Beantwoording feitelijke vragen begroting 2024 HXII

Vraagnummer	Vraag en Antwoord
1	**Vraag:** Kunt u per artikel aangeven waar het beleidsmatig gereserveerde budget voor gereserveerd is? **Antwoord:** In totaal is op de beleidsbegroting van IenW in 2024 een budget van € 27,5 miljoen beleidsmatig gereserveerd. Dit houdt in dat deze budgetten benodigd zijn voor de voorzetting van het beleid, maar nog niet zijn vastgelegd in definitieve overeenkomsten met een wederpartij. Op onderstaande artikelen zijn de grootste beleidsmatige reserveringen getroffen: • Op artikel 11 Integraal Waterbeleid is een bedrag van € 10,2 miljoen beleidsmatig gereserveerd voor diverse opdrachten en onderzoek op het gebied van onder meer waterveiligheid, waterkwaliteit en klimaatadaptatie. • Op artikel 13 Water en Bodem is een bedrag van € 5 miljoen beleidsmatig gereserveerd voor het uitvoeren van diverse onderzoeken op het gebied van o.a. bodemkwaliteit, grond- en drinkwater en kennis. • Op artikel 19 Internationaal beleid is een bedrag van € 2,4 miljoen beleidsmatig gereserveerd voor onder andere opdrachten op het gebied van ruimtevaart en voor activiteiten in het kader van internationale diplomatie, waaronder het uitvoeren van missies voor het bedrijfsleven en het ondersteunen en faciliteren van delegaties en internationale bijeenkomsten. • Op artikel 22 Omgevingsveiligheid en Milieurisico's is een bedrag van € 3,9 miljoen beleidsmatig gereserveerd voor een communicatiecampagne voor asbest en een aantal kleinere opdrachten op het gebied van omgevingsveiligheid. Op artikel 16, 20 en 21 is het beleidsmatig gereserveerde bedrag kleiner dan € 1 miljoen en op artikel 14, 17, 23 en 24 is er geen sprake van beleidsmatige reserveringen.
2	**Vraag:** Kunt u aangeven hoeveel wegwerpcilinders voor lachgas zijn ingenomen door politie en douane? **Antwoord:** De politie heeft vanaf de inwerkingtreding van het lachgasverbod alle aangetroffen met lachgas gevulde cilinders in beslag genomen. De politie heeft in de periode januari tot en met 14 december 2023 67.500 lachgascilinders in beslag genomen. Door de douane is tot dusver dit jaar twee maal een kleine hoeveelheid lachgascilinders in beslag genomen tijdens accijnscontroles. Deze zijn per direct overdragen aan de politie en zijn inbegrepen in bovenstaande cijfers van de politie.
3	**Vraag:** Kunt u aangeven hoeveel wegwerpcilinders voor lachgas zijn aangetroffen in respectievelijk het zwerfafval, het restafval, op de milieustraten en bij de afvalenergiecentrales?

Antwoord:
De Nederlandse Vereniging van Reinigingsdiensten (NVRD) heeft recent laten weten gemiddeld ongeveer 7.200 lachgascilinders per week te hebben aangetroffen in de openbare ruimte. De Vereniging van Afvalbedrijven (VA) heeft in de periode januari t/m juli 2023 ongeveer 50.000 lachgascilinders aangetroffen in het restafval/afvalverbrandingsinstallaties.

4 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoe groot de verwerkingscapaciteit voor deze wegwerpcilinders in Nederland is? Kunt u ook aangeven of gebruik is gemaakt van buitenlandse verwerkingscapaciteit voor deze wegwerpcilinders? Zo ja, hoeveel cilinders zijn reeds in het buitenland verwerkt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Het ministerie van IenW is bekend met één verwerker in Nederland met een verwerkingscapaciteit van 250 cilinders per week. Het ministerie van IenW heeft geen zicht op waar gemeenten en afvalverwerkers de cilinders die zij aantreffen of aangeleverd krijgen (laten) verwerken en dus ook niet welk deel in het buitenland plaatsvindt.

5 **Vraag:**
Kunt u aangeven voor hoeveel explosies de wegwerpcilinders van lachgas hebben gezorgd in de inzamelvoertuigen, bij de scheiding van afval en in de afvalenergiecentrales?

Antwoord:
Het ministerie van IenW heeft geen zicht op de omvang van het aantal explosies van wegwerpcilinders in de afvalverwerking.

6 **Vraag:**
Kunt u aangeven hoe vaak een afvalenergiecentrale ongepland is gestopt in verband met deze explosies en wat daarbij de gemiddelde tijd is voordat deze installatie weer opnieuw in gebruik kon worden genomen?

Antwoord:
Het ministerie van IenW heeft geen zicht op hoe vaak individuele afvalenergiecentrales ongepland zijn stilgelegd en wat daarbij de gemiddelde tijd is voordat deze installaties weer opnieuw in gebruik kunnen worden genomen.

7 **Vraag:**
Kunt u een inschatting maken van de kosten die de afvalketen moet maken om te voorkomen dat deze wegwerpcilinder voor lachgas voor schade zorgen?

Antwoord:
De Nederlandse Vereniging van Reinigingsdiensten (NVRD) heeft op basis van een uitvraag bij hun achterban aangegeven dat de kosten van voorbewerking om te voorkomen dat lachgascilinders via het restafval in verbrandingsovens terechtkomen tussen de € 5 en € 50 per ton afval liggen. Dit is afhankelijk van de voorsorteringsmethode en in hoeverre dit plaatsvindt. Indien al het huishoudelijk restafval van de 93 meest stedelijke gemeenten wordt voorgesorteerd, worden de kosten op jaarbasis op basis van de uitvraag geschat op circa € 40 miljoen.

De Vereniging Afvalbedrijven (VA) heeft eveneens de kosten van mitigerende maatregelen in kaart gebracht voor afvalverwerkers. Zij komen tot de grove inschatting van 55-60 miljoen euro op jaarbasis. Dit betreft onder andere kosten voor extra sortering van restafval en extra noodzakelijk transport.

8 **Vraag:**
Wat is de omvang van de schade van explosies in euro's geweest in de afgelopen jaren? Wat is voor komend jaar de omvang van de te verwachten schade? Welke impact heeft dat op de tarieven voor burgers?

Antwoord:
De Vereniging Afvalbedrijven (VA) heeft onlangs in de media aangegeven dat afvalverwerkers 65 miljoen euro schade hebben geleden door ontploffende lachgascilinders. Het ministerie van IenW heeft geen kennis van de precieze onderbouwing van dit bedrag noch van de verwachte omvang van de schade voor het komende jaar. Gemeenten gaan over de hoogte van de afvalstoffenheffing, maar het ministerie van IenW heeft begrepen van de Nederlandse Vereniging van Reinigingsdiensten (NVRD) dat de extra kosten die gemeenten moeten maken door de problematiek van de lachgascilinders, waarschijnlijk zullen leiden tot een stijging van de afvalstoffenheffing die inwoners jaarlijks betalen.

9 **Vraag:**
Kunt u voortaan bij álle suppletoire begrotingen, ook die bij de Miljoenennota, de meerjarige doorwerking van mutaties laten zien en toelichten, zodat de Kamer deze (geïnformeerd) kan autoriseren?

Antwoord:
De begrotingsstukken worden opgesteld in lijn met de comptabiliteitwet en de daaruit volgende voorschriften die door het Ministerie van Financiën als kadersteller worden uitgedragen. Dit betekent dat bij de Miljoenennota inclusief bijbehorende ontwerpbegroting en de Voorjaarsnota en de daarmee samenhangende 1e suppletoire begroting meerjarige mutaties worden opgenomen en toegelicht.

Dit gebeurt in de vorm van een overzichtstabel per begroting met de belangrijkste meerjarige mutaties en meerjarige tabellen met de budgettaire gevolgen van beleid per begrotingsartikel. Voor de fondsen is een meerjarige verdiepingsbijlage opgenomen om meer inzicht te geven in de mutaties over de gehele looptijd van het fonds (veertien jaar), aangezien de budgettaire gevolgen tabellen zich beperken tot de eerste zes jaar.

Voor wat betreft de Najaarsnota inclusief 2e suppletoire begroting (hierna Najaarsnota) en het jaarverslag inclusief de Slotwet (hierna jaarverslag) geldt dat de wijzigingen in de begroting zich enkel richten op het uitvoeringsjaar, waarbij er in de regel geen sprake is van meerjarige effecten.

In aanvulling op het reguliere begrotingsproces is dit jaar voor het eerst op Prinsjesdag een aanvullende incidentele suppletoire begroting aangeboden naar aanleiding van de toezegging van de Minister van Financiën om op meerdere momenten in het begrotingsjaar integrale begrotingsaanpassingen te doen naast de huidige twee wettelijke momenten, te weten de eerste en tweede suppletoire

begrotingen. Ook de wijzigingen in de suppletoire begroting die met Prinsjesdag wordt aangeboden richten zich enkel op het uitvoeringsjaar en kennen in de regel dus geen meerjarige effecten.

Tot slot, op 22 november jl. bent u geïnformeerd over de evaluatie van de comptabiliteitswet 2016. In deze brief wordt aangekondigd dat u in de eerste helft van volgend jaar specifiek wordt geïnformeerd over de verdere verbeteringen in het begrotingsproces. Indien hieruit wijzigingen volgen in de voorschriften zal IenW deze uiteraard volgen.

10 **Vraag:**
Kunt u het bestedingsplan voor het programma voor vergroening van het reisgedrag (totaal 265 miljoen euro) aan de Kamer sturen? Kunt u toelichten hoe hiermee 0,3 tot 0,5 Mton CO2-reductie wordt gerealiseerd? Wat is uw reactie op het feit dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in de Klimaat- en Energieverkenning geen effect aan het programma kan toekennen omdat het nog onvoldoende concreet is?

Antwoord:
Voor het programma "vergroening van het reisgedrag" is de komende jaren € 114,7 mln. beschikbaar. De resterende middelen staan nog op de Aanvullende Post van het ministerie van Financiën. Deze zijn nodig om de volledige reductie te bereiken. Het bestedingsplan vindt u in de bijlage. De middelen worden ingezet om verschillende manieren van duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren, zoals het promoten van deelmobiliteit, de elektrificatie van de snorfiets, de verduurzaming van touringcars en het aanleggen van fietspaden [1]. Op moment van de doorrekening van de KEV 2023 waren de maatregelen nog niet concreet uitgewerkt. Onze verwachting is dat dit voor de doorrekening van de KEV 2024 wel het geval zal zijn.

[1] Kamerstuk 31305, nr. 414

11 **Vraag:**
Kunt u een overzicht sturen van alle rijksuitgaven voor schoon en emissieloos bouwmaterieel (bijvoorbeeld in de vorm van een bestedingsplan) en het deel hiervan dat via de IenW-begroting (en het Mobiliteitsfonds) loopt? Kunt u daarbij toelichten hoe deze uitgaven zich verhouden tot de 1 miljard euro die het Rijk in het 'Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen' aan de sector heeft toegezegd? Kunt u aangeven welke meetbare doelstellingen aan het programma zijn gekoppeld? Kunt u een uitsplitsing geven van de 403,8 miljoen euro voor laadinfrastructuur naar de diverse doelgroepen? Zijn extra uitgaven voor schoon en emissieloos bouwmateriaal al verwerkt in de projectbudgetten van Rijkswaterstaat en ProRail?

Antwoord:
Via het convenant en de instrumenten uit het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), wordt voor werk-, voer- en vaartuigen in de bouw invulling gegeven aan de volgende emissiereductiedoelstellingen en ambities voor 2030:
- 60% NOx-reductie in de bouw ten opzichte van 2018 (Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering);
- 0,4 Mton CO2-reductie t.o.v. 2019 (Klimaatakkoord);
- 75% minder gezondheidsschade t.o.v. 2016 (Schone Luchtakkoord).

Daarnaast geeft SEB perspectief bij vergunningaanvragen van bouwprojecten, in het bijzonder voor wat betreft stikstof. Daarmee draagt het programma bij aan de opgaves voor woningbouw, bereikbaarheid en energie. De aan uw Kamer toegestuurde onderzoeken laten zien dat de uitgewerkte routekaart SEB deze doelen bereikbaar maakt [1]. In totaal is er 1.045 mln. beschikbaar gemaakt voor SEB:

1. 900 miljoen aan stikstofmiddelen [2] zijn als volgt verdeeld [3]:
A) €360 miljoen voor de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB),
B) €275 miljoen voor de aanbestedende rijksdiensten (Rijkswaterstaat, Prorail, Rijksvastgoedbedrijf),
C) €85 miljoen voor het Kennis- en Innovatieprogramma / Kennis, Opschaling, Praktijkervaringsprogramma en
D) €180 miljoen voor de Specifieke Uitkering medeoverheden (SPUK SEB).

2. In het Klimaat en transitiefonds is €120 miljoen vrijgemaakt voor laadinfrastructuur op de bouwplaats [4]. Deze zullen eveneens via de hierboven genoemde instrumenten (A, B en D) worden ingezet, maar zijn niet aan de voorkant verdeeld over de instrumenten.

3. 25 miljoen euro is toegekend aan pilots [5]. Dit bedrag wordt in 2024 uitgeput.

In totaal staat er 998 miljoen op de begroting van IenW. Op 360 miljoen voor de SSEB (instrument A) na staat alles op het mobiliteitsfonds. De SSEB staat op H.XII. Tot slot staat 57 miljoen op de begroting van Binnenlandse Zaken ten behoeve van twee kennisprogramma’s (instrument C).

De middelen voor de aanbestedende Rijksdiensten (instrument D) gelden alleen voor de invulling van het ambitieuze niveau uit de routekaart SEB. Op dat niveau hebben de Rijkspartijen het convenant ook getekend. De kosten die SEB met zich meebrengt voor het basisniveau worden ingepast in de reguliere budgetten voor Prorail en RWS [6] voor instandhouding en lopende verkenningen. Daarnaast worden de kosten van het basisniveau, nu het convenant getekend is, aan de voorkant meegenomen in de kostenraming en de vaststelling van het nieuwe projectenbudget [7]. Dit geldt ook voor nieuw op te starten projecten (inclusief de projecten die recent vanwege stikstof zijn stilgelegd).

Voor wat betreft de uitsplitsing van de 403,8 miljoen euro voor laadinfrastructuur voor wegvervoer kan het volgende worden gemeld. Deze middelen zijn géén direct onderdeel van SEB. Bouwlogistieke voertuigen kunnen wel gebruik maken van deze middelen als zij tot één van de hieronder genoemde doelgroepen behoren waar deze middelen voor zijn toegekend. De middelen die in 2023 vanuit het Klimaat en transitiefonds voor laadinfrastructuur voor het wegvervoer zijn toegekend voor de periode 2023-2030 worden als volgt over de verschillende doelgroepen verdeeld:
- Laadinfrastructuur voor personen- en bestelauto's (voertuigcategorie M1 en N1) incl. taxi- en doelgroepenvervoer: € 192,3 miljoen;
- Laadinfrastructuur voor vrachtvervoer (voertuigcategorieën N2 en N3): €123,4 miljoen;
- Laadinfrastructuur voor OV-bussen (voertuigcategorie M2 en M3): €49,4

miljoen;
- Randvoorwaarden op orde (o.a. slim laden en laadprognoses): €38,7 miljoen.

[1] Kamerstuk 31209, nr. 244
[2] Kamerstuk 35334, nr. 133 en 34682/34335, nr. 108
[3] Kamerstuk 31209, nr. 244
[4] Kamerstuk 32813, nr. 1230
[5] Kamerstuk 32813, nr. 572
[6] Kamerstuk 31209, nr. 244
[7] Kamerstuk 31209, nr. 244

12 **Vraag:**
Kunt u toelichten waarom het in deze nota van wijziging mogelijk is om geld van de posten Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (risicoreservering Alkmaar-Amsterdam) en het modaliteitspecifieke budget Spoor in te zetten voor de aanvullende steun Openbaar vervoer? Waarom was het vrijvallen van 50 miljoen euro voor PHS (risicoreservering Alkmaar-Amsterdam) niet reeds voorzien in de ontwerpbegroting 2024 die kort hiervoor naar de Kamer is gestuurd?

Antwoord:
Het ingezette geld vanuit de risicoreservering (€ 50 mln) op het Mobiliteitsfonds (MF artikel 11) was bedoeld voor het mogelijke IenW-aandeel in de specifieke aanpak van de overweg Beverwijkerstraatweg en is geen onderdeel van het PHS-budget (MF artikel 17). Bij het opstellen van de ontwerpbegroting 2024 werd nog gewerkt aan de aanpak om het PHS-treindienstregelingsmodel tussen Alkmaar en Amsterdam mogelijk te maken. Recent, dit najaar, is in overleg met de regio vastgesteld dat een structurele aanpak op korte termijn niet haalbaar is en dat er daarom nu nog geen geld nodig is. Bij het BO MIRT zijn afspraken gemaakt over een tussentijdse oplossing[1] ten behoeve van de vaststelling van het Tracébesluit.

Het modaliteitspecifieke budget Spoor (€ 15 mln) betreft een kleine reservering om tegenvallers binnen het spoordomein op te vangen. Deze post was bij ontwerpbegroting 2024 nog niet ingezet.

[1] Kamerstuk 36 410 A, nr. 16

13 **Vraag:**
Kunt u in de volgende begroting voor het ministerie van IenW per artikel beter uitleggen hoe de grote uitgavenposten bijdragen aan het bereiken van de beleidsdoelen?

Antwoord:
Ja, dit is mogelijk. In opvolging van de toezegging die tijdens het wetgevingsoverleg over het jaarverslag 2021 is gedaan is in overleg met de vaste commissie van IenW en de voormalige begrotingsrapporteur van de Kamer (dhr. Koerhuis) stapsgewijs toegewerkt naar het verbeteren van de informatiewaarde van de begroting. In de begroting 2023 en 2024 is daartoe een pilot opgesteld (artikel 14 en 21) ter bevordering van de informatiewaarde en leesbaarheid van de begroting. Binnen het ministerie van IenW is al een traject ingezet met als doel

om de bij deze artikelen toegepaste verbeteringen ook door te voeren bij de overige beleidsartikelen op het begrotingshoofdstuk XII in de Ontwerpbegroting 2025. Hierbij wordt ook ingezet op het verbeteren van het inzicht in de wijze van besteding van de middelen in relatie tot de bijbehorende doelstellingen te verbeteren.

14 **Vraag:**
Kunt u de systematiek waarbij de doelen worden gesplitst in subdoelen en meetbare gegevens, zoals in artikel 14 en 21, voor de gehele begroting doorvoeren?

Antwoord:
Ja. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 13 is er reeds een traject gestart om dezelfde structuur zoals nu toegepast bij artikel 14 en 21 door te voeren bij alle beleidsartikelen. Hierbij zal worden ingegaan op doelen, subdoelen en meetbare gegevens.

15 **Vraag:**
Kunt u in de volgende versie van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) ook de fondsen (Mobiliteitsfonds en Deltafonds) volwaardig meenemen?

Antwoord:
Het Mobiliteitsfonds (MF) en Deltafonds (DF) zijn productbegrotingen en kennen als zodanig geen SEA. De geleverde producten zijn gekoppeld aan de prestaties waarover op de beleidsbegroting (begrotingshoofdstuk XII) gerapporteerd en verantwoord wordt. Evaluaties op beleidsterreinen die raken aan de domeinen van het MF en DF worden daarom weergegeven op de SEA van Hoofdstuk XII bij de hoofdthema's water en bodem, wegen en verkeersveiligheid, en luchtvaart en maritiem.

16 **Vraag:**
Kunt u alle artikelen van de IenW-begroting opnemen in de SEA?

Antwoord:
Alle beleidsartikelen van begrotingshoofdstuk XII zijn reeds opgenomen in de SEA. De niet-beleidsartikelen vallen buiten de scope van de SEA en worden daarom niet opgenomen.

17 **Vraag:**
Kunt u in de volgende versie van de SEA beter kijken naar de timing van de periodieke rapportages en deze waar nodig aanpassen aan geplande herijkingen van het beleid?

Antwoord:
Elk beleidsartikel wordt in principe eens in de zeven jaar integraal doorgelicht. De planning van deze periodieke rapportages is opgenomen in de SEA. De geplande herijkingen van het beleid hebben meer betrekking op specifieke beleidsterreinen binnen een begrotingsartikel en lopen daarom niet altijd mee in het ritme van de periodieke rapportage.

18 **Vraag:**
Kunt u een reactie geven op de factsheet brede welvaart van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), met name voor die indicatoren waarbij de brede welvaart in Nederland is gedaald en/of Nederland in internationaal opzicht minder goed scoort?

Antwoord:
In de factsheet brede welvaart van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) wordt brede welvaart gedefinieerd als “de kwaliteit van leven hier en nu en de mate waarin deze ten koste gaat van de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld”. De factsheet bevat 43 indicatoren die passend zijn bij de beleidsthema’s van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij meer context nodig is voor een passende duiding op de specifieke scores. De indicatoren tonen echter wel de uitdagingen aan die Nederland voorstaan, waarin een hoge bevolkingsdichtheid, ruimtegebruik, water- en bodembeleid, ambities op duurzaamheid en mobiliteitsbeleid bij een aantal indicatoren op gespannen voet met elkaar staan. Deze spanningen komen dankzij discussies rondom het thema brede welvaart steeds meer naar de voorgrond, waardoor de noodzaak tot het maken van integrale beleidsafwegingen over de verschillende beleidsthema’s heen steeds belangrijker wordt. Het ministerie heeft de factsheet laten opstellen om inzicht te geven, maar ook te krijgen, op waar het ministerie haar beleid nog op moet versterken of verbeteren. Met behulp van brede welvaart kan de beleidsvorming en -advisering op een transparantere manier plaatsvinden, met meer oog voor de gevolgen van sectoraal beleid op de kwaliteit van leven hier en nu, en de brede welvaart van latere generaties of van die van mensen elders in de wereld.

19 **Vraag:**
Kunt u een stand van zaken geven van het overleg met de regionale ov-bedrijven hoe de structurele verhoging van 300 miljoen euro per jaar ter beschikking wordt gesteld?

Antwoord:
In de Kamerbrief van 17 november jl. [1] is geschetst welke aanpak er gekozen is om met de ov-sector tot goede afspraken te komen over de inzet van deze middelen. In het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) worden de ijkpunten, doelstellingen en aanpalende afspraken over het op peil houden van het regionaal ov verkend en wordt besproken hoe de verbetering inzichtelijk kan worden gemaakt. In het NOVB van november is gesproken over de verdeelsleutel van de middelen over de provincies en vervoerregio’s en zijn procesafspraken gemaakt over (beleids)kaders en monitoring. In het NOVB van februari is de ambitie om hierover afspraken te maken, waarover de Kamer daarna geïnformeerd zal worden.

Het uitgangpunt is dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de reguliere, wettelijke financiële verhoudingen tussen het Rijk en de decentrale overheden, zoals het beschikbaar stellen van de middelen via de Brede Doeluitkering (BDU) en via een Decentralisatie Uitkering uit het Provinciefonds (PF). Op deze manier krijgen de decentrale overheden de beschikbaarheid over aanvullende middelen om passend bij de eigen verantwoordelijkheid en situatie maatregelen te nemen om het ov-aanbod te verbeteren. Het amendement geeft mee dat de middelen voor 2024 eventueel ook nog beschikbaar kunnen worden gesteld via de

begroting van IenW. Dit is met name relevant voor de vervoerregio's Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag die via de BDU worden bekostigd. In het NOVB wordt de praktische uitvoerbaarheid van de verschillende vormen van financiering in 2024 besproken.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 811

20 **Vraag:**
Wat is de invloed van het Amerikaanse Department of Transportation op de notificatie die in de brief staat over de opschorting van spoor 1 van het krimpbesluit onverkort naar spoor 2 door te zetten?

Antwoord:
Zoals in de brief van 14 november 2023[1] staat opgenomen was er sprake van twee nieuwe feiten. Het Amerikaanse Department of Transportation heeft op 2 november 2023 een order uitgevaardigd. Daarbij staat onder andere dat zij het voortzetten van spoor 1, zonder volgen van de balanced approach-procedure, zien als een schending van de EU-regels en de VS-EU Air Transport Agreement uit 2008. Voorts heeft de Europese Commissie op 13 november 2023 een brief gestuurd waarin ernstige zorgen worden overgebracht over het niet volgen van de balanced approach-procedure voor de uitvoering van spoor 1, per 31 maart 2024. In de brief staat verder dat de Europese Commissie zich nadrukkelijk het recht voorbehoudt een infractieprocedure tegen Nederland te starten in de eerstvolgende infractieronde, wegens het in haar ogen niet naleven van Europese regelgeving. Op basis van deze stellingname van de Europese Commissie heeft het kabinet besloten tot het opschorten van spoor 1, in ieder geval totdat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan in de cassatieprocedure.

Dit heeft geen directe relatie met spoor 2, echter in de consultatieperiode van de balanced approach-procedure hebben verdragspartners Canada en de Verenigde Staten, vanwege de impact op trans-Atlantische vliegtuigbewegingen, ernstige zorgen uitgesproken over de capaciteitsreductie op Schiphol. Gelet daarop is er regelmatig overleg met beide landen en zal dit overleg worden voortgezet tijdens de notificatieprocedure en daarna.

[1] Kamerstukken II 2023/24 29665, nr. 488

21 **Vraag:**
Wat is het verschil tussen de eerdere experimenteerregeling (om het aantal nachtvluchten te beperken tot 29.000 vliegbewegingen) en de huidige experimentregeling die nu niet wordt doorgezet aangezien in beide gevallen de capaciteit beperkt wordt?

Antwoord:
Waarschijnlijk wordt gedoeld op de experimenteerregeling uit 2017 met een limiet van 32.000 nachtvluchten. De tijdelijke regeling volumeplafond nachtvluchten Schiphol trad per 1 november 2017 inwerking om vooruitlopend op het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol (NNHS) een maximale grens van het aantal nachtbewegingen op 32.000 vast te stellen. Het betrof een experimenteerregeling waarin vervangende grenswaarden Lnight zijn vastgesteld, passend bij een maximumaantal vliegtuigbewegingen in de nacht van

32.000. Het maximum aantal vliegtuigbewegingen (handelsverkeer) op Schiphol werd niet beperkt als gevolg van deze regeling. De experimenteerregeling uit 2023 heeft tot doel tijdelijk vervangende grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten voor zowel Lden als Lnight vast te stellen en na te leven met inachtneming van de regels voor strikt preferentieel baangebruik van het NNHS en om hierbij eventuele uitvoeringstechnische problemen te signaleren. Bovendien heeft deze regeling ten doel om ten behoeve van de ontwikkeling van een toekomstig nieuw normenstelsel te verkennen welke rol de grenswaarden in de huidige handhavingspunten kunnen vervullen met betrekking tot individuele bescherming van omwonenden tegen lokale geluidhinder. De regeling geeft in de praktijk ruimte voor 460.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer per jaar.

22 **Vraag:**
Welke internationale en Europese afspraken beperken Nederland nu om spoor 1 van de krimp van Schiphol door te zetten? Is er een mogelijkheid tot aanpassing van deze verdragen?

Antwoord:
Luchtvaartmaatschappijen die naar, van of via Nederland willen vliegen, moeten landingsrechten hebben en voldoen aan de in Nederland geldende EU en nationale voorschriften op het gebied van de luchtvaart zoals het hebben van slots. Afspraken over landingsrechten zijn vastgelegd in luchtvaartverdragen die Nederland zowel in EU- als in bilateraal verband afsluit. Slots worden in Nederland gealloceerd door de onafhankelijke slotcoördinator. Een luchtvaartmaatschappij kan geen slots opeisen op basis van landingsrechten. De capaciteitsreductie op Schiphol wordt gerealiseerd door het reduceren van het aantal slots en niet door het beperken van de landingsrechten die zijn vastgelegd in luchtvaartverdragen. Afspraken over landingsrechten worden dan ook niet geschonden met de voorgenomen capaciteitsreductie.

Zoals in de Kamerbrief “Stand van zaken Hoofdlijnenbesluit Schiphol” van 14 november 2023 [1] is aangegeven, hebben onder andere de Verenigde Staten en Canada zorgen geuit inzake de capaciteitsreductie op Schiphol. In een order die het Amerikaanse Department of Transportation op 2 november 2023 heeft uitgevaardigd wordt aangegeven dat de Verenigde Staten het voortzetten van spoor 1, zonder het volgen van de balanced approach-procedure, zien als een schending van het luchtvaartverdrag tussen EU-VS luchtvaartverdrag uit 2003. In het milieuartikel in het EU-VS luchtvaartverdrag (artikel 15) zijn afspraken over het volgen van deze balanced-approach procedure vastgelegd.

Luchtvaartverdragen kunnen aangepast worden, al zullen wel alle verdragsluitende partijen hiermee in moeten stemmen. Aanpassing van artikel 15 van het EU-VS luchtvaartverdrag is dus alleen mogelijk indien alle EU lidstaten, de Europese Unie en de Verenigde Staten daar overeenstemming over kunnen bereiken. Concreet betekent dit dat krimp impact heeft op internationale verdragen zoals de U.S.-EU Air Transport Agreement uit 2007, dat er eventueel sprake is van het moeten doorlopen van een balanced approach procedure (cf. EU nr. 598/2014) en er is impact op de slotverordening (cf. EEG nr. 95/93).

Het kabinet is overigens van mening dat voornoemde afspraken niet in de weg staan om het anticiperend handhaven te beëindigen en de experimenteerregeling vast te kunnen stellen, omdat er naar het oordeel van het

kabinet geen sprake is van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking. Het gerechtshof van Amsterdam heeft dit bevestigd in zijn arrest van 7 juli 2023. Tegen dit arrest is cassatieberoep ingesteld bij de Hoge Raad. De uitspraak wordt niet voor het tweede kwartaal van 2024 verwacht.

[1] Kamerstuk 29665-488

23 **Vraag:**
Wat is de impact van het opschorten van spoor 1 op de omgeving? Wat zijn daarbij de verwachtingen op gezondheidseffecten voor de omwonenden in verband met slaapverstoring en geluidsoverlast?

Antwoord:
Het kabinet heeft besloten tot het opschorten van spoor 1, in ieder geval totdat de Hoge Raad uitspraak heeft gedaan in de cassatieprocedure. Deze uitspraak wordt niet voor het tweede kwartaal van 2024 verwacht. Voorlopig wordt het anticiperend handhaven voortgezet. De precieze impact op de omgeving is lastig te duiden, omdat dit afhankelijk is van meerdere factoren. Het aantal vliegtuigbewegingen zal in het gebruiksjaar 2024 door het opschorten wel hoger zijn dan mogelijk was binnen de geluidsruimte van de experimenteerregeling. Er is ruimte voor 483.000 bewegingen. Of dit aantal wordt gerealiseerd is afhankelijk van de vliegschema's van de vliegtuigmaatschappijen. Het afgelopen gebruiksjaar is bijvoorbeeld het aantal vliegtuigbewegingen uitgekomen rond de 433.000, ondanks dat er een hoger aantal mogelijk was. Een toename in vliegtuigbewegingen zal naar verwachting een negatieve impact op de omgeving hebben in termen van geluidhinder. Voor wat betreft de slaapverstoring zal er vermoedelijk weinig verschil zijn, omdat de experimenteerregeling geen gevolgen had voor het maximum aantal vliegtuigbewegingen in de nacht. Ondanks het opschorten van spoor 1 blijven de noodzaak en het doel om de balans tussen Schiphol en haar leefomgeving te herstellen bestaan. Het kabinet zet dan ook de balanced approach-procedure voort om de geluidshinder terug te dringen en dit vast te leggen in regelgeving.

24 **Vraag:**
Wat is de impact van het opschorten van spoor 1 op de CO2-uitstoot en de stikstofuitstoot van Schiphol de komende jaren tot 2030?

Antwoord:
De precieze impact op de CO2-uitstoot en stikstofuitstoot is moeilijk te duiden, omdat dit afhankelijk is van meerdere factoren. Het aantal vliegtuigbewegingen zal in het gebruiksjaar 2024 door het opschorten van spoor 1 wel hoger zijn dan mogelijk was binnen de geluidsruimte van de experimenteerregeling. Er is ruimte voor 483.000 bewegingen. Of dit aantal wordt gerealiseerd is afhankelijk van de vliegschema's van de vliegtuigmaatschappijen. Het afgelopen gebruiksjaar is bijvoorbeeld het aantal vliegtuigbewegingen uitgekomen rond de 433.000, ondanks dat er een hoger aantal mogelijk was. Een toename in vliegtuigbewegingen zal naar verwachting tot gevolg hebben dat er meer CO2 en stikstof wordt uitgestoten. De hoeveelheid stikstof die uitgestoten mag worden, is begrenst door de natuurvergunning van Schiphol die onlangs is verleend.

25 **Vraag:**
Hoe vaak is de geluidsruimte rondom Schiphol overschreden en op welke

punten?

Antwoord:
In de bijlage is een tabel opgenomen met de gevraagde gegevens. Daarbij zijn ook twee kaarten opgenomen waarin de locatie van de handhavingspunten is weergegeven.

26 **Vraag:**
Wat is het effect van een vierde aanvliegroute op de andere aanvliegroutes? Wordt overlast daarbij aantoonbaar verminderd?

Antwoord:
Op 16 oktober is de Kamer geïnformeerd over het vervolg proces van het programma luchtruimherziening [1]. Tijdens de demissionaire periode wordt er gewerkt aan het eerste (schets)ontwerp van de nieuwe inrichting van het Nederlandse luchtruim. Besluitvorming over een (schets)ontwerp is aan het nieuwe kabinet. Daarmee worden ook de veranderende verkeerspatronen van en naar Schiphol inzichtelijk. De nieuwe inrichting van het luchtruim zorgt voor een uitbreiding van het bestaande militaire oefengebied in het noorden van Nederland. Dit is essentieel voor het verruimen van de militaire missie-effectiviteit, mede door het oefenen met het nieuwe gevechtsvliegtuig van Defensie, de F-35. De uitbreiding van het oefengebied leidt ertoe dat de bestaande verkeersstromen uit het noord- en zuidoosten zullen verplaatsen. Om tegelijkertijd te zorgen dat er zo kort en direct mogelijk vanuit het zuidoosten gevlogen wordt, is een vierde naderingspunt nodig. Het vierde naderingspunt zorgt er ook voor dat er over andere naderingspunten minder gevlogen wordt. Op het schetsontwerp moet een uitgebreide effectanalyse op milieu- en andere effecten worden uitgevoerd. De nieuwe inrichting van het luchtruim geeft vervolgens de mogelijkheid om hoger aan te vliegen en dichterbij de luchthaven geluidsoverlast te beperken.

[1] Kamerstuk 31936-1117

27 **Vraag:**
Wat is de prognose voor wanneer de normen van de World Health Organization (WHO) voor luchtkwaliteit in Nederland zijn behaald met het huidige (nationale én Europese) luchtkwaliteitsbeleid?

Antwoord:
Het is onzeker wanneer de advieswaarden van de WHO behaald kunnen worden. Het hangt af van het tempo waarmee in de komende jaren maatregelen genomen worden op het terrein van onder andere klimaat, energie en stikstof, en van het tempo waarin dat in de landen om ons heen gebeurt. Daarom pleit Nederland ook voor een ambitieuze maar haalbare EU-richtlijn Luchtkwaliteit, waarin de nieuwe grenswaarden voor de meest luchtvervuilende stoffen in 2030 overeenkomen met het meest ambitieuze tussendoel op weg naar de advieswaarden van de WHO (‘Interim target 4’) . Met deze ambitie kan Europa

het pad inzetten richting de WHO-advieswaarden en Zero Pollution in 2050.

28 **Vraag:**
Kunt u stapsgewijs toelichten hoe een vergunning voor de vervuilende industrie, zoals bijvoorbeeld de kooksfabriek 2 of bepaalde productieprocessen van Chemours, kan worden ingetrokken? Welke nationale wetgeving moet er worden aangepast om dit mogelijk te maken?

Antwoord:
Er zijn drie gevallen waarin op basis van de wetgeving de omgevingsvergunning ingetrokken moet worden:

1. als de vergunning tot stand is gekomen door instemming van een ander bestuursorgaan en dat andere bestuursorgaan verzoekt om intrekking (artikel 5.41 Omgevingswet);
2. als het niet mogelijk is om de Best Beschikbare Technieken [1] toe te passen (artikel 8.100, onderdeel a, Besluit kwaliteit leefomgeving); of
3. als er sprake is van een stortplaats of afvalvoorziening als deze gesloten wordt (artikel 8.100, onderdeel b, Besluit kwaliteit leefomgeving).

Daarnaast kan het bevoegd gezag op grond van artikel 18.10 van de Omgevingswet bij wijze van sanctie een omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk intrekken als:

- degene die de activiteit verricht in strijd met de voor de activiteit geldende regels handelt;
- de aanvrager de omgevingsvergunning heeft gekregen op basis van een onjuiste of onvolledige opgave van gegevens; of
- in de vergunning staat dat deze alleen geldt voor de aanvrager en toch een ander de activiteit verricht.

Het intrekken van een vergunning vindt plaats volgens dezelfde procedure als het verlenen van een vergunning. In deze procedure worden alle betrokken belangen van zowel bevoegd gezag als van de vergunninghouder meegenomen en tegen elkaar afgewogen. Alvorens deze procedure wordt opgestart moet de vergunninghouder in de gelegenheid worden gesteld om binnen een redelijke termijn alsnog te voldoen aan de vergunningvoorschriften.

Er hoeft dus geen nationale wetgeving aangepast te worden om omgevingsvergunningen in te kunnen trekken. Binnen de tot 1 januari 2024 geldende wettelijke kaders van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) was dit al mogelijk en de vanaf 1 januari 2024 geldende Omgevingswet geeft het bevoegd gezag zelfs meer mogelijkheden om vergunningen in te trekken als de bescherming van de gezondheid in het geding is.

[1] Het begrip Beste Beschikbare Technieken (BBT) staat voor de meest doeltreffende methoden die technisch en economisch haalbaar zijn, om emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu van een bedrijf te voorkomen.

29 **Vraag:**
Hoeveel geld wordt er per jaar tot 2030 uitgetrokken voor het Nationaal Programma Circulaire Economie?

Antwoord:
In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) is in hoofdstuk 6 (p.164-

165) een overzicht opgenomen van de middelen die in artikel 21 van 2023 tot 2030 beschikbaar zijn. Hieronder zijn de cumulatieve bedragen opgenomen. Zie bijlage.

30 **Vraag:**
Kunt u in een tabel het volgende uiteenzetten: (1) welke potentieel zeer zorgwekkende stoffen er in Nederland worden geproduceerd en uitgestoten, (2) wat het potentiële risico is van deze stoffen, (3) hoe lang deze stoffen al geproduceerd worden en (4) wanneer de definitieve evaluatie wordt verwacht?

Antwoord:
Een Zeer Zorgwekkende Stof (ZZS) is gedefinieerd als een stof die voldoet aan de criteria opgenomen in artikel 57 van de EU verordening REACH waarin (combinaties van) zeer schadelijke eigenschappen staan vermeld zoals kankerverwekkend en hormoonverstorend. Van een potentieel ZZS (pZZS) is nog niet vastgesteld of deze stof die zeer schadelijke eigenschappen heeft, alleen is bekend dat dit in EU-trajecten wordt onderzocht. Na afronding van zo'n onderzoek wordt de stof weer van de pZZS lijst afgehaald. Indien de zeer schadelijke eigenschappen zijn aangetoond, wordt de stof opgenomen op de ZZS-lijst en anders wordt de stof alleen geschrapt. De pZZS-lijst is dus een signaleringslijst die continu in verandering is en met stoffen waarvan nog niet met zekerheid te zeggen is of en, zo ja, welke schadelijke eigenschappen deze hebben. Er is geen landelijk overzicht van emissies van pZZS en er geldt, anders dan voor ZZS-emissies, geen generieke informatieplicht voor bedrijven waar deze emissies vrijkomen.
Er staan ongeveer 2200 stoffen op de ZZS lijst, de lijst met stoffen waarvan is vastgesteld dat ze de schadelijke eigenschappen hebben als genoemd in art 57 REACH. Als bedrijven deze stoffen uitstoten, geldt de rapportage- en minimalisatieplicht die onder meer inhoudt dat de emissies moeten worden voorkomen of, als dat niet mogelijk is, zo ver mogelijk worden gereduceerd. In de loop van 2024 wordt de ZZS database actief. Deze zal een landelijk overzicht geven van de ZZS emissies die aan de bevoegde autoriteiten worden gerapporteerd.

31 **Vraag:**
Hoeveel extra nationaal budget zeggen de omgevingsdiensten nodig te hebben om hun taken goed uit te kunnen voeren?

Antwoord:
Op dit moment is niet bekend of omgevingsdiensten extra geld nodig hebben voor een goede uitvoering van hun taken. In het kader van het interbestuurlijke programma voor de versterking van het VTH-stelsel loopt op dit moment een traject om in beeld te brengen wat een robuuste financiering van de omgevingsdiensten is. Daarbij is het goed aan te tekenen de omgevingsdiensten grotendeels worden gefinancierd door de provincies en gemeenten die opdrachtgever en eigenaar zijn. De rijksoverheid keert via een algemene uitkering in het gemeente- en provinciefonds middelen uit voor dekking van de kosten van de bevoegde gezagen. Het is de verantwoordelijkheid van de provincies en gemeenten hiervan voldoende middelen vrij te maken voor de omgevingsdiensten. In uitzonderlijke gevallen ontvangen de omgevingsdiensten via een specifieke uitkering geld van de rijksoverheid. Daarnaast stelt de staatssecretaris middelen beschikbaar voor overkoepelende zaken in het VTH-

stelsel die voor alle omgevingsdiensten bedoeld zijn zoals kennisinfrastructuur, datakwaliteit en informatievoorziening. Over de financiering van de gezamenlijke maatschappelijke opgave wordt afgestemd in het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel.

32 **Vraag:**
Klopt het dat het budget voor de circulaire economie in 2024 en 2025 wordt verhoogd, maar in 2026, 2027 en 2028 weer wordt verlaagd? Wat is de verklaring voor deze trend?

Antwoord:
In het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) is in hoofdstuk 6 (p.164-165) een overzicht opgenomen van de middelen die in artikel 21 van de IenW begroting van 2023 tot 2030 beschikbaar zijn. De cumulatieve bedragen uit dit overzicht zijn in onderstaande tabel opgenomen. In feite is geen sprake van een verlaging van de budgetreeks vanaf 2026, maar van het aflopen van een meerjarige ophoging. In de jaren 2023 tot 2025 is jaarlijks 15 miljoen toegevoegd aan het reguliere budget. Bovendien loopt de incidentele budgetreeks voor circulaire ketenprojecten in 2027 af. Als gevolg van deze aflopende reeks zullen keuzes moeten worden gemaakt ten aanzien van de uitvoering van het NPCE. Zie bijlage.

33 **Vraag:**
Hoe is het principe ‘de vervuiler betaalt’ meegenomen in het opstellen van de begroting voor uw ministerie?

Antwoord:
Het principe ‘de vervuiler betaalt’ is één van de tien basisprincipes voor het borgen van een goede milieukwaliteit [1]. Daarom speelt het toepassen hiervan een belangrijke rol bij de beleidsontwikkeling. Ook wordt rekening gehouden met de rechtvaardigheid van de toepassing van dit principe in lijn met de kabinetsreactie op het WRR Rapport *Rechtvaardigheid in klimaatbeleid* [2]. En speelt het principe bij Europese beprijzing via bijvoorbeeld het EU emissiehandelssysteem een belangrijke rol.

Daadwerkelijke beprijzing op nationaal niveau leidt tot inkomsten van de Staat. Die worden onder meer in beeld gebracht via het Belastingplan 2024 en niet in de begroting van Infrastructuur en Waterstaat. Wel wordt in de begroting ingegaan op een aantal beprijzingsmaatregelen voor mobiliteit en de circulaire economie of verkenningen daarvoor. Van de belangrijkste beleidsontwikkelingen op dit gebied wordt in de begroting van IenW melding gemaakt in bijlage 6: de Strategische Evaluatie Agenda.

[1] Kamerstuk 28663 nr. 78
[2] Kamerstuk 32813, nr. 1236

34 **Vraag:**
Welke kosten heeft u de afgelopen vijf jaar, uitgesplitst naar jaar, gemaakt voor waterzuivering als gevolg van door de mens veroorzaakte vervuiling?

Antwoord:
De kosten voor de afvalwaterzuivering worden door de waterschappen gemaakt.

Zij heffen hun eigen belasting middels de zuiveringsheffing (voor een overzicht van de hoogte hiervan: zie bijlage), waarvoor de grondslag in de Waterschapswet ligt. De tarieven worden door de waterschappen zelf vastgesteld. Zuiveren gebeurt voor zowel huishoudens als bedrijven.
In de Rijksbegroting is via de post Deltafonds subsidie verstrekt aan de waterschappen voor aanvullende zuivering van medicijnresten bij rioolwaterzuiveringen. Voor het eerst is er subsidie verstrekt in 2022 namelijk € 1,2 miljoen en in 2023 € 5,2 miljoen. In totaal is er € 60 miljoen gereserveerd tot en met 2026.

35 **Vraag:**
Welke kosten heeft u de afgelopen vijf jaar, uitgesplitst naar jaar, gemaakt voor bodemsanering als gevolg van door de mens veroorzaakte vervuiling?

Antwoord:
In de periode 2019 t/m 2023 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderstaande uitgaven gedaan voor de aanpak van bodemverontreiniging die te relateren is aan menselijke activiteiten:

2019: € 116 mln.
2020: € 115 mln.
2021: € 86 mln.
2022: € 99 mln.
2023: € 90 mln.

* Inclusief decentralisatie uitkering (DU) voor bodemsanering en apparaatskosten Wet bodembescherming via het Gemeente- en Provinciefonds met gemiddeld jaarlijks bedrag voor de convenantperiode 2016-2020.

36 **Vraag:**
Waar wordt de vijf miljoen euro ter uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) door alle gemeenten en provincies aan uitgegeven? Vinden gemeenten en provincies dit voldoende? Moet het budget niet worden verhoogd?

Antwoord:
Met de Specifieke Uitkering van het Schone Lucht Akkoord wordt cofinanciering gegeven aan projecten van gemeenten en provincies die zijn aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord. Het gaat hierbij om projecten gericht op verlaging van emissies, pilots en bijvoorbeeld het bevorderen van communicatie en bewustwording. Elk jaar wordt een overzicht openbaargemaakt van de toegekende projecten. Dit overzicht is terug te vinden op de website van het Schone Lucht Akkoord: https://www.schoneluchtakkoord.nl/schone-lucht-akkoord/specifieke-uitkering-schone-lucht-akkoord/

Voor het Schone Lucht Akkoord was €50 mln. beschikbaar gesteld voor de periode 2020 t/m 2023. Voor 2024 en 2025 is vervolgens € 20 mln. extra vrijgemaakt binnen de begroting van IenW voor de voortzetting van het Schone Lucht Akkoord. Er zijn echter steeds meer gemeenten die meedoen aan het Schone Lucht Akkoord. Hierdoor moet het beschikbare budget over steeds meer projecten verdeeld worden.

In de eerste helft van 2024 zal de voortgangsmeting van het Schone Lucht

Akkoord uitkomen. Daaruit gaat blijken of Nederland nog op koers ligt om de doelen van het Schone Lucht Akkoord te halen. Ook wordt, naar verwachting, in de eerste helft van 2024 een akkoord bereikt over de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit en voor industriële emissies. Met die informatie kan beter worden inschatten wat nog nodig is om de gestelde doelen te halen.

Met de huidige beschikbare budgetten wordt er op ingezet om te voldoen aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit en het realiseren van de doelen van het Schone Lucht Akkoord. De verplichtingen die voortvloeien uit de huidige en toekomstige richtlijnen (bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit en industriële emissies) vragen om voldoende structurele financiering, ook voor de verplichte monitoringsinspanningen van het RIVM. Het is aan een volgend kabinet om mede op basis van de voortgangsmeting en de uitkomsten van het Europese wetgevingsproces definitief vast te stellen of de huidige budgetten voldoende zijn.

37 **Vraag:**
Hoeveel van de door Schiphol uitgekochte boeren handelden met een PAS-vergunning?

Antwoord:
Van de door Schiphol uitgekochte agrarische bedrijven beschikten twee agrarische bedrijven over een natuurvergunning, waarbij aanspraak werd gedaan op de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).

38 **Vraag:**
Hoeveel PAS-melders kunnen er gelegaliseerd worden met de stikstofruimte die Lelystad Airport nodig heeft?

Antwoord:
Op 20 december is de Tweede Kamer jl. per brief [1] geïnformeerd over de voortgang rond Lelystad Airport. In deze brief is aangegeven dat Lelystad Airport het ministerie van IenW heeft laten weten dat zij bij de Minister voor Natuur en Stikstof, het bevoegd gezag in het kader van de Wnb voor de luchthaven, nadere informatie heeft aangeleverd voor de reeds aangevraagde natuurvergunning van 1 oktober 2020. Het is aan het bevoegd gezag om de vergunningaanvraag te beoordelen en daarop een besluit te nemen. In eerdere uitlatingen heeft de luchthaven aangegeven dat, voor zover er aangekochte stikstofruimte resteert (dus na de afroming van 30% en inzet voor mitigatie van aangevraagde activiteiten) deze door het bevoegd gezag aangewend mag worden om bijvoorbeeld PAS-meldingen te legaliseren.

[1] Kamerstuk 2023Z20627

39 **Vraag:**
Wordt de omvorming van ProRail doorgezet, mede gelet op de vorming van een nieuw kabinet?

Antwoord:
Het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail is op dit moment aanhangig bij de Tweede Kamer en recent gewijzigd zodanig dat ProRail B.V. blijft

en een privaatrechtelijk zbo wordt. De omvorming van ProRail is controversieel verklaard, dat houdt in dat het aan de Tweede Kamer is om te beslissen of de parlementaire behandeling zal worden voortgezet. Ook kan een nieuw kabinet besluiten tot een andere vormgeving van ProRail.

40 **Vraag:**
Hoe wordt de doelstelling ten aanzien van het op peil houden van de kwaliteit van het bestaande hoofdwegennet precies meetbaar gemaakt?

Antwoord:
De prestaties van de infrastructuur worden gemeten en uitgedrukt in prestatie-indicatoren. De indicatoren leggen de verbinding tussen de sturing op en verantwoording over de gewenste prestaties waarvoor RWS budget heeft gekregen. Hierover wordt de Kamer jaarlijks geïnformeerd. Voorbeelden van prestatie-indicatoren zijn:

- voldoen aan norm gladheidbestrijding (binnen 2 uur preventief strooien);
- deel van lengte en tijd (%) dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rij- of vluchtstroken zijn afgesloten als gevolg van aanleg of geplande onderhoudswerkzaamheden

41 **Vraag:**
Hoeveel euro wordt er precies beschikbaar gesteld voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid?

Antwoord:
Het Rijk heeft tot 2030 € 500 miljoen beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet (de Investeringsimpuls verkeersveiligheid). Hiervan is € 50 miljoen bestemd voor vernieuwende maatregelen op het gebied van fietsveiligheid, waarmee er € 450 miljoen resteert om uit te geven conform de systematiek van de investeringsimpuls. Met de investeringsimpuls wordt door het Rijk in verschillende tranches (aanvraagrondes) voor maximaal 50% bijgedragen aan *bewezen* effectieve infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Hierbij valt te denken aan het verbreden van fietspaden, aanleggen van fietsstraten en het creëren van een schoolzone. Tijdens de eerste twee tranches (in 2020 en 2022) heeft het Rijk reeds voor € 235 miljoen bijgedragen aan dergelijke maatregelen. Voor de volgende aanvraagrondes resteert daarmee nog een kleine € 220 miljoen. Ook heeft de Kamer bij amendement € 10 miljoen beschikbaar gesteld, bedoeld voor een daadkrachtige uitvoering van het SPV. Hiervan is reeds € 7 miljoen uitgegeven en resteert nog € 3 miljoen om, conform het amendement, regio's en gemeenten te ondersteunen.

42 **Vraag:**
Is er een inschatting te maken of het aantal verkeersslachtoffers de komende jaren toe zal nemen of af zal nemen?

Antwoord:
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft in het rapport 'Kiezen of delen' [1] aan dat het aantal ernstig verkeersgewonden zonder

aanvullende maatregelen fors zal zijn gestegen in 2030. Voor het aantal verkeersdoden kan alleen in het meest gunstige scenario een afname optreden in 2030. Om een forse slachtofferreductie te kunnen realiseren zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Hierbij zou moeten worden gekozen voor een combinatie van maatregelen voor gemotoriseerd verkeer en maatregelen die de fietsveiligheid vergroten.

[1] Kamerstuk 2022D49195

43 **Vraag:**
Wat is de verwachting voor de periode 2023-2030, aangezien er valt te lezen dat er gestreefd wordt naar een toename van het aantal fietskilometers?

Antwoord:
De vraag wordt zo geïnterpreteerd dat deze een vervolg is op de vragen 41 en 42. Zie voor de verwachting van het aantal verkeersslachtoffers tot 2030 de beantwoording van vraag 42.
De fiets draagt bij aan het oplossen van maatschappelijke opgaven op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid, sociale inclusie, klimaat en gezondheid. Een (verdere) toename van het aantal fietskilometers kan echter ook zorgen voor meer verkeersongevallen, vandaar dat de middelen voor vernieuwende maatregelen aan fietsveiligheid besteed gaan worden.

44 **Vraag:**
Waarom is de treinpunctualiteit afgenomen in 2022?

Antwoord:
In 2022 werd de treinpunctualiteit met name beïnvloed door een combinatie van personeelstekorten, hogere reizigersaantallen (anderhalf keer meer treinreizen dan in coronajaar 2021) en verschillende grote verstoringen. Dit had een negatieve impact op de treinpunctualiteit.

Voor de volledigheid verstrekken we hierbij ook reeds een eerste beeld over het jaar 2023. Een definitieve analyse van de prestaties over 2023 volgt met de jaarverantwoordingen van NS en ProRail die IenW aankomend voorjaar weer zal ontvangen. NS en ProRail geven voorlopig aan dat een combinatie van verschillende oorzaken impact heeft op de punctualiteit:

- Door het hele jaar heen was er impact van tijdelijke snelheidsbeperkingen als gevolg van defecten aan de infrastructuur.
- Ook is er in 2023 veel hinder geweest van werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute. Tijdens deze werkzaamheden rijden goederentreinen niet via de Betuweroute, maar worden zij omgeleid via de Brabantroute waar zij impact hebben op de punctualiteit van de reizigerstreinen.
- Daarnaast reed NS vanwege personeelstekorten met minder en kortere treinen.

In de afgelopen maanden heeft het herfstweer een grotere impact gehad op de prestaties dan normaal. De grootste impact werd veroorzaakt door storm Ciarán die op 2 november jl. ons land bereikte en waardoor veel treinen niet hebben

kunnen rijden. Daarnaast hadden de grootschalige werkzaamheden op Rotterdam (en ook Schiphol) grote gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling, onder meer vanwege forse beperkingen in de beschikbare perron- en spoorcapaciteit. Ten slotte stond de materieelbeschikbaarheid van NS onder druk door onder andere het herfstweer en krapte bij technisch personeel.

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

Antwoord:
De tabel in de bijlage geeft een overzicht van de financiering van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

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

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

46 **Vraag:**
Kunt u een overzicht geven van de aanpassingen van/aanvullingen op het takenpakket van de ILT van de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:
Het takenpakket van de ILT staat op hoofdlijn beschreven in het Meerjarenplan ILT. De meest recente versie van dit plan is in september 2023 gepubliceerd en

aan de Kamer aangeboden [1]. De ILT werkt aan ongeveer 160 onderwerpen. Er zijn continu aanpassingen en aanvullingen in het takenpakket variërend van beperkte actualisaties in regelgeving tot grote nieuwe taken zoals in het kader van luchtvaartveiligheid, passagiersrechten in zeevaart, bodem- en waterkwaliteit, naleving Tolwet, energielabels voor gebouwen, elektriciteits- en drinkwatervoorziening op de BES eilanden, oprichting autoriteit woningcorporaties, cybersecurity en de aanpak van milieucriminaliteit. Andere noemenswaardige taakuitbreiding heeft plaatsgevonden op de terreinen marktwerking taxi, afvaltransport (EVOA), OenF-gassen, overbelading, bescherming koopvaardij, drones, de Luchtvaartautoriteit, statiegeld en single use plastics. Sinds 2021 bevat het Meerjarenplan een overzicht met nieuwe taken.

Voor taken die volgen uit nieuw beleid of nieuwe (inter)nationale wet- en regelgeving voert de ILT een toets uit op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). Een groot deel van de HUF-toetsen resulteert uiteindelijk in een nieuwe of gewijzigde taak voor de ILT. Bovenop de nieuwe inspectietaken heeft de ILT veel inzet gepleegd op bedrijfsvoeringsopgaven die volgen uit EU-verordeningen, -richtlijnen en andere wet- en regelgeving waaronder Data governance, privacy (AVG), en de Wet Open Overheid (WOO).

[1] Kamerstuk 36410-XII, nr. 9

47 **Vraag:**
Welke besparingen worden gedaan, nu de uitgaven aan de Brede Doeluitkering dalen naar 1.052,3 miljoen euro? Blijft de basisbereikbaarheid met dit budget op peil?

Antwoord:
Op bladzijde 256 van de ontwerpbegroting 2024 is de opbouw van het budget voor de BDU meerjarig inzichtelijk gemaakt. Hier is af te lezen dat het hogere bedrag in 2023 ten opzichte van 2024, te weten €1.066 miljoen ten opzichte van €1.052,3 miljoen, geheel wordt verklaard door de mutatie van €13,7 miljoen in de eerste suppletoire begroting 2023 (samenhangende met de Voorjaarsnota). De hogere uitkering van €13,7 miljoen in 2023 is het gevolg van incidentele toevoegingen aan de BDU voor bepaalde projecten, zoals bijvoorbeeld fietsprojecten. De basisuitkering van de BDU zoals deze in 2023 gold, is voor het jaar 2024 niet anders. Er zijn dus geen besparingen doorgevoerd.

De incidenteel hogere uitgaven van €13,7 miljoen zijn veroorzaakt door enkele overboekingen ter dekking van de BDU-beschikking 2023 voor Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) vanuit artikel 11, 12, en 13 van het Mobiliteitsfonds en artikel 14 op Hoofdstuk XII (totaal € 14,6 miljoen). Hiermee worden beide regio's in staat gesteld om extra inspanningen te leveren op gebied van verkeer en vervoer, bijvoorbeeld ten aanzien van de fiets. Dit bedrag van €13,7 miljoen is inclusief een afdracht die gemaakt moet worden aan het BTW-compensatiefonds, te weten € 0,9 miljoen.

48 **Vraag:**
Kunt u een overzicht geven van alle financiële steun die er in de afgelopen jaren is

gegeven aan het Versnellingshuis circulaire economie?

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

49 **Vraag:**
Zal het geplande onderzoek naar de 'Vliegbelasting vrijstelling transferpassagiers' inzicht geven in hoeveel inkomsten Nederland jaarlijks misloopt door de vrijstelling transferpassagiers op de vliegbelasting? Worden in dit onderzoek alle brede welvaartindicatoren meegenomen?

Antwoord:
Inmiddels is door CE Delft in opdracht van de staatssecretaris van Financiën een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het toevoegen van transferpassagiers in de vliegbelasting. Dit onderzoek is in juli jl. aan de Kamer gestuurd [1]. In dit onderzoek worden twee varianten voor een belasting op transferpassagiers bezien (een variant waarbij over het vertrek van de transferpassagier het huidige tarief (2023) van € 26,43 verschuldigd is (en bij een overstap op de heen- en terugreis via Schiphol € 52,86) en een variant met de helft van het huidige tarief (2023), zijnde € 13,215, waardoor een transferpassagier bij een overstap op de heen- en terugreis in totaal € 26,43 betaalt). Wat betreft de vraag over brede welvaartsindicatoren, in dit CE Delft onderzoek is gekeken naar de effecten op de netwerkkwaliteit, samenstelling en omvang van het vervoer (inclusief uitwijkgedrag), emissies, geluid, werkgelegenheid, ticketprijzen en de belastinginkomsten. De extra opbrengsten van het belasten van transferpassagiers worden geraamd tussen de € 220 en 260 miljoen per jaar bij het hoge tarief en rond € 150 miljoen voor het lage tarief.
In de begeleidende Kamerbrief bij dit onderzoek gaf het kabinet aan het op dat moment onverstandig te vinden om als enige EU-lidstaat een vliegbelasting voor transferpassagiers in te voeren, mede gelet op de potentieel significante economische implicaties en implicaties voor de connectiviteit van Nederland.

[1] bijlage bij Kamerstuk 36202-157

50 **Vraag:**
Wordt bij de genoemde opdrachten ook gekeken naar het effect van een gedifferentieerde vliegbelasting waarbij juist de heel korte afstanden en de heel lange afstanden zwaarder worden belast dan de gemiddelde vakantievliegafstand van zo'n 3.000 km (effect op de vraag, alle emissies en de belastinginkomsten)?

Antwoord:
Een variant zoals benoemd in de vraag is niet reeds onderzocht of behandeld. In het in antwoord 49 genoemde onderzoek van CE Delft is alleen gekeken naar de effecten van een belasting op transferpassagiers. In het IBO-klimaat uit begin 2023 [1] wordt de mogelijkheid een progressieve differentiatie van de vliegbelasting naar afstand, waarbij verder vliegen zwaarder wordt belast, behandeld. In de maatregelenfiches bij het IBO-klimaat inzake de progressieve

differentiatie van de vliegbelasting naar afstand, is ook een op berekeningen van CE Delft gebaseerde inschatting van de CO2-reductie en belastingopbrengsten weergegeven. Het differentiëren van de vliegbelasting naar afstand kan een effectieve maatregel zijn om negatieve externe effecten van vliegen te belasten, mede omdat korte afstandsvluchten binnen de EU al belast worden binnen het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS) en langere afstanden grotere negatieve externe kosten met zich meebrengen (zie recente CE Delft onderzoek "Prijs van een vliegreis" dat 14 december naar de Kamer is gestuurd [2]. Met het huidige vlakke tarief van de vliegbelasting worden kortere vluchten relatief zwaarder belast.

[1] bijlage bij Kamerstuk 32813-1177
[2] bijlage bij Kamerstuk 31936-114

51 **Vraag:**
Zijn er al effecten waarneembaar van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 op de verkeersveiligheid?

Antwoord:
De praktische uitvoering van de maatregelen uit eerste tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid (opengesteld in 2020) loopt tot en met 2026. Voor de tweede tranche (opengesteld in 2022) is dat tot en met 2027. Uit onderzoek van SWOV in opdracht van IenW naar de verkeersveiligheidseffecten blijkt dat wanneer alle maatregelen uit de eerste tranche worden uitgevoerd ruim duizend verkeersslachtoffers worden voorkomen over een periode van 30 jaar. Dit is ten opzichte van de situatie zonder dat deze maatregelen worden genomen. Daarmee leveren de maatregelen bijna twee keer zo veel baten op als dat ze kosten. De effecten van de tweede tranche worden in 2024 doorgerekend.