concessieverleners) en de investeringen op het spoor worden afgewenteld. Dit betekent dat de structurele effecten van de btw gemitigeerd moeten worden.

Op dit moment onderzoek ik verschillende oplossingsrichtingen om te voorkomen dat fiscale effecten voor btw die zich voor kunnen doen ten gevolge van de omvorming, afgewenteld worden op reizigers, verladers en vervoerders. Zo bekijk ik of ProRail in de toekomst (gedeeltelijk) btw-ondernemer kan blijven, zodat de effecten zich niet voordoen. Daarnaast bekijk ik of een eventueel btw-effect op andere wijze gemitigeerd kan worden. Daarbij zal uiteraard ook worden getoetst op eventuele staatssteunaspecten.

10

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de voorziene transitieperiode van de voorgenomen omvorming van ProRail naar een zbo? Kunt u hierbij aangeven hoe er tijdens deze transitieperiode voldoende focus blijft op operationele prestaties en verdere prestatieverbeteringen?

Antwoord:

Mijn streven is dat ProRail nog tijdens deze kabinetsperiode wordt omgevormd tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met eigen rechtspersoonlijkheid. Dat betekent dat de instellingswet voor het zbo per 1 januari 2021 in werking moet treden.

Gedurende deze transitieperiode blijft de winkel open. Dat betekent dat ProRail en mijn departement ten behoeve van reizigers en verladers gedurende de transitie onverminderd blijven inzetten op de operationele prestaties.

11

Vraag:

Neemt de reizigershinder, in vergelijking met 2018, als gevolg van werkzaamheden op het spoor in 2019 af of toe?

Antwoord:

Op dit moment is het capaciteitsverdelingsproces, waarin ook de capaciteit voor werkzaamheden wordt verdeeld nog in volle gang en is ProRail aan het «puzzelen» om alle capaciteitsaanvragen zo optimaal mogelijk te verdelen. De hoeveelheid reizigershinder speelt daarbij een belangrijke rol. Eind augustus is dit proces afgerond en is duidelijk hoe de reizigershinder als gevolg van werkzaamheden in 2019 zich verhoudt tot die in 2018. Ik zal u hierover na de zomer informeren.

12

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de werkzaamheden in 2019 die het meeste impact hebben op het spoor?

Antwoord:

Op dit moment is het capaciteitsverdelingsproces, waarin ook de capaciteit voor werkzaamheden wordt verdeeld nog in volle gang. Daardoor staat de planning van werkzaamheden in 2019 nog niet vast. Eind augustus is de capaciteitsverdeling en de planning van werkzaamheden afgerond. Na de zomer zal ik uw Kamer informeren over de verwachte hinder voor reizigers in 2019 en daarbij een aantal voorbeelden geven van werkzaamheden die grote impact zullen hebben op het spoor. Via de websites van NS en ProRail kunnen reizigers zich informeren over de planning van werkzaamheden en de eventuele gevolgen voor hun specifieke treinreis.

13

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de (eerste) concrete resultaten van het project «Toekomstbestendig werken aan het spoor»?

Antwoord:

In het kader van het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor, dat als doel heeft om te uitvoering van werkzaamheden te optimaleren op hinder, kosten en maakbaarheid, heeft ProRail de afgelopen maanden gewerkt aan het ontwikkelen en afronden van het zogeheten masterplanproces. Dit proces vormt de ruggengraat voor alle nieuwe werkwijzen die in Toekomstbestendig werken aan het spoor worden ontwikkeld. In dit proces brengt ProRail alle behoeften voor het gebruik van het spoor bij elkaar, zowel de voorgenomen ontwikkelingen in de dienstregeling van vervoerders als de werkzaamheden voor onderhoud en vervanging en de aanleg van nieuwe of gewijzigde infrastructuur. Het masterplanproces wordt gebruikt om in landelijke samenhang te kunnen sturen op hinder, op kosten en beschikbaarheid van schaarse productiemiddelen. De komende periode wordt dit proces doorontwikkeld tot een meerjarig portfolioplan (tot ca. 7 jaar vooruit).

14

Vraag:

Welke concrete pilots zijn of worden uitgevoerd die een beeld geven van de daadwerkelijke hinderreductie van werkzaamheden op het spoor?

Antwoord:

In het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor gaat ProRail op specifieke lijnen en gebieden pilots uitvoeren om daarmee gericht onderdelen van de nieuwe werkwijze te beproeven en daarvan te leren voor deze landelijk worden toegepast. De pilotgebieden worden zorgvuldig geselecteerd in afstemming met de sector en moeten representatief zijn voor de dynamiek van de Randstad, de Regio en voor het goederenvervoer. Op dit moment worden de eerste pilots uitgevoerd en zijn diverse pilots in uitvoering. Bij de Ruit van Amsterdam wordt het integraal plannen en combineren van werkzaamheden voor zowel functiehandhaving als functiewijziging beproeft. Het doel daarvan is te komen tot een geoptimaliseerde planning van werk aan het spoor waarbij zo veel mogelijk treinvervoer mogelijk blijft in afstemming met de andere modaliteiten.

Daarnaast wordt onderzocht hoe werkzaamheden slimmer gepland worden om met optimale geplande onttrekkingen zo veel mogelijk werk uit te voeren waarbij zo min mogelijk van de treinen worden geraakt. Het gaat daarbij onder andere om slimme combinaties van werkzaamheden en om toepassing van nieuwe veiligheidsmaatregelen. Een concreet voorbeeld hiervan is het plaatsen van hekwerken tussen de sporen bij Schiphol zodat bij werken aan het spoor geen dubbelsporige buitendienststelling nodig is en de veiligheid van de baanwerkers gegarandeerd blijft.

Datzelfde doet ProRail in wisselstraten om te voorkomen dat bij werkzaamheden aan een deel van de wissels alle toe leidende baanvakken gestremd moeten worden.

Tot slot ontwikkelt ProRail een nieuw gunningsmodel met daarin een hinderprikkel. De hoeveelheid hinder die een inschrijver voor werkzaamheden voorziet is onderdeel van de beoordeling van de offerte. Voor bovenbouwvernieuwingprojecten rond Amersfoort, het doeltracé Woerden-Leiden en Gelre is het voornemen om al eerste optimalisaties in de samenwerking met aannemers toe te passen.

15

Vraag:

Kunt u aangeven hoe in de toekomst ervoor gezorgd wordt dat subsidies voor luchtkwaliteit zo efficiënt mogelijk ingezet worden?

Antwoord:

Samen met een groot aantal partijen, waaronder decentrale overheden en belangenorganisaties, werk ik aan het opstellen van het Schone Lucht Akkoord waarin verbetering van de luchtkwaliteit ten behoeve van gezondheidswinst centraal staat. Dit moet resulteren in een breed gedragen akkoord met een gezamenlijke doelstelling en een uitvoeringsagenda waarin afspraken worden gemaakt over de bijdragen die door alle betrokken partijen worden geleverd aan permanente verbetering van de luchtkwaliteit. De keuze van maatregelen en de eventuele financiële instrumenten die daarbij worden ingezet wordt in overleg met de stakeholders gemaakt. Of daarbij sprake zal zijn van subsidieverlening voor luchtkwaliteit door het Rijk is op dit moment nog niet te voorzien. Wel zal bij de keuze van toekomstige luchtkwaliteitsmaatregelen rekening worden gehouden met de (kosten)effectiviteit.

16

Vraag:

Hoe ziet de monitor voor zwerfafval er momenteel uit (met name voor plastic flesjes en blikjes)?

Antwoord:

Het huidige RWS monitoringprotocol voor zwerfafval zag er tot op heden als volgt uit:

- In Nederland zijn ruim 1.000 locaties van 100 bij 100 meter vastgelegd waar op drie vaste momenten per jaar de hoeveelheid zwerfafval wordt opgenomen.
- Op deze locaties worden drie vakken van 100 m² gezocht met daarin de grootste hoeveelheid zwerfafval. Binnen die vakken wordt het aantal stuks zwerfafval geteld en bijgehouden van welk soort.
- In totaal vinden er op deze manier 9.000 metingen per jaar plaats waarbij naast flesjes en blikjes ook veel ander zwerfafval wordt geteld.

Naar aanleiding van het overleg dat dit jaar heeft plaatsgevonden over verdere optimalisering is daaraan het volgende toegevoegd:

5 extra gebiedstypes en 3 extra meetmomenten per jaar.

Tevens zal worden gekeken naar lokaal beleid voor zwerfafval en naar tellingen die worden uitgevoerd door derden, bijvoorbeeld in het kader van OSPAR.

17

Vraag:

Is het waar dat de industrie niet akkoord gaat met de huidige monitoring voor zwerfafval en met een eigen monitor komt?

Antwoord:

Op 19 april jl. heeft Rijkswaterstaat (RWS) de door hem voorgestelde monitoring van kleine plastic flessen in het zwerfafval gepresenteerd in een Bestuurlijk Overleg met het verpakkende bedrijfsleven, de VNG en Stichting Natuur & Milieu.

Deze partijen is gevraagd hun zienswijze aan RWS te geven op de voorgestelde monitoring. RWS beoordeelt op dit moment de afzonderlijke zienswijzen. Begin juni informeer ik de Kamer hierover. Daarbij zal ik aangeven wat het voorstel van RWS was, welke zienswijzen ontvangen zijn, wat de reactie van RWS daarbij is en hoe op basis van dit alles de monitoring van kleine plastic flessen in het zwerfafval tot en met medio 2020 uitgevoerd gaat worden door RWS.

18

Vraag:

Hoe vordert de wetgeving gericht op de uitbreiding van statiegeld op blikjes en kleine flesjes?

Antwoord:

Zoals ik in mijn brief van 10 maart 2018 (Kamerstukken 28 694 en 30 872, nr. 135) heb aangegeven, maak ik regelgeving voor het invoeren van statiegeld op kleine plastic flessen. Dit traject vordert conform de planning die ik met uw Kamer tijdens het AO Circulaire Economie van 15 (Kamerstukken 32 852 en 33 043, nr. 56) en 22 maart 2018 (Kamerstukken 32 852, 33 043 en 30 872, nr. 57) heb gedeeld. Zoals toegezegd zal ik uw Kamer begin juni schriftelijk informeren.

19

Vraag:

Is het plan van het bedrijfsleven om zwerfafval tegen te gaan al beschikbaar (het alternatief op uitbreiding statiegeld)? Zo nee, wanneer wordt dit openbaar?

Antwoord:

In het bestuurlijk overleg met VNG, het verpakkende bedrijfsleven en Stichting Natuur & Milieu op 19 april jl. heeft het verpakkende bedrijfsleven een voorstel voor de aanpak van kleine plastic flessen in het zwerfafval toegelicht. Begin juni informeer ik de Kamer over dit bestuurlijk overleg en het plan van het bedrijfsleven.

20

Vraag:

Zorgt het tweesporenbeleid (voorbereiding van de wetgeving op uitbreiding van het statiegeld versus het alternatieve plan dat wordt uitgewerkt door het bedrijfsleven) voor onzekerheid bij het bedrijfsleven?

Antwoord:

Nee, het tweesporenbeleid maakt helder aan welke doelstellingen het bedrijfsleven dient te voldoen in het najaar van 2020. Elk halfjaar voer ik een bestuurlijk overleg met VNG, verpakkend bedrijfsleven en Stichting Natuur & Milieu waarin de voortgang van de uitvoering van het tweesporenbeleid wordt besproken.

21

Vraag:

Hoe vordert de uitwerking van motie van de leden van Brenk en Wassenberg (Kamerstuk 33 043, nr. 84) over het terugdringen van het aantal gebruikte koffiebekers? Zijn er al gesprekken gevoerd met NS en andere koffiemarkten? Zijn er al concrete doelstellingen bepaald?

Antwoord:

Ik ben in gesprek met Starbucks en met NS/Pro-Rail over het gebruik van wegwerpkoffiebekers op stations. Daarnaast heeft de Europese Commissie op 28 mei een voorstel gepubliceerd voor een Richtlijn voor het reduceren van plastic producten voor eenmalig gebruik, waaronder koffiebekers. De inzet en de doelen voor het reduceren van het gebruik van koffiebekers in Nederland wil ik hier op afstemmen.

22

Vraag:

Kunt u een tussenstand geven van de Green Deal «180 Afvalreductie en -recycling op stations en in treinen», waarvan het doel is om in 2020 minstens 75% van het afval op stations en in de treinen te recyclen?

Antwoord:

De tussenstand van eind 2017 is dat er 27% wordt gerecycled op de NS stations. De NS heeft nadere maatregelen in overweging om dit verder te verhogen.

23

Vraag:

Kunt u aangeven wanneer de Kamer een overzicht van de maatregelen gericht op vuurwerk kan verwachten?

Antwoord:

Zoals in de brief van 28 maart 2018 (Kamerstuk 28 684, nr. 521) door de Minister van JenV is verwoord, zal de besluitvorming over de landelijke aanpak eind mei 2018 zijn afgerond. Daarbij streven de Minister van Justitie en Veiligheid en ik ernaar om begin juni een brief over de landelijke aanpak aan uw Kamer te sturen.

24

Vraag:

Welke concrete resultaten zijn er in 2017 bereikt onder de Raamovereenkomst Verpakkingen 2013–2022 die nog tot 2022 geldt?

Antwoord:

Met mijn brief van 10 maart 2018 over de circulaire verpakingsketen (Kamerstukken 28 694 en 30 872, nr. 135) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang en de resultaten van de Raamovereenkomst Verpakkingen over 2016 en 2017. De recyclingpercentages over 2017 worden dit jaar in de zomer gerapporteerd. Deze zal ik daarna aan uw Kamer toesturen.

25

Vraag:

Is het meetbaar hoe Nederlandse producenten hun verpakkingen verduurzamen? Zo ja, wat is de uitkomst daarvan?

Antwoord:

Het is niet eenduidig meetbaar hoe Nederlandse producenten hun verpakkingen verduurzamen. Het verduurzamen van verpakkingen gebeurt via verschillende sporen. Er gelden op Europees niveau eisen voor de verduurzaming van verpakkingen, de zogenaamde Essentiële Eisen. Om het bedrijfsleven handvatten te geven om deze eisen toe te passen, neem ik NEN-normen op in regelgeving. De ILT kan hierop handhaven. Een ander belangrijk spoor is dat van de brancheverduurzamingsplannen. De resultaten van deze plannen worden dit jaar gemonitord. Vervolgens zullen de branches nieuwe doelen opstellen tot 2023.

Het KIDV heeft een prognose laten maken van de kwantitatieve milieu impact van de doelen uit de brancheverduurzamingplannen. Als de doelen uit de plannen gerealiseerd worden leveren deze een aanzienlijke bijdrage aan de milieuwinst door de Raamovereenkomst Verpakkingen. In hoeverre dat het geval is zal blijken uit bovengenoemde monitoring.

26

Vraag:

Heeft Rijkswaterstaat (RWS) ondertussen het toegezegde Kader Zwerfafval geformuleerd en heeft dit geleid tot beter geformuleerde contracteisen voor beheerders en aannemers maaionderhoud? Zo ja, wat zijn deze aangescherpte contracteisen?

Antwoord:

Zoals toegezegd verschijnt het kader eind 2018. Het kader bevat een heldere beschrijving van de rol, taak en bestaande afspraken t.a.v. het terugdringen van zwerfvuil op het areaal van RWS. Daarbij wordt ook gezien hoe effectief dit in de huidige contracteisen is verwoord. Tenslotte brengt RWS in kaart welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn en welke kosten daaraan zijn verbonden.

27

Vraag:

Is er een mogelijkheid tot de invoering van een zwerfafvalverwijderingsbijdrage gericht op sigarettenfilters en kauwgom, gezien de hoge kosten van de verwijdering van deze producten?

Antwoord:

De Europese Commissie heeft zeer recent haar Richtlijn over eenmalig gebruikte kunststof producten gepubliceerd. Hierin wordt producentenverantwoordelijkheid voorgesteld voor een veelheid aan wegwerpproducten waaronder sigarettenpeuken. De industrie zal verantwoordelijkheid moeten nemen voor het zwerfvuil dat met het gebruik van haar producten ontstaat. Ik ben verheugd dat de Commissie met deze maatregelen komt en kijk hoe dit zo snel mogelijk geïmplementeerd kan worden met inachtneming van de kapstokken die de Kader Richtlijn Afvalstoffen hiervoor biedt.

28

Vraag:

Hoeveel geld hebben het Rijk en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) in 2017 uitgegeven aan onderzoeken naar de verspreiding GenX-stoffen?

Antwoord:

- Het Ministerie van IenW heeft in 2017 € 97.000 via het RIVM aan onderzoek besteed.
- Rijkswaterstaat heeft € 85.000 besteed aan externe analyses waterkwaliteit.
- Vanuit het Rijk, Provinciefonds en Gemeentefonds is in totaal € 426.000 bijgedragen aan diverse onderzoeken in de regio (met name bloedonderzoek).

In totaal is er in 2017 circa 608.000 euro besteed aan onderzoek en monitoring rondom GenX- en PFOA stoffen.

29

Vraag:

Welke concrete stappen zijn er gezet om hormoonverstorende stoffen uit te faseren en welke criteria zijn er voor deze stoffen?

Antwoord:

De aangepaste EU-criteria voor gewasbeschermingsmiddelen zullen dit jaar in werking treden. Voor biociden is dat al het geval. Het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden zal deze volgens de laatste stand van de wetenschap vervolgens toepassen. Nederland is actief in het ontwikkelen van een Europees richtsnoer voor de uitvoering daarvan. Daarnaast zijn, vanwege de hormoonverstorende effecten, onder REACH enkele weekmakers (ftalaten) als Substances of Very High Concern aangemerkt en mogen om diezelfde reden kassabonnen binnenkort geen bisfenol A meer bevatten. De normen voor hormoonverstorende stoffen in voedselverpakkingen zijn onlangs Europees en nationaal aangescherpt. Nederland laat diverse onderzoeken doen naar methodes om betere informatie te krijgen over hormoonverstorende stoffen en om alternatieven daarvoor te identificeren. Nationaal wordt met ziekenhuizen en detailhandel overlegd om vrijwillige uitfasering te bespoedigen.

30

Vraag:

Hoe vordert het verbod op microplastics (nationaal dan wel Europees)?

Antwoord:

De Europese Commissie heeft de ECHA (European Chemicals Agency) gevraagd om een restrictieprocedure (= verbod) te starten voor het gebruik van bewust toegevoegde microplastics via het REACH instrumentarium. Ik wacht de reactie van ECHA op dit verzoek af en houd onder tussen samen met mijn collega's van andere lidstaten, o.a. in OSPAR verband, de druk op het proces om te komen tot een snel Europees verbod.

31

Vraag:

Waar blijven de toegezegde maatregelen gericht op het voorkomen van microplastics uit schurende reinigingsmiddelen, verf en autobanden (toegezegd aan de Kamer op 11 juni 2016)?

Antwoord:

De toegezegde brief waar ik op de mogelijke maatregelen in ga, kunt u voor de zomer tegemoet zien.

32

Vraag:

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de inzet van een risicogestuurde aanpak als basis voor de inzet van verkeersveiligheidsmaatregelen?

Antwoord:

De risicogestuurde aanpak is de kern van het strategisch plan verkeersveiligheid. Die aanpak wordt ingezet op 4 onderwerpen die een aantoonbare relatie hebben met verkeersveiligheid: weginfrastructuur, fietsinfrastructuur, snelheid en alcohol. Er zijn voor weginfrastructuur al verschillende methodes beschikbaar die nu worden toegepast op rijkswegen en deels op provinciale wegen. Voor fietspaden zijn er methodes in ontwikkeling waarmee nu door verschillende wegbeheerders ervaring wordt opgedaan. De NDW heeft onderzoek gedaan naar een nieuwe methodiek waarmee het mogelijk wordt landelijk snelheidsdata beschikbaar te stellen voor alle overheden.

33

Vraag:

Hoe verhoudt de afname van het budget voor verkeersveiligheid (uitgavenpost 14.02) in de periode 2013–2017 zich tot het feit dat het aantal verkeersslachtoffers weer toeneemt en het behalen van de doelstellingen buiten bereik lijken te zijn?

Antwoord:

De afname van het budget is met name veroorzaakt doordat de korting op de subsidie CBR in het kader van het regeerakkoord-Rutte II, later aan het CBR is doorgevoerd. Dit is gedekt uit het opdrachtenbudget Verkeersveiligheid.

Daarnaast is vanaf het jaar 2016 het budget gekort voor een bijdrage aan het Meerjarenprogramma Topsector en Logistiek. Deze relatief kleine wijziging van het budget is niet te relateren aan afname of toename van het aantal verkeersslachtoffers.

34

Vraag:

Hoeveel vliegbewegingen (general aviation) hebben er in de jaren genoemd in de tabel «Indicator: Creëren van luchthavencapaciteit Schiphol» plaatsgevonden?

Antwoord:

Hieronder wordt het aantal door general aviation gerealiseerde vliegbewegingen op Schiphol in de jaren 2009 tot en met 2017 weergegeven (bron: de jaarlijkse statistische overzichten van Schiphol, vermeld op de website van Schiphol Group). (Zie bijgevoegde tabel vliegbewegingen GA).

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
15.710	16.059	16.834	14.497	14.492	14.391	14.842	17.392	17.877

35

Vraag:

Hoe vaak heeft de ILT in het jaar 2017 niet gehandhaafd, omdat er werd gevlogen volgens de regels uit het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel Schiphol?

Antwoord:

Bij vijf overschrijdingen van grenswaarden geluid in handhavingspunten (vier grenswaarden L_{den} en één grenswaarde L_{night}) is anticiperend gehandhaafd.

36

Vraag:

Wat zijn de resultaten, in termen van CO_2 -winst, van de subsidie aan het Corporate Biofuel Program? Wat is de klimaatwinst hiervan, rekening houdende met de klimaateffecten van de biofuelproductie en de andere klimaateffecten van vliegtuigemissies op hoogte, zoals wolkvorming en NO_2 -emissies?

Antwoord:

In totaal is er 427,87 ton aan biobrandstoffen gesubsidieerd door lenW via het KLM Corporate Biofuel Programme. Dat zorgt voor een besparing van 74,3% CO_2 ten opzichte van fossiele brandstoffen. In absolute zin gaat het om een besparing van bijna 1.000 ton CO_2 . KLM koopt alleen biobrandstoffen in die zijn gemaakt van grondstoffen, zoals «Used Cooking Oil», die geen negatieve milieueffecten hebben op de biodiversiteit of de voedselproductie. Het directe effect van de inkoop van biobrandstoffen door lenW op de wolkvorming en NO_2 -emissies is niet bekend.

37

Vraag:

Wat is de verklaring voor tien keer zo veel incidentenafhandeling door de ILT bij het transport gevaarlijke stoffen als gepland?

Antwoord:

Per abuis staat in het Jaarverslag Infrastructuur en Milieu 2017 niet het juiste cijfer voor de planning incidentenafhandeling genoteerd. In plaats van 202 af te handelen incidenten stonden voor het jaar 2017 de afhandeling van 1.402 incidenten gepland. Deze planning is ruimschoots behaald. In 2017 zijn 2.238 incidenten transport gevaarlijke stoffen door de ILT afgehandeld, waarvan 1.900 incidenten in de luchtvaart. In het jaar 2016 betrof het totale aantal door de ILT afgehandelde incidenten 2.270, waarvan 2.017 incidenten in de luchtvaart. Het gaat hier om verplichte meldingen van geconstateerde onregelmatigheden (in jargon «incidenten») bij de acceptatie van gevaarlijke stoffen zendingen voor vervoer door de lucht. Het gaat daarbij met name om geconstateerde afwijkingen op documenten, etiketten en opschriften op verpakkingen. De overige afgehandelde incidenten hebben op het spoor, op de weg of in de binnenvaart plaatsgevonden.

38

Vraag:

Is de ILT bij geen van de incidenten die onderzocht zijn door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) betrokken geweest in de incidentafhandeling?

Antwoord:

De OvV is in de luchtvaart, anders dan bij andere beleidsterreinen, exclusief aangewezen als instantie die alle (ernstige) incidenten en ongevallen met luchtvaartuigen onderzoekt. Het is aan de OvV hierin keuzes te maken. De ILT heeft hierin geen onderzoeksrol, maar stelt zich in voorkomende gevallen wel op de hoogte van de omstandigheden waarin het incident plaatsvond en de stappen die naar aanleiding van het incident gezet worden. Los hiervan beoordeelt de ILT tijdens de reguliere audits of een luchtvaartbedrijf de interne processen om zelf onderzoek te plegen op orde heeft.

39

Vraag:

Bevat het aantal vliegtuigbewegingen in 2009 (390.000 in totaal) uitsluitend het aantal vliegtuigbewegingen met handelsverkeer of ook met general aviation?

Antwoord:

De in het jaarverslag vermelde aantallen in de jaren 2009 tot en met 2017 betreffen alleen het handelsverkeer; dat is exclusief general aviation.

40

Vraag:

Hoe zijn de in de tabel aangegeven aantallen vliegtuigbewegingen van 2009 tot en met 2017 opgebouwd? Kunt u de aantallen vliegbewegingen in de tabel uitsplitsen in vliegtuigbewegingen met handelsverkeer, vliegtuigbewegingen met general aviation, nachtvluchten en dagvluchten?

Antwoord:

Hieronder een uitsplitsing van het handelsverkeer (HV) op basis van de statistische gegevens van Schiphol Group naar dag (van 7 uur tot 23 uur)

en nacht (23 uur tot 7 uur). Ik heb geen gegevens over de verdeling van general aviation vluchten over dag en nacht. (Zie tabel Handelsverkeer) Verder hieronder een verdeling van het totaal aantal vluchten op Schiphol verdeeld over handelsverkeer (HV) en general aviation (GA). (zie tabel totaal aantal vluchten Schiphol)

Hieronder een uitsplitsing van het handelsverkeer (HV) op basis van de statistische gegevens van Schiphol Group naar dag (van 7 uur tot 23 uur) en nacht (23 uur tot 7 uur). Ik heb geen gegevens over de verdeling van general aviation vluchten over dag en nacht.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HV totaal	391.264	386.316	420.249	423.407	425.565	438.296	450.679	478.864	496.748
HV nacht	28.205	28.096	30.314	30.647	30.803	31.260	32.603	32.787	32.199
HV dag	36.3059	35.8220	38.9935	39.2760	39.4762	407.036	418.076	446.077	464.549

Verder hieronder een verdeling van het totaal aantal vluchten op Schiphol verdeeld over handelsverkeer (HV) en general aviation (GA).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Totaal	406.974	402.375	437.083	437.904	440.057	452.687	465.521	496.256	514.625
HV	391.264	386.316	420.249	423.407	425.565	438.296	450.679	478.864	496.748
GA	15.710	16.059	16.834	14.497	14.492	14.391	14.842	17.392	17.877

41

Vraag:

Geven de nieuwe inzichten op het gebied van de grote klimaatimpact van de luchtvaart en de toenemende weerstand in de samenleving tegen de brede overlast van het vliegverkeer voor u aanleiding om de doelstelling dat Schiphol een concurrerend kostenniveau behoudt aan te passen?

Antwoord:

Het netwerk van luchtverbindingen op Schiphol is van groot belang voor onze bereikbaarheid en economie, onder andere voor de werkgelegenheid en de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats voor internationale bedrijven. Een concurrerend kostenniveau is van belang voor behoud van de netwerkqualiteit op Schiphol en de concurrentiepositie van vanaf Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen, waaronder homecarrier KLM. Behoud van een concurrerend kostenniveau blijft derhalve een doelstelling, waarbij uiteraard het uitgangspunt blijft gelden dat de ontwikkeling van Schiphol in balans met de omgeving moet plaatsvinden. Een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart moet worden bevorderd. Dat gebeurt in nauwe samenwerking met sectorpartijen en maatschappelijk vertegenwoordigers. Voorbeelden daarvan zijn het instellen van een duurzame luchtvaarttafel, waarin duurzame maatregelen nader worden uitgewerkt, en in de voortzetting van de samenwerking met partijen in Bioport Holland ter bevordering van het gebruik van duurzame kerosine. Zoals toegezegd in het debat over Schiphol en Lelystad op 15 mei 2018 zet ik me daar voor in. Uw Kamer ontvangt voor het eind van het jaar een brief over de voortgang en bereikte resultaten op dit gebied.

42

Vraag:

Deelt u de mening dat het hebben van de goedkoopste luchthaven in deze tijd niet iets is om trots op te zijn? Welke mogelijkheden bestaan er om de concurrentie op prijs en kostenefficiëntie te verschuiven naar concurrentie op het gebied van duurzaamheid?

Antwoord:

Ik verwijs hiervoor naar het antwoord op vraag 41.

43

Vraag:

Bestaat er een benchmark duurzame luchthavens? Zo ja, wat zijn hierbij de indicatoren waarop wordt beoordeeld? Zo nee, bent u bereid om voortaan naast of in plaats van de vergelijking van luchthavengelden in de begrotingen en jaarverslagen een vergelijking op te nemen van duurzaamheidsscores van verschillende luchthavens?

Antwoord:

Nederland houdt zelf geen benchmark bij over de duurzaamheid van luchthavens. In het kader van het Airport Carbon Accreditation Programme van de Airport Council International (ACI) worden luchthavens jaarlijks beoordeeld en vergeleken op basis van hun ontwikkeling richting koolstofneutraliteit van hun functioneren. Nederland heeft twee luchthavens (Schiphol en Eindhoven) in de hoogste categorie.

44

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de plannen om geluidsmetingen uit te voeren? Komen deze geluidsmetingen in plaats van of naast de geluidsberekeningen?

Antwoord:

Zoals ik heb toegezegd tijdens het plenaire debat van 15 mei jl. zal ik nog voor de zomer, in een brief aan uw Kamer, terugkomen op hoe in de toekomst zal worden omgegaan met berekenen en meten van vliegtuiggeluid.

45

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen motie van het lid Van Raan (Kamerstuk 31 936, nr. 445), die vraagt om het breder definiëren van het begrip hinder? En wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen motie van de leden Van Raan en Arissen (Kamerstuk 31 936, nr. 403), die vraagt om diervriendelijke oplossingen voor het terugdringen van de ganzenpopulaties rondom luchthavens?

Antwoord:

De stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen motie van het lid Van Raan (Kamerstuk 31 936, nr. 445), die vraagt om het breder definiëren van het begrip hinder, is dat deze motie zal worden uitgevoerd in het kader van de Luchtvaartnota. Binnenkort wordt u geïnformeerd over de scope, aanpak en planning van deze nota.

Met betrekking tot de uitvoering van de aangenomen motie van de leden Van Raan en Arissen (Kamerstuk 31 936, nr. 403), die vraagt om diervriendelijke oplossingen voor het terugdringen van de ganzenpopulaties rondom luchthavens, is de stand van zaken als volgt.

Sinds vogelaanvaringen met vliegtuigen een belangrijk risico vormen voor de vliegveiligheid, wordt er door het Ministerie van IenW in samenwerking met andere betrokken partijen gewerkt aan oplossingen voor dit probleem. Diervriendelijke oplossingen zowel op als buiten het luchthaventerrein zijn hierbij het uitgangspunt geweest. Zo zijn er op de grotere luchthavens vogelwachters die met allerlei verjaagmiddelen voorkomen dat vogels in botsing komen met startende en landende vliegtuigen. Een belangrijke mijlpaal m.b.t. het vinden van diervriendelijke oplossingen was de introductie van een gebied van 6 km rond Schiphol in het eerste Luchthavenindelingbesluit in 2003, waarbinnen beperkingen

gelden voor vogelaantrekkende nieuwe bestemmingen. Hoewel destijds formeel niet van kracht, is dit beleid vanaf 2003 ook voor de andere grote luchthavens met succes toegepast. Beperkingen voor nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen is één van de speerpunten van het vier-sporen beleid van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). Naast de vogelzonering rond de luchthaven Schiphol is er een beleid om het foerageren van vogels te verminderen. Hieronder valt de regeling voor het versneld onderwerken van de graanresten. Daarnaast is er een techniek spoor waaronder het verjagen en detecteren van vogels valt. Ondertussen wordt er gewerkt aan andere diervriendelijke oplossingen zoals de opzet van een proef met alternatieve gewassen, waaronder olifantsgras. Naast deze oplossingen voor het terugdringen van de ganzenpopulatie rond Schiphol, blijft op dit moment het terugdringen van de populatie door jacht en vangacties, naast voornoemde sporen, nog steeds nodig vanwege de effectiviteit daarvan.

46

Vraag:

Wat zijn, in de situatie waarin anticiperend wordt gehandhaafd door de ILT bij overschrijdingen van de grenswaarden in de handhavingspunten als gevolg van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel, de grenswaarden waarop wel kan worden gehandhaafd? Met andere woorden, welke grenswaarden gelden op dit moment zolang de situatie van het anticiperend handhaven voortduurt?

Antwoord:

Op dit moment gelden de grenswaarden geluid in handhavingspunten zoals vastgelegd in de tijdelijke Regeling groot onderhoud Polderbaan en Buitenveldertbaan van 15 maart 2018. Anticiperend handhaven in het geval van overschrijdingen van deze grenswaarden is pas aan de orde als achteraf door de ILT is vastgesteld dat deze overschrijdingen het gevolg zijn van de toepassing van de regels uit het nieuwe stelsel.

47

Vraag:

Hoe verklaart en beoordeelt u het feit dat London Heathrow Airport met de hoogste luchthavengelden in de benchmark en minder vluchten toch aanzienlijk meer passagiers vervoert en ook wat vracht betreft in de buurt komt van Schiphol? Wat betekent dit voor de concurrentiepositie van London Heathrow?

Antwoord:

Op Londen Heathrow is al jaren sprake van grote capaciteitsschaarste. Overigens beschikt deze luchthaven over een grotere thuismarkt dan Schiphol, waardoor Heathrow minder afhankelijk is van overstappende passagiers en feedervluchten die met relatief kleine toestellen worden uitgevoerd. Verder willen de luchtvaartmaatschappijen hun schaarse slots (waar soms veel voor is betaald via zogenaamde secundaire slothandel) optimaal inzetten voor de meest lucratieve (intercontinentale) vluchten met relatief grote toestellen. Daarnaast beschikt Londen over meerdere alternatieve luchthavens waarop vakantievvluchten en vluchten van low cost carriers (met minder passagiers dan op intercontinentale vluchten) kunnen worden uitgevoerd en waar lagere luchthavengelden van toepassing zijn.

48

Vraag:

Hoe is de zeer sterke toename van het aantal passagiers in verhouding tot de toename van het aantal vluchten (14% versus 42%) gerealiseerd?

Betekent het feit dat het aantal passagiers sneller is gestegen dan het aantal vluchten dat er grotere vliegtuigen zijn ingezet?

Antwoord:

Voor zover mij bekend, is het aantal stoelen toegenomen door inzet van vliegtuigen met een grotere stoelcapaciteit. Daarnaast is de bezettingsgraad gestegen.

49

Vraag:

Wat is het verschil in uitstoot van CO₂-(equivalenten), stikstof en ultrafijnstof tussen de vliegtuigen die in 2007 en in 2017 zijn ingezet, berekend per vliegtuig?

Antwoord:

Er wordt gevraagd om uitstootgegevens van CO₂-(equivalenten), stikstof en ultrafijn stof per vliegtuig voor 2007 en 2017. Deze informatie is op dit moment niet voorhanden. Om deze informatie inzichtelijk te maken, is een uitgebreid en langdurig onderzoek nodig.

Over de gehele uitstoot van de luchtvaart is wel informatie beschikbaar. Op de site www.emissieregistratie.nl zijn namelijk alle emissies van alle bronnen in Nederland opgenomen. De site presenteert de cijfers per vijf jaar.

Voor informatie over de in de vraag genoemde stoffen, zie de antwoorden op de vragen 50, 51 en 53.

50

Vraag:

Wat betekent de sterke toename van het aantal passagiers (42%) in de afgelopen tien jaar voor de toename van de uitstoot van CO₂-(equivalenten)?

Antwoord:

Op de site www.emissieregistratie.nl zijn alle emissies van alle bronnen in Nederland opgenomen. De site presenteert de cijfers per vijf jaar.

Daaruit blijkt dat de CO₂-emissie van de luchtvaart in Nederland in de periode 2005–2015 is gestegen van ruim 710 kton naar ruim 754 kton, een stijging van ruim 6%. Het gaat hier om de emissies die op en nabij de luchthaven plaatsvinden, dus niet van de gehele vlucht van luchthaven van vertrek naar luchthaven van aankomst.

Over de gehele vlucht genomen is een reductie waar te nemen per passagierkilometer als gevolg van hogere bezettingsgraad en de inzet van zuiniger toestellen en andere gewichtsbesparende maatregelen.

51

Vraag:

Wat betekent de sterke toename van het aantal passagiers in de afgelopen tien jaar voor de toename van de uitstoot van stikstof en ultrafijnstof?

Antwoord:

Op de site www.emissieregistratie.nl zijn alle emissies van alle bronnen opgenomen. De site presenteert de cijfers per vijf jaar.

Daaruit blijkt dat de NO_x-emissie van de luchtvaart in Nederland in de periode 2005–2015 is gestegen van ruim 3,1 kton naar bijna 3,4 kton, een stijging van bijna 10%.

Het Ministerie van IenW heeft aan het RIVM opdracht gegeven om een onderzoekprogramma uit te voeren naar de gezondheidsrisico's van blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol (zie onder meer Kamerstukken 29 665 en 31 936, nr. 238). In dat programma wordt onder meer aandacht besteed aan het meten en berekenen van ultrafijn stof rond

luchthavens. De eindrapportage van dit programma wordt medio 2021 verwacht.

52

Vraag:

Wat betekent de sterke toename van het aantal passagiers in de afgelopen tien jaar voor het totale gewicht van de vliegtuigen?

Antwoord:

Het gewicht van vliegtuigen verschilt per vlucht, afhankelijk van het ingezette vliegtuig, de bezettingsgraad, de hoeveelheid vracht en de hoeveelheid brandstof aan boord. Elk toestel kent een maximum gecertificeerd startgewicht: het maximum take-off weight (MTOW). Een hogere bezettingsgraad leidt niet tot een hoger MTOW. De inzet van grotere vliegtuigen wel. De afgelopen 10 jaar is de gemiddelde MTOW per commerciële vlucht op Schiphol toegenomen met circa 5%.

53

Vraag:

Wat zijn de in de laatste vijf jaar geboekte resultaten op het gebied van het optimaliseren van de netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart? Kunt u de geboekte resultaten op het gebied van duurzaamheid uitsplitsen naar de indicatoren CO₂-uitstoot, uitstoot van stikstof, fijnstof en ultrafijnstof en geluidshinder?

Antwoord:

Wat betreft de resultaten inzake het optimaliseren van de netwerkqualiteit verwijs ik naar de Monitor Netwerkqualiteit en Staatsgaranties die in opdracht van IenW jaarlijks door SEO (Stichting Economisch Onderzoek) wordt opgesteld. De meest recente monitor, over de jaren 2009 tot en met 2017, is aan uw Kamer gestuurd als bijlage bij mijn brief van 25 april inzake onderzoeken feitenbasis besluitvorming Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 287).

Deze monitor geeft een beeld van de ontwikkeling van de netwerkqualiteit op Schiphol ten opzichte van enkele concurrerende luchthavens.

Daarnaast wordt in de monitor het netwerk van Air France KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs Charles de Gaulle. Zo wordt de naleving van de staatsgaranties gevolgd die in het kader van de fusie van KLM met Air France zijn afgesproken. Kort samengevat geeft de monitor aan dat de netwerkqualiteit op Schiphol zich goed heeft ontwikkeld.

Voor CO₂: zie het antwoord op vraag 50.

Voor stikstof: zie het antwoord op vraag 51.

Voor fijnstof: volgens de site www.emissieregistratie.nl is de emissie door de luchtvaart in Nederland in de periode 2005–2015 van fijnstof (PM10) gedaald van 57,3 ton naar 48,9 ton (min 15%) en van fijnstof (PM2,5) gedaald van 46,3 ton naar 35,5 ton (min 23%).

Voor ultrafijnstof: zie het antwoord op vraag 51.

54

Vraag:

Wat zijn de gevolgen van vertragingen op luchthavens en in de lucht voor het kerosinegebruik, bijvoorbeeld als er moet worden gewacht met het inzetten van de landing of moet worden gevlogen op een snelheid die niet optimaal is voor het brandstofverbruik? Hoe vaak komt dit voor?

Antwoord:

Er zijn geen precieze cijfers beschikbaar over de gevolgen van vertragingen op en rond luchthavens voor het brandstofverbruik. In zijn algemeenheid kost extra vliegen uiteraard extra brandstof. Bij zowel luchtvaartmaatschappijen als luchtverkeersleiding is er echter een sterk

economische prikkel om vertraging en brandstofgebruik zo veel mogelijk te beperken. Het Jaarverslag laat in de tabel op p.85 zien dat de vertraging in Air Traffic Flow Management (ATFM) op de Nederlandse luchthavens met name optreedt in de eindfase van een vlucht. Naast weersomstandigheden spelen hierbij ook capaciteitsknelpunten op de grond en in de lucht een rol. Bij de luchtruimherziening geldt duurzaamheid als één van de ontwerpuitgangspunten; daarbij gaat het o.a. om de verdere introductie van vaste naderings- en vertrekroutes, glijvluchtlandingen en een verdere doorontwikkeling van aankomst- en vertrekmanagement. Ook wordt op en rond Schiphol steeds meer gewerkt aan «collaborative decision making», met o.a. als doel de operatie op Schiphol efficiënter te laten verlopen.

55

Vraag:

Als u kijkt naar andere indicatoren, zoals geluidshinder voor de omgeving, impact op het klimaat en de veiligheidssituatie op Schiphol, bent u dan nog steeds van mening dat de Nederlandse luchtvaartsector internationaal gezien goed heeft gepresteerd? Zo ja, kunt u dit toelichten?

Antwoord:

In het jaarverslag wordt vermeld dat uit de indicatoren blijkt dat de Nederlandse luchtvaartsector internationaal gezien goed heeft gepresteerd. Dat betreft de indicatoren die in het jaarverslag zijn opgenomen. Wat betreft de door u genoemde aspecten wijs ik erop dat de operatie en ontwikkeling van Schiphol plaats vindt binnen de daarvoor gestelde normen voor geluidshinder, uitstoot en veiligheid.

56

Vraag:

Welke maatregelen zijn er precies genomen om het risico op vogelaanvaringen te verkleinen? Kunt u deze maatregelen uitsplitsen naar de volgende categorieën: 1) ontwikkelen en toepassen van detectieapparatuur, 2) maatregelen gericht op populatiebeheer en 3) aanscherping van de ruimtelijke beperkingen ten aanzien van de foerageer-, rust- en broedgebieden? Wat zijn de kosten van deze maatregelen geweest, uitgesplitst per categorie?

Antwoord:

Maatregelen die worden genomen om het risico van vogelaanvaringen op en rond Schiphol te verkleinen maken deel uit van de afspraken die zijn gemaakt tussen partijen die bij de vogelproblematiek rond Schiphol zijn betrokken. Deze partijen vormen samen de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV). De afspraken zijn vastgelegd in het Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2015–2018. In het antwoord op vraag 45 over de uitvoering van de aangenomen motie van de leden Van Raan en Arissen (Kamerstuk 31 936, nr. 403) is aangegeven uit welke sporen het NRVbeleid bestaat. Hieronder volgt een uitwerking van de concrete maatregelen die zijn genomen om de kans op vogelaanvaringen te verkleinen (onderverdeeld in de vier sporen van de NRV:

1. Ontwikkelen en toepassen van detectieapparatuur
Na de succesvolle proef met de vogelradar langs de Polderbaan heeft Schiphol inmiddels vier radarantennes waarmee het vogelradarsysteem dekkend is voor gehele luchthaven. Het systeem geeft de vogelwachters informatie per tablet en is ook bedoeld voor analyse achteraf. Het is door Schiphol gefinancierd, de kosten zijn niet bekend bij lenW.
2. Maatregelen gericht op populatiebeheer.
3. Aanscherping van de ruimtelijke beperkingen ten aanzien van de foerageer-, rust- en broedgebieden.

Vanaf 1 oktober 2015 is er proefgedraaid met een aangepaste zonering voor het vogelbeperkingengebied rondom Schiphol. Dit gebied strekt zich uit tot 6 km rond het banenstelsel. Als proef is het gebied aan de zuidwestzijde uitgebreid tot 13 km. Ook geldt er een andere wijze om plannen te beoordelen en beslist de gemeente, na advies te hebben ingewonnen bij een door lenW samengestelde adviesgroep, over de aanvaardbaarheid van het plan. Er zijn tot nu toe vier plannen getoetst. Gezien dit beperkte aantal kunnen nog geen conclusies worden getrokken over de werking van deze nieuwe systematiek. Afgesproken is de aangepaste zonering voorlopig te blijven hanteren. Tijdens de proef draagt lenW de kosten van de adviesgroep. Totaal bedragen deze kosten tot nu toe bijna 35.000 euro.

4. Maatregelen gericht op het verminderen van foerageer mogelijkheden voor ganzen.

Hieronder valt de subsidieregeling voor het versneld onderwerken van de oogstresten na de graanoogst, die van 2012 tot en met 2017 voor agrarische ondernemers met gronden in de noordelijke Haarlemmermeer van kracht was. Deze regeling is met ingang van 1 januari 2018 met enkele wijzigingen voorgezet. De nieuwe regeling loopt tot en met 2022. De kosten van de nieuwe regeling zullen lager zijn omdat het subsidiebedrag met 66 euro per hectare is verlaagd. Vanaf 2012 is voor de regeling 1,9 mln euro per jaar begroot.

57

Vraag:

Bent u voornemens de subsidieregeling voor het versneld onderwerken van de graanresten na de oogst voort te zetten en/of uit breiden naar andere gebieden? Kunt u dit toelichten?

Antwoord:

De subsidieregeling voor het versneld onderwerken van de oogstresten na de graanoogst, die van 2012 tot en met 2017 voor agrarische ondernemers met gronden in de noordelijke Haarlemmermeer van kracht was, is met ingang van 1 januari 2018 met enkele wijzigingen voortgezet (de voorwaarden voor de teelt van gerst zijn aangescherpt en de vergoeding per hectare is lager). De nieuwe regeling loopt tot en met 2022 en is ten opzichte van de vorige regeling niet uitgebreid. Er zijn ook geen plannen voor verdere uitbreiding, ook niet naar de omgeving van andere luchthavens. De vogelaanvaringspreventie rond civiele luchthavens in Nederland richt zich op luchthavens met groot commercieel verkeer (Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Lelystad Airport en hoewel eigenlijk militair met burgermedegebruik; Eindhoven Airport). Een eventuele regeling m.b.t. de teelt of oogst van gewassen zou rond die luchthavens aan de orde kunnen zijn. Op luchthaven Lelystad na liggen de betreffende luchthavens niet in een gebied waar veel graan wordt geteld. Een regeling voor het versneld onderwerken van de graanresten is daar dan ook niet relevant. Voor de directe omgeving van luchthaven Lelystad (6 km rond de luchthaven) wordt momenteel door monitoring de vogelsituatie in beeld gebracht. Het resultaat van deze monitoring bepaalt uiteindelijk of er beheersmaatregelen noodzakelijk zijn.

58

Vraag:

Hoe gaat de trend van een stijgende CO₂-uitstoot op korte termijn doorbroken worden? Wat zegt het over het huidige beleid dat de CO₂-uitstoot in het eerste kwartaal van 2018 hoger was dan in hetzelfde kwartaal van vorig jaar?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

59

Vraag:

Kan worden toegelicht en onderbouwd in hoeverre het Emissions Trading System (ETS) het behalen van de klimaatdoelen dichterbij heeft gebracht?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

60

Vraag:

Op welke wijze en in welke begroting worden de kosten voor de onderhandelingen en onderzoek inzake de klimaattafels en het daarop volgend akkoord verantwoord?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

61

Vraag:

Kan worden toegelicht hoe de onderhandelingen aan de verschillende klimaattafels verlopen? Op welk moment in de zomer worden de resultaten met de Kamer gedeeld?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

62

Vraag:

Welke bijsturing in de klimaatopgave is per sector mogelijk wanneer de «tafels» hun onderhandelingsresultaat presenteren? Met andere woorden, hoe «vast in steen» zijn de plannen op het moment dat deze naar de Kamer worden gestuurd? Hoe flexibel kan er worden ingespeeld op nieuwe inzichten, zoals bij de uitkomst van het te verwachten IPCC-rapport dit najaar?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

63

Vraag:

Op welke wijze wordt geborgd dat de rekening van de transitie niet eenzijdig bij de huishoudens wordt gelegd? Kan dit worden toegelicht?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

64

Vraag:

Kan worden toegelicht hoe het principe «de vervuiler betaalt» in het nieuwe Klimaat- en Energieakkoord uitgewerkt zal worden?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

65

Vraag:

In hoeverre zijn de verplichte CO₂-reductiedoelstellingen voor autofabrikanten gebaseerd op de reductiedoelen van het Parijsakkoord? Op welke wijze wordt er na 2021 gewerkt aan verdere CO₂-reductie?

Antwoord:

De verplichte CO₂-reductiedoelstellingen voor autofabrikanten moeten een bijdrage leveren aan de reductiedoelen van het Parijsakkoord. Zoals aangegeven in het BNC-fiche (Kamerstuk 22 112, nr. 2440) streeft het kabinet naar ambitieuzere CO₂-normen voor personen- en bestelauto's in 2025 en 2030, zodat een grotere bijdrage wordt geleverd aan het Parijsakkoord. In dit akkoord zijn de reductiedoelstellingen niet vertaald in opgaven voor de verschillende sectoren en kan hieruit niet worden afgeleid wat de specifieke bijdrage van de mobiliteitssector in het algemeen en voertuigen in het bijzonder zal zijn.

66

Vraag:

In hoeverre ligt de uitvoering van de gemaakte afspraken «op stoom» om de klimaatdoelen ook daadwerkelijk te realiseren? Wat is er aan aanvullende maatregelen binnen de Europese Unie nodig om de doelen uit het Parijsakkoord te realiseren?

Antwoord:

De vragen die gesteld zijn over klimaat zijn doorgeleid voor beantwoording naar de Minister van Economische Zaken en Klimaat.

67

Vraag:

Is er, gelet op de eerder uitgesproken ambitie om gezondheidsschade door luchtvervuiling te voorkomen, wat een veel grotere ambitie dan de EU-normen vergt, inmiddels geen sprake meer van een eigen gezondheidssambitie voor lucht en geluid? Als die ambitie er nog steeds is, kunt u dan kwantificeren wat het beoogde doel is voor levensverwachting en ziektelast?

Antwoord:

Recent heeft de Gezondheidsraad het rapport Gezondheidswinst door schonere lucht uitgebracht (Gezondheidswinst door schonere lucht, Nr. 2018/01, Den Haag 23 januari 2018). Daarin staat beschreven dat er geen veilige ondergrens is voor luchtverontreiniging. Elke verbetering van de luchtkwaliteit leidt volgens de Gezondheidsraad tot een evenredige verlenging van de levensduurverwachting en afname in de ziektelast.

Ik heb in mijn reactie op dat advies aan uw Kamer laten weten dat ik mij daarom voor een permanente verbetering van de luchtkwaliteit wil inzetten, waarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Voordat ik concrete invulling kan geven aan de kwantitatieve doelstellingen wil ik eerst samen met onder meer het RIVM onderzoeken hoe concrete kwantificeerbare beleidsdoelen gesteld kunnen worden voor het terugdringen van ziekte en sterfte door luchtvervuiling.

Ook voor geluid blijft het beperken van gezondheidseffecten van groot belang. Bij geluidbelastingen rond de voorkeurswaarden in de bestaande regelgeving is de omvang van negatieve effecten zeer beperkt. Uitgangspunt van het geluidbeleid is en blijft daarbij dat bij het accep-

teren van hogere geluidbelastingen dan de voorkeurswaarde er een afweging gemaakt wordt tussen kosten en baten van mogelijke maatregelen.

68

Vraag:

Hoe kan het percentage recycling in Nederland nu meer dan 53% zijn volgens de Monitor Brede Welvaart, als we nu slechts 16% van ons kunststof recycelen?

Antwoord:

Het percentage van 53% gerecycled afval (gemeten in kilo's, 2014) zoals genoemd in de Monitor Brede Welvaart van het CBS heeft betrekking op gemeentelijk afval, inclusief groente, fruit- en tuinafval, oud papier en textiel, opgehaald bij particuliere huishoudens, scholen, kantoren, enz., inclusief het ophalen van oud papier, textiel, enz. door verenigingen, kerken en dergelijke (niet-commerciële) instellingen. Plastics maken hier gemeten in kilos een relatief beperkt deel van uit. Het percentage van 16% slaat op het aandeel hergebruikt kunststof, zoals is gesteld in de Transitieagenda Kunststoffen. Het betreft alle kunststoffen. Van alle kunststoffen die op de markt gebracht worden, is 40% verpakking. Van de jaarlijks in Nederland afgedankte hoeveelheid kunststoffen (1.700 kiloton in 2016) wordt 250 à 300 kiloton (14 à 17%) hergebruikt als materiaal; 1.300 kiloton wordt verbrand om energie op te wekken.

69

Vraag:

Wat is de tussenstand van de ambitie om te komen tot een reductie van het nationale verbruik van primaire grondstoffen van 50% in 2030?

Antwoord:

- In het Rijksbrede programma is de ambitie opgenomen om in 2030 50% minder primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen) te gebruiken.
- PBL heeft samen met CBS en RIVM een monitoringssysteem voorgesteld om de transitie naar een circulaire economie te volgen. Het rapport hierover is in januari naar uw Kamer gestuurd tezamen met de transitie-agenda's circulaire economie. Het directe Nederlandse verbruik van het totaal van primaire grondstoffen is opgenomen in de nulmeting die hierin staat:
 - In 2014 was dit verbruik 319 Mton
 - De recentste cijfers zijn van 2016: 314 Mton.
- PBL geeft ook aan dat dit totaalverbruik een grove maat is. Aanbeveling in dit rapport is om de ambitie voor 2030 op een aantal onderdelen verder uit te werken, onder andere door de ambitie te specificeren per prioriteit en te richten op urgente grondstoffen zoals kritieke materialen en grondstoffen met hoge milieu-impact. In de kabinetsreactie op de transitieagenda's gaat het kabinet in op de wijze waarop deze specificering wordt opgepakt.

70

Vraag:

Welk aandeel van het Nederlandse recyclingspercentage (momenteel meer dan 53%) wordt werkelijk weer gebruikt voor producten met een gelijkwaardig doel/kwaliteit als de originele producten?

Antwoord:

De recyclingpercentages worden gerapporteerd volgens Europese definities. Volgens deze definitie is er sprake van recycling wanneer afvalmaterialen voor het oorspronkelijke doel of voor andere doeleinden,

met inbegrip van organische recycling maar uitgezonderd terugwinning van energie, in een productieproces opnieuw verwerkt worden. Ik beschik niet over cijfers over het aandeel van de grondstoffen dat weer voor het oorspronkelijke doel wordt ingezet.

71

Vraag:

Is de warmte die ontstaat bij het verbranden van (plastic)afval onderdeel van het Nederlandse recyclingspercentage (momenteel meer dan 53%)?

Antwoord:

Nee, warmte die bij verbranding van afval ontstaat maakt geen onderdeel uit van het recyclingpercentage.

72

Vraag:

Welk recyclingpercentage weet «plastic heroes» te behalen en wat is de definitie van recycling hierbij?

Antwoord:

Over 2016 is 51% recycling van kunststof-verpakkingsafval gerapporteerd volgens de Europese definitie van recycling. Deze definitie luidt als volgt: «het in een productieproces opnieuw verwerken van afvalmaterialen voor het oorspronkelijke doel of voor andere doeleinden, met inbegrip van organische recycling maar uitgezonderd terugwinning van energie.» De cijfers over 2017 worden dit jaar in de zomer gerapporteerd. Daarna zal ik uw Kamer hierover informeren.

73

Vraag:

Hoe wordt het kwaliteitsverlies van plastic gemonitord bij het recyclen/nascheiden van plastic?

Antwoord:

In mijn Kamerbrief van 10 maart 2018 (Kamerstukken 28 694 en 30 872, nr.135) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de tussenevaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen (ROV) en de geïdentificeerde knelpunten daarin. Eén van de verbeterpunten betreft de kwaliteit van het in te zamelen en te recyclen materiaal. In de loop van dit jaar worden tussen de ROV-partijen afspraken gemaakt om de kwaliteit van het in te zamelen en te recyclen materiaal te verbeteren. U heeft daarnaast bij brief van 15 januari jl. (Kamerstukken 32 852 en 33 043, nr. 53) naast de transitieagenda's ook een rapport ontvangen waarin PBL, CBS en RIVM gezamenlijk een monitoringssysteem beschrijven voor de transitie naar een circulaire economie. In dit rapport wordt onder meer ingegaan op de indicatoren die gebruikt kunnen worden. De milieu-impact (grondstoffengebruik, CO₂, watergebruik) van de hele kunststofketen wordt dus gemeten, niet van recycling alleen. De kwaliteit komt uiteindelijk ook tot uiting in de toepassing van recyclaat in nieuwe producten. Immers, alleen als de (gebruiks)kwaliteit van recyclaat voldoende is, zal de industrie meer recyclaat gaan toepassen. Ik kom hier nader op terug in het kader van de kabinetsreactie op de transitie-agenda's.

74

Vraag:

Kan er inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre er sprake is van kwaliteitsverlies bij het recyclen/nascheiden van plastic?

Antwoord:

Kunststoffen kunnen 4–6 keer mechanisch worden gerecycled voordat de polymeren te bros worden om mechanisch gerecycled te worden. Daarna is er altijd nog de mogelijkheid van chemische recycling waardoor de plastics worden teruggebracht tot de oorspronkelijke monomeren. Deze kunnen weer worden opgebouwd tot nieuwe polymeren (=plastics). Chemische recycling biedt ook (soms) de mogelijkheid om gemengde kunststoffen uit elkaar te halen waardoor de gerecyclede plastics hoogwaardig in nieuwe producten kunnen worden ingezet.

75

Vraag:

Welke maatregelen worden er genomen om onnodig plastic (dus ook voor marketing) voor verpakkingen tegen te gaan en welke resultaten worden daarmee behaald?

Antwoord:

Verpakkingen dienen te voldoen aan de essentiële eisen die zijn geformuleerd op EU-niveau. Deze schrijven voor dat de verpakking zodanig is vervaardigd dat volume en gewicht zo klein mogelijk zijn, maar wel voldoet aan functie-eisen op het gebied van veiligheid, hygiëne en aanvaardbaarheid voor het verpakte product. Bij het ontwerpen van verpakkingen wordt met alle eisen rekening gehouden. In sommige gevallen, bijvoorbeeld bij het beschermen van voedsel, is het beter voor het milieu (uit oogpunt van voedselverspilling) om voor de verpakkingen wat meer materiaal te gebruiken.

De essentiële eisen worden opgenomen in de brancheverduurzamingsplannen. Het Kennisinstituut Duurzaam Verpakken staat bedrijven hierin bij. Daarnaast zal ik NEN-normen opnemen in regelgeving voor het verduurzamen van verpakkingen zodat ook de ILT kan handhaven. Een ander belangrijk spoor is het recyclebaar maken van de verpakkingen. Ik vind tariefdifferentiatie een goed instrument hiervoor en dring er bij het bedrijfsleven op aan om binnenkort met voorstellen te komen.

76

Vraag:

Waar en op welke wijze verwerkt Nederland zijn plastic, nu China dit niet meer verwerkt?

Antwoord:

De Nederlandse plastic recycling bedrijven zijn in staat om genoemde stromen plastics te recyclen. Of dat nu gebeurt, is niet bekend. De ILT heeft haar monitoring op de export van plastic afval naar buiten Europa geïntensiveerd.

77

Vraag:

Op welke wijze zeggen recyclingpercentages ook iets over de kwaliteit van recycling en de milieuwinst die wordt geboekt?

Antwoord:

In mijn Kamerbrief van 10 maart 2018 (Kamerstukken 28 694 en 30 872, nr.135) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de tussenevaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen (ROV) en de geïdentificeerde knelpunten daarin. Eén van de verbeterpunten betreft de kwaliteit van het in te zamelen en te recyclen materiaal. In de loop van dit jaar worden tussen de ROV-partijen afspraken gemaakt om de kwaliteit van het in te zamelen en te recyclen materiaal te verbeteren.

U heeft daarnaast bij brief van 15 januari jl. (Kamerstukken 32 852 en 33 043, nr. 53) naast de transitieagenda's ook een rapport ontvangen waarin PBL, CBS en RIVM gezamenlijk een monitoringssysteem

beschrijven voor de transitie naar een circulaire economie. In dit rapport wordt onder meer ingegaan op de indicatoren die gebruikt kunnen worden. De milieu-impact (grondstoffengebruik, CO₂, watergebruik) van de hele kunststofketen wordt dus gemeten, niet van recycling alleen. De kwaliteit komt uiteindelijk ook tot uiting in de toepassing van recycklaat in nieuwe producten. Immers, alleen als de (gebruiks)kwaliteit van recycklaat voldoende is, zal de industrie meer recycklaat gaan toepassen. Ik kom hier nader op terug in het kader van de kabinetsreactie op de transitie-agenda's.

78

Vraag:

Op welke wijze wordt de kwaliteit van (plastic)recycling en de milieuwinst ervan gemonitord? Kan de uitkomst hiervan worden gedeeld met de Kamer?

Antwoord:

In mijn Kamerbrief van 10 maart 2018 (Kamerstukken 28 694 en 30 872, nr.135) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de tussenevaluatie van de Raamovereenkomst Verpakkingen (ROV) en de geïdentificeerde knelpunten daarin. Eén van de verbeterpunten betreft de kwaliteit van het in te zamelen en te recyclen materiaal. In de loop van dit jaar worden tussen de ROV-partijen afspraken gemaakt om de kwaliteit van het in te zamelen en te recyclen materiaal te verbeteren.

U heeft daarnaast bij brief van 15 januari jl. (Kamerstukken 32 852 en 33 043, nr. 53) naast de transitieagenda's ook een rapport ontvangen waarin PBL, CBS en RIVM gezamenlijk een monitoringssysteem beschrijven voor de transitie naar een circulaire economie. In dit rapport wordt onder meer ingegaan op de indicatoren die gebruikt kunnen worden. De milieu-impact (grondstoffengebruik, CO₂, watergebruik) van de hele kunststofketen wordt dus gemeten, niet van recycling alleen. De kwaliteit komt uiteindelijk ook tot uiting in de toepassing van recycklaat in nieuwe producten. Immers, alleen als de (gebruiks)kwaliteit van recycklaat voldoende is, zal de industrie meer recycklaat gaan toepassen. Ik kom hier nader op terug in het kader van de kabinetsreactie op de transitie-agenda's.

79

Vraag:

Over welke kwaliteit/vormen van recycling gaat het, als volgens het Centraal Bureau Statistiek (CBS) in 2014 81% van het Nederlandse afval (59 miljard kilo) is gerecycled en hoe verhoudt zich dat dan tot het percentage van 53% genoemd in de Monitor Brede Welvaart?

Antwoord:

Het percentage van 53% gerecycled afval (gemeten in kilos, 2014) zoals genoemd in de Monitor Brede Welvaart van het CBS heeft betrekking op *gemeentelijk afval*, inclusief groente, fruit- en tuinafval, oud papier en textiel, opgehaald bij particuliere huishoudens, scholen, kantoren, enz., inclusief het ophalen van oud papier, textiel, enz. door verenigingen, kerken en dergelijke (niet-commerciële) instellingen.

Het percentage van 81% gerecycled afval (Monitor Circulaire Economie van PBL, CBS en RIVM, blz 53) heeft betrekking op *al het afval* in Nederland, inclusief industrieel afval, baggerspecie en sloopmateriaal; ook is het ophalen van bruikbare materialen zoals meubels en huishoudelijke apparaten door private kringloopwinkels en -bedrijven hierin meegerekend.

80

Vraag:

Hoe verhoudt de bewering dat 9% van de hele Nederlandse materiaalstroom via recycling terugkomt in de economie zich tot de stelling van het CBS dat 81% van de 59 miljard kilo wordt hergebruikt? Maakt verbranding van afval deel uit van die 81%?

Antwoord:

Het CBS geeft aan dat van alle materialen die in de economie terecht komen – 549 miljard kg in 2014 – ongeveer 9 procent gerecycled, secundair materiaal (48 miljard kg) betreft. Verder geeft het CBS aan dat van alle afval (59 miljard kg), 81% gerecycled wordt. Verbranding wordt daarbij niet gezien als recycling. Het nuttige toepassen van verbandingsresiduen wel.

81

Vraag:

Welke stappen worden er gezet om het aantal soorten plastic te reduceren (waardoor recycling makkelijker wordt)?

Antwoord:

Zowel de plastics industrie verenigd in Plastics Europe, alsook de toepassende industrie zijn in toenemende mate bezig om het aantal soorten toegepaste kunststoffen te beperken. Ook toegepaste additieven behoren daartoe. Circulaire ontwerpprocessen kunnen hier een bijdrage aan leveren. Ik kom hierop terug in het kader van de kabinetsreactie op de transitieagenda's die voortvloeien uit het Grondstoffenakkoord.

82

Vraag:

Hebt u inzichtelijk wat de mogelijkheden zijn voor een Europees verplicht percentage gerecycled plastic in verpakkingen?

Antwoord:

Het toepassen van recyclaat in verpakkingen kent nog de nodige uitdagingen als het gaat om voedselveiligheid, hygiëne en het waarborgen van de kwaliteit. Met de motie van het lid Wassenberg (Kamerstuk 21501–08, nr. 709) heeft uw Kamer de regering verzocht te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van een oplopend Europees verplicht percentage gerecycled plastic in verpakkingen. In het kader van de uitwerking van de EU plastic strategie zal Nederland in EU-verband aandringen op het in kaart brengen van de mogelijkheden voor een Europese verplichting voor de toepassing van recyclaat.

83

Vraag:

Kunt u een totaaloverzicht geven hoe de subsidies, afspraken met bedrijfsleven en andere beleidsmaatregelen voor de circulaire economie, zoals beschreven in het Jaarverslag, naar verwachting zullen scoren (kwantitatief en/of kwalitatief) op elk van de indicatoren uit het door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het CBS en het RIVM ontwikkelde monitoringssysteem specifiek voor de circulaire economie?

Antwoord:

Het is op dit moment nog niet mogelijk om de bijdragen van elk van de in het jaarverslag genoemde individuele maatregelen zoals subsidies, afspraken met het bedrijfsleven en andere beleidsmaatregelen specifiek te duiden. Deze beleidsmaatregelen versterken het instrumentarium en dragen daar bij aan een instrumentenmix waaruit per productketen geput kan worden voor het versnellen van de transitie naar een circulaire economie.

Het rapport van PBL geeft aan dat er al een aantal indicatoren beschikbaar is. Het gaat om grondstoffengebruik, broeikasgasemissies en de afvalstromen. Deze kunnen bepaald worden per prioriteit en in totaliteit. De komende jaren zullen deze partijen het ontwikkelde monitoringsysteem verder uitbouwen tot een volwaardig meet- en evaluatiesysteem, om het overheidsbeleid en de inspanningen van maatschappelijke partijen te kunnen volgen en inzichtelijk te maken in welke mate de gestelde circulaire doelen worden gerealiseerd of dat bijsturing nodig is. Het inzichtelijk maken van de effecten en kosten van individuele maatregelen is een noodzakelijke ontwikkelstap in het monitoringssysteem, zodat strategische keuzes gemaakt kunnen worden.

84

Vraag:

Om welke subsidieverplichting ging het precies bij de afboeking van een openstaande subsidieverplichting die heeft plaatsgevonden met Stichting Afvalfonds van 25,6 miljoen inzake verpakings- en zwerfafval? Kunt u een overzicht geven waaraan deze 25,6 miljoen besteed is?

Antwoord:

Het betreft de technische afwikkeling van een subsidiebesluit van 11 juni 2009, ter uitvoering van werkzaamheden voortkomende uit de Raamovereenkomst Verpakkingen 2008–2012 door Stichting Afvalfonds. Op basis van in 2016 tussen de Raamovereenkomstpartijen gemaakte aanvullende afspraken (gepubliceerd in de Staatscourant op 30 januari 2017, nr. 5299) is de termijn waarover Stichting Afvalfonds haar werkzaamheden kan verrichten verlengd. De Stichting Afvalfonds besteedt, gelet op de in de raamovereenkomst gestelde doelen en de actuele uitdagingen die zich voordoen, zoals ook benoemd in het Rijksbrede programma Circulaire Economie, in de periode 2016 tot en met uiterlijk 2020 het resterende subsidiebedrag. Dit wordt besteed aan projecten die betrekking hebben op het gescheiden inzamelen en recyclen van verpakkingen, het verduurzamen van de verpakkingketen en het bestrijden van zwerfafval conform de in de subsidiebeschikking gestelde voorwaarden. Uw Kamer is hierover op 14 september 2016 geïnformeerd (Kamerstukken 32 852 en 33 043, nr 33).

Stichting Afvalfonds is hiermee voortvarend aan de slag. Ik verwacht dat Stichting Afvalfonds medio 2019 aan mij verslag zal uitbrengen van de met de middelen uitgevoerde projecten.

85

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de resultaten die gerealiseerd zijn met de subsidies aan Stichting Milieukeur, Milieu Centraal en Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor de uitvoering van het programma Nederland Circulair en CIRCO?

Antwoord:

Met de verleende subsidies aan de stichting Milieukeur, aan Milieu Centraal en aan RVO voor de uitvoering van het programma Nederland Circulair en voor CIRCO zijn de volgende resultaten gerealiseerd:

- Stichting Milieukeur (SMK) heeft in 2017 een subsidie van € 100.000,-, ontvangen voor de ontwikkeling van het keurmerk «Milieukeur» en € 250.000,- voor de uitvoering van het Europees Ecolabel als competent body. In het kader van Milieukeur ontwikkelt, beheert en herziert SMK de certificatieschema's periodiek voor non-food en food producten. Als competent body van het Europees Ecolabel ontvangt SMK financiering voor de certificering van aanvragen, de ontwikkeling en herzien van criteria in Europees verband, advisering van lenW bij Europese besluitvorming, voor het functioneren als helpdesk voor

Ecolabel en het actief informeren van belanghebbenden. Voor een meer volledig beeld zie www.smk.nl/Public/Jaarverslagen/SMK_jvAlg2017_v03lr.pdf

- Milieu Centraal heeft in 2017 een subsidie van € 907.195,- ontvangen waarvan € 350.000,- voor het uitvoeren van de kernactiviteiten en € 557.195,- voor het jaarprogramma Duurzaam Consumeren. Ook in 2017 heeft Milieu Centraal consumenten ondersteund bij het maken van duurzame keuzes door het passief en actief verschaffen van onafhankelijke, betrouwbare en praktische milieuinformatie aan consumenten en hun intermediaire organisaties zoals consumentenorganisaties en media. In 2017 werd de site milieucentraal.nl per dag gemiddeld 9.356 keer bezocht (+ 30% ten opzichte van 2016). Het totaal aantal pagina-weergaven steeg in 2017 met 25% tot ruim 5,5 miljoen. Voor een meer volledig beeld zie www.milieucentraal.nl/media/4367/eindrapportage-duurzaam-consumeren-2017.pdf
- Voor RVO is voor de uitvoering van het programma Nederland Circulair en voor CIRCO in totaal een bedrag van € 1.210.000,- subsidie verleend.

Daarmee zijn in het kader van Nederland Circulair voor ondersteuning van ondernemers om circulaire producten en om diensten in de markt te brengen de volgende resultaten behaald:

- Een tiental bijeenkomsten met bedrijven en regio's zijn georganiseerd waar 500 mensen deelnamen;
- In een on-line community met 100.000 unieke bezoekers zijn duizenden cases gedeeld en honderden vragen beantwoord;
- Er is specialistische ondersteuning gegeven aan 44 bedrijven met concrete circulaire business cases;
- Netwerk opgezet binnen MBO's gericht op opleiden rond circulaire economie;
- Stagebank opgezet om studenten aan een circulaire stageplek te helpen;
- Start-ups zijn gericht ondersteund, zowel in begin als doorstart fase;
- Een web-shop (Looped Goods) is ingericht met circulaire producten;
- Kennisborging en er zijn community-of-practices georganiseerd. CIRCO heeft bedrijven geïnspireerd en geëquipeerd om circulaire producten, diensten en business modellen te (her)ontwerpen en te implementeren en daarmee de volgende resultaten behaald:
 - Community building: kennisuitwisselingsnetwerk van geïnteresseerde (productie)bedrijven en creatieve professionals is uitgebouwd;
 - Bedrijven ondersteunen: er zijn case-gerichte opleidingen (zgn workshop-Tracks) gegeven aan 133 bedrijven; per sector zijn maatwerk-Tracks ontwikkeld;
 - Branche- en regiogerichte aanpak: bedrijven worden geactiveerd in nauwe samenwerking met branche- en regio-organisaties;
 - Professionals opleiden: ontwerpers en architecten zijn in speciale Classes opgeleid op het gebied van circulair ontwerpen;
 - Kennisontwikkeling en -distributie: de opgebouwde kennis wordt vastgelegd, gestructureerd en ontsloten en is de basis voor een shared expertise centrum op het gebied van «circular design».

86

Vraag:

Op welke wijze hebt u de lidstaten en uw collega's tijdens de Milieuraad aangespoord om hun inspanningen ten aanzien van dierproefvrije testen verder te versterken?

Antwoord:

Deze vraag verwijst naar een motie van het Lid Wassenberg (Kamerstuk 21 501–08, nr. 721) die werd ingediend en aangenomen ná de Milieuraad van 19 maart jl. In die Milieuraad vond over chemische stoffen en dierproeven een presentatie plaats door de Europese Commissie van de Evaluatie van de Europese verordening REACH. Nederland heeft deze evaluatie verwelkomd (zie Kamerstuk 21501–08 nr. 715).

De Europese Commissie concludeert daarin dat de winst van REACH met betrekking tot proefdiergebruik vooral ligt in het feit dat dit niet vereist is voor stoffen die in een beperkt volume op de markt worden gebracht. Ook doordat registranten informatie afkomstig van dierproeven onderling moeten delen, worden veel nieuwe dierproeven vermeden. De evaluatie kwantificeert dit niet. Nederland heeft inmiddels voorgesteld om activiteiten om dierproeven te verminderen als aanvullend actiepunt te benoemen. In de loop van dit jaar zal er gelegenheid zijn in de Milieuraad aan te dringen op het vergroten van inspanningen het aantal dierproeven te verminderen, zoals bij de te verwachten bespreking van de Strategie naar een non-toxic environment.

87

Vraag:

Is er een lijst op komst met stoffen die wél in scheepsbrandstof mogen zitten, om zo ongewenste stoffen (gevaar voor mens en milieu) tegen te gaan?

Antwoord:

Er is geen nieuwe lijst voorzien met stoffen die in scheepsbrandstof mogen zitten. Een dergelijke lijst zou geen toegevoegde waarde hebben. De Europese stoffenwetgeving «Registrate, Evaluatie, Autorisatie en restrictie van Chemische stoffen» (REACH) voorziet namelijk in feite nu al in een lijst van toegestane stoffen in stookolie. REACH vereist voor elke stof een registratie. Daarin moet staan aangegeven voor welk gebruik de stof bedoeld is. Geschiktheid voor bijvoorbeeld scheepsbrandstof moet expliciet uit de registratie blijken. Dit is ook aangegeven in de brief die uw Kamer 14 maart jongstleden heeft ontvangen naar aanleiding van de documentaire Beerput Nederland (Kamerstuk 34 775 XII nr. 73).

88

Vraag:

Wat is het percentage biobrandstoffen in 2017 in het verkeer (uitgesplitst voor vliegverkeer, wegverkeer en scheepvaart)?

Antwoord:

Voor het zomerreces stuur ik de Kamer de jaarrapportage hernieuwbare energie vervoer 2017 van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) toe. Ik heb de NEa gevraagd om in dit rapport op deze vraag in te gaan.

89

Vraag:

Welke concrete maatregelen zijn er in 2017 genomen om de luchtkwaliteit rondom de intensieve veehouderij te verbeteren?

Antwoord:

In 2017 zijn de onderstaande verbeteringen in het systeem van de stalbeoordeling doorgevoerd die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit rondom veehouderijen. Deze zijn ook vermeld in de brief van 21 juni 2017 over aanpassingen stalbeoordeling Tacrav (Kamerstuk 28 973, nr. 193) en de brief van 16 januari 2018 over aanpassingen stalbeoordeling TacRav – professionaliseringsslag (Kamerstuk 28 973, nr. 196).

- een snellere en transparantere beoordeling van stalsystemen door de overgang van de Technische adviescommissie Regeling ammoniak en veehouderij (TacRav) naar de Technische AdviesPool (TAP),
- de mogelijkheid voor ontwikkelaars van stalsystemen om met een unieke emissiefactor voor ammoniak op de Rav-lijst te komen zodat innovatie wordt gestimuleerd en
- de oprichting van de Werkgroep Stalbeoordeling met stakeholders die input levert bij voorstellen voor de verdere verbetering van het stalbeoordelingssysteem.

Daarnaast dragen ook de onderstaande wijzigingen van regelgeving in 2017 bij aan verbetering van de luchtkwaliteit rondom veehouderijen:

- Jaarlijkse actualisering van de lijst met emissiefactoren fijnstof.
- In april 2017 is de Regeling ammoniak en veehouderij (Rav) gewijzigd met enkele verbeteringen, wijziging meetprotocol en een nieuw ammoniakemissiearm stalstelsel bij pluimvee.
- In april 2017 is de Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv) gewijzigd met een verhoging van de geuremissiefactoren voor parelhoenders.
- Op 1 november 2017 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl) gewijzigd. Het is nu mogelijk om bij het berekenen van de concentraties fijnstof af te wijken van de emissiefactoren op de fijnstoflijst. Hiermee wordt meer ruimte geboden voor innovatieve stallen en technieken met reductie fijnstof.
- In december 2017 is de Rav gewijzigd met diverse aanpassingen, o.a. luchtwassers voor geiten zijn opgenomen.

Vanaf 1 januari 2018 moeten ook de mestbassins van voor 1 juni 1987, net als alle andere mestbassins, zijn afgedekt.

90

Vraag:

Wanneer komen de oplossingen voor de knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit, opgesomd in het NSL?

Antwoord:

Zoals aangegeven in mijn brief van 24 april 2018 (Kamerstuk 30 175, nr. 291) worden deze aan beide Kamers toegezonden samen met de opbrengst van de zienswijzeprocedure en de doorrekening door TNO nadat gesprekken met de betreffende decentrale overheden zijn gevoerd. Het is mijn inzet het concept-kabinetsbesluit voor het zomerreces aan te bieden.

91

Vraag:

Zijn er al maatregelen tegen het stoken van hout in verband met de schadelijke stoffen die hierbij vrijkomen en de overlast die dit geeft, of zijn er maatregelen op komst?

Antwoord:

Ik heb recent een brief ontvangen van het Platform Houtrook en Gezondheid met aanbevelingen voor maatregelen. Zoals ik uw Kamer heb bericht wil ik een aantal aanbevelingen direct oppakken. Het gaat daarbij ten eerste om vóór het komende stookseizoen in te zetten op versterking van de bestaande voorlichting. Ten tweede wil ik op basis van een onafhankelijk advies een methode te ontwikkelen om objectief de hinder door houtrook te kunnen vaststellen en ten derde wil ik een stookalert ontwikkelen.

Ik wil de overige aanbevelingen graag samen met onder meer de VNG meenemen in het Schone Lucht Akkoord, al vergt een aantal aanbevelingen nader onderzoek en nadere afstemming om te bezien of en hoe deze kunnen worden uitgewerkt.