

## **BIJVOEGSEL**

Schriftelijke antwoorden van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2023 (36200-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023 (36200-A);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Deltafonds voor het jaar 2023 (36200-J).**

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en antwoord
Alkaya, M	SP	<p><b>Vraag:</b> Is de minister bereid samen met gemeenten en RWS onderzoek te doen naar de onvoldoende parkeergelegenheid voor vrachtwagenchauffeurs?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie van IenW werkt samen met de provincies en de branchevertegenwoordiging aan meer beveiligde truckparkings. Onlangs is daarom het onderzoek "Toekomstbeeld Truckparkings" gestart. In dit onderzoek wordt gekeken naar locaties die kansrijk zijn voor het realiseren van nieuwe truckparkings. Dit onderzoek zal begin 2023 worden opgeleverd. Verder ontvangt de Kamer nog voor het Kerstreces een reactie op de petitie van de chauffeurs, ook op verzoek van de Kamer, en de aanpak om het tekort aan parkeerplekken terug te dringen. Overigens zijn in het Bestuurlijk Overleg MIRT Goederenvervoercorridors ook nadere afspraken gemaakt over parkeergelegenheid voor vrachtwagenchauffeurs (Kamerstuknr. 36200-A, nr. 9).</p>
Alkaya, M	SP	<p><b>Vraag:</b> Is het kabinet bereid om het ov beschikbaar te houden en te zorgen dat geen lijnen worden geschrapt en personeel naar huis wordt gestuurd?</p> <p><b>Antwoord:</b> Met de transitievergoeding (TVOV) biedt het ministerie vervoerders de mogelijkheid om ook in 2023 voldoende, veilig en betrouwbaar ov te bieden. Het ministerie vult eventuele tekorten in de reizigersopbrengsten aan tot een maximum van €150 miljoen. De omvang van dit vangnet is gebaseerd op reizigersprognoses uit de sector en zou dus toereikend moeten zijn.</p>
Alkaya, M	SP	<p><b>Vraag:</b> Hoe verloopt de voortgang van de proeven met de ontgassingsinstallaties en hoe gaan we hier zo spoedig mogelijk gebruik van kunnen maken en zijn hier voldoende financiële middelen voor?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>De proefreeks is goed verlopen. De proeven hebben de provincies en het bedrijfsleven goed inzicht gegeven in hoeverre deze installaties veilig, milieuvriendelijk en efficiënt een binnenvaarttankschip kunnen ontgassen. Ook het ministerie zou graag zien dat deze installaties op korte termijn ingezet kunnen worden. Het ministerie voert hierover het gesprek met de provincies en het bedrijfsleven, omdat er eisen zijn op het gebied van de vergunningverlening van deze installaties. Alle partijen hebben namelijk gezamenlijk uitgesproken dat zij alvast het varend ontgassen willen verminderen. Ook het bedrijfsleven wil hieraan een bijdrage leveren door alvast te gaan ontgassen via installaties. In navolging van het CDNI-verdrag waarin is bepaald dat de vervuiler betaalt zullen de verladere het ontgassen ook financieren. Om de aanleg van een ontgassinginfrastructuur een stimulans te geven zijn onlangs financiële middelen aan de Europese brancheorganisatie van dampverwerkers beschikbaar gesteld om hen te ondersteunen bij de indiening van een Europese subsidieaanvraag.</p>
Alkaya, M	SP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De sanering van asbestdaken gaat langzaam. De gestelde doelen voor 2030 worden niet gehaald. De staatssecretaris is eerlijk geweest. Het benodigde bedrag van EUR 400 mln. kan niet vrijgemaakt worden op de begroting. Dat is een financieel probleem dat toch opgelost moet kunnen worden. Wat stelt de staatssecretaris voor om dit op te lossen en wat kan de Kamer hierin betekenen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Na het verwerpen van het asbestdakenverbod in de Eerste Kamer is ingezet op vrijwillige stimulering van asbestsanering. In de brief van 17 juni 2022 (25834, nr. 188) is aangegeven dat voor een subsidieregeling onder dezelfde voorwaarden als de eerdere subsidieregeling in aanloop naar een verbod (€4,50 per m<sup>2</sup>) naar schatting 400 miljoen euro nodig is. Een dergelijke regeling wordt niet als doelmatig en doeltreffend beschouwd, omdat eigenaren naar verwachting nog steeds niet op voldoende grote schaal asbestdaken laten saneren aangezien zij nog steeds het grootste deel zelf moeten betalen. Los daarvan kan een bedrag van 400 miljoen euro niet worden vrijgemaakt in de begroting van IenW. Zoals in genoemde brief is toegelicht, zal het met de huidige aanpak niet lukken om voor 2030 alle asbestdaken in Nederland te saneren. Voor de resterende kabinetsperiode zet het ministerie van IenW met de beschikbare middelen vol in op het zo veel mogelijk stimuleren van vrijwillige saneringen door gerichte communicatie- en bewustwordingsactiviteiten.</p>
Alkaya, M	SP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Wat doet kabinet om blootstelling aan asbest tegen te gaan (bijvoorbeeld bij Tata Steel)?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>In Nederland is de toepassing van asbest sinds 1 juli 1993 verboden. Met de bestaande toepassingen moet veilig worden omgegaan, ook in de werksituatie. Dit geldt uiteraard ook bij Tata Steel.</p> <p>De werkgever is volgens de Arbeidsomstandighedenregelgeving verantwoordelijk voor de bescherming van werknemers tegen blootstelling aan gevaarlijke stoffen, waaronder asbest. De Nederlandse Arbeidsinspectie houdt hierop toezicht.</p>
Alkaya, M	SP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe kijkt de staatssecretaris tegen een zwarte EU-lijst aan om notoire milieucriminelen, die vaak grensoverschrijdend werken, te bestrijden en is zij bereid serieus de mogelijkheden te onderzoeken?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het ministerie van Justitie en Veiligheid heeft contact gehad met Europese lidstaten hierover. Uit dit contact volgt dat op dit moment beperkt draagvlak bestaat voor het opstellen van een zwarte lijst. Hierbij speelt dat het om strafrechtelijke gegevens gaat waarbij privacyregelgeving aan de orde is. Het ministerie van IenW ziet daarom geen mogelijkheid om dit opnieuw te verkennen.</p>
Bouchallikh, K.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Voor het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) is slechts 15 miljoen per jaar tot 2026 gereserveerd. Wat zegt dat over het ambitieniveau dat we kunnen verwachten en hoe gaat het klimaatdoel voor circulaire economie worden gehaald? Erkent de Staatssecretaris dat een forse intensivering van het budget nodig is voor het halen van de doelstellingen en is zij bereid in kaart te brengen wat nodig is voor het bereiken van de doelstellingen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Begin 2023 wordt het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) naar de Kamer gestuurd. Het programma bevat een pakket aan maatregelen passend bij de huidige fase van de transitie en bij de beschikbare middelen. In de financiële bijlage bij het NPCE zal de staatssecretaris aangeven welke middelen ingezet worden. Naar verwachting wordt het doel van een volledig circulaire economie in 2050 daarmee nog niet bereikt. Specifiek voor het ambitieuze klimaatdoel voor circulaire economie worden voorstellen ontwikkeld ten behoeve van het Klimaatfonds. Over het Meerjarenprogramma Klimaat wordt in het voorjaar integraal door het kabinet besloten. Bij het aanbieden van het NPCE stuurt de staatssecretaris een overzicht aan maatregelen mee, die we nu nog niet kunnen uitvoeren, maar die aanvullend kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen voor circulaire economie.</p>

Bouchallikh, K.	GL	<p><b>Vraag:</b> Stijgende energieprijzen raken ook het ov hard. Stad en streekvervoer hebben door hogere energieprijzen volgend jaar 180 mln. extra nodig. Compensatieafspraken gemaakt met veel sectoren maar nog niet voor de ov-sector. Gaat de staatssecretaris op korte termijn met ov-bedrijven in gesprek om de consequenties van de hogere energieprijzen in kaart te brengen en te praten over mogelijke compensaties?</p> <p><b>Antwoord:</b> Vanuit het ministerie is er aandacht voor de stijgende energiekosten, ook in de ov-sector. Deze zorgen zijn ook aan de orde gesteld in het kabinet. Recent heeft het kabinet bij de Najaarsnota besluiten genomen over energiecompensatie. Voor de ov-sector is het nog niet duidelijk of zij gebruik kunnen maken van deze generieke regeling.</p>
Bouchallikh, K.	GL	<p><b>Vraag:</b> De SER geeft aan dat de grondstoffentransitie, net als de energietransitie, een prioriteit moet worden van het kabinet, met onder andere een coördinerend bewindspersoon, concrete doelen en een coherent instrumentenpakket. Hoe gaat de staatssecretaris deze aanbevelingen meenemen in het Nationaal Programma Circulaire Economie? En neemt de staatssecretaris hierbij de regierol, zodat er voldoende betrokkenheid is van alle ministeries?</p> <p><b>Antwoord:</b> Circulaire economie is een van de prioriteiten, waarbij gericht wordt op vermindering van grondstofgebruik, substitutie van vervuilende grondstoffen, levensduurverlenging van producten en hoogwaardige verwerking. De inzichten vanuit de SER-verkenning herkent de staatssecretaris, en die worden meegenomen in het Nationaal Programma Circulaire Economie dat begin 2023 aan de Kamer aangeboden. Het programma bestaat uit een visie, doelen en een pakket aan stimulerende, beprijzende en normerende maatregelen. Dit programma is samen met andere departementen gemaakt, zoals EZK voor maakindustrie en BZK voor woningbouw. Als coördinerend bewindspersoon voert de staatssecretaris de regie over de circulaire economie transitie en werkt de staatssecretaris hiervoor nauw samen met de collega bewindspersonen.</p>
Bouchallikh, K.	GL	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij in kaart zal brengen wat de noodzakelijke schaalvergroting van de omgevingsdiensten behelst, wat de kosten daarvan zijn en hoe die kosten eventueel verdeeld kunnen worden?</p> <p><b>Antwoord:</b> Binnen het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel wordt op dit moment gewerkt aan de opvolging van de</p>

		<p>aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Eén van de pijlers van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel werkt aan het bepalen van de minimale criteria voor de ondergrens voor omgevingsdiensten. Als deze zijn geformuleerd, kan in beeld gebracht worden wat dit betekent voor de omvang en het aantal omgevingsdiensten en wat nodig is om dat te realiseren. Schaalvergroting wil niet zeggen dat er meer geld nodig is voor die omgevingsdiensten. De 18 miljoen euro uit het coalitieakkoord worden ingezet voor de versterking van het VTH-stelsel en de omgevingsdiensten als geheel. Voor het kerstreces ontvangt de Kamer nog een voortgangsrapportage van het interbestuurlijk programma.</p>
Bouchallikh, K.	GL	<p><b>Vraag:</b> Zou de regering willen onderzoeken hoe deelvervoer breed toegankelijk kan worden gemaakt, en dat ook bijvoorbeeld mensen met een laag inkomen, mensen met onregelmatige werktijden en mensen buiten de stad deelvervoer kunnen gebruiken. Hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het stimuleren van lokale mobiliteit en armoedebeleid is primair een verantwoordelijkheid van gemeenten. Verschillende gemeenten zijn in dat licht ook met deelmobiliteit bezig. Recent is het ministerie van IenW gestart met een verkennend onderzoek "inclusiviteit deelmobiliteit". Dit onderzoek zal naar de huidige planning in het eerste kwartaal van 2023 zijn afgerond en zal aan de Kamer worden toegestuurd. Hiermee wordt een stap gemaakt om inzicht te verkrijgen in het vraagstuk. Het vervolg is om daarna met gemeenten verder in gesprek te gaan.</p>
Esch, E. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> De staatssecretaris is vorige week in gesprek gegaan met omwonenden van Tata Steel. PvdD is benieuwd of de staatssecretaris op basis van dit bezoek wat anders gaat doen in haar beleid?</p> <p><b>Antwoord:</b> Vorige week heeft de staatssecretaris een gesprek gevoerd met onder andere de Stichting Dorpsraad Wijk aan Zee en de Stichting Frisse Wind, over de vraag hoe gezondheid op een goede manier wordt meegewogen in de mogelijke maatwerkafspraken over de verduurzaming van Tata Steel. Daarin heeft de staatssecretaris toegezegd om te kijken op welke manier hun expertise benut kan worden, bijvoorbeeld bij het uitvoeren van de second opinion op de milieu- en gezondheidseffecten van het groenstaalplan. Het was een constructief en plezierig gesprek en de staatssecretaris vindt het belangrijk dat IenW contact blijft onderhouden met deze partijen en hun inbreng ook meeneemt in de advisering.</p>

Esch, E. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Hoe gaat de minister zorgen dat de 33 maatregelen genoemd in de Kamerbrief water en bodem sturend daadwerkelijk worden uitgevoerd? De uitvoering komt goeddeels bij de provincie en waterschappen te liggen. Maar hoe bindend zijn de structurerende keuzes straks? Kan de minister toezeggen wat hij doet als men zich hier niet aan houdt.</p> <p><b>Antwoord:</b> De structurerende keuzes zullen leiden tot verschillende maatregelen, met een verschillende borging. Veel van de maatregelen uit de water en bodem sturend brief (Kamerstukken 27625, nr. 592) moeten tot uitvoering komen in de gebiedsprocessen van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en de NOVEX. Het ministerie van IenW is voor het NPLG medeopdrachtgever en vervult in de NOVEX een actieve rol. De keuzes uit de water en bodem sturend brief worden in de uitvraag aan provincies vanuit deze trajecten opgenomen. Daarnaast zullen ook andere instrumenten ingezet worden, zoals aanpassing van beleidsregels en (decentrale) wet- en regelgeving, het meegeven van richtinggevende kaders en het met betrokken overheden samen maken van keuzes. In de uitvoeringsstrategie, die samen met medeoverheden wordt opgesteld, zal aangegeven worden op welke wijze de structurerende keuzes worden uitgevoerd. Deze wordt in het voorjaar van 2023 vastgesteld.</p>
Esch, E. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Denkt de staatssecretaris dat het verstandig is nieuwe veestallen bij te bouwen, gezien de stikstof- en klimaatcrisis?</p> <p><b>Antwoord:</b> De minister voor Natuur en Stikstof heeft de Kamer hierover op 25 november een brief gezonden. Bijbouwen van stallen kan alleen als voor die stallen een natuurvergunning met passende beoordeling wordt verleend. Ook zullen die stallen moeten voldoen aan de milieuregelgeving. In de praktijk zal dit betekenen dat de bouw van nieuwe stallen alleen nog onder strenge voorwaarden mogelijk is. Onder die strenge voorwaarden kan een nieuwe stal bijdragen aan vermindering van emissies.</p>
Esch, E. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Is de staatssecretaris bereid opnieuw naar het systeem voor statiegeld op blik te kijken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het is de wettelijke verantwoordelijkheid van producenten om een statiegeldsysteem in te richten en het inzameldoel van 90% te realiseren. Zij moeten ook zorgen voor voldoende en passende verkooppunten. Deze plicht ligt niet bij de verkooppunten maar bij de producenten. Voor plastic flessen heeft dit geleid tot een goed werkend statiegeldsysteem, dat in</p>

		<p>belangrijke mate bijdraagt aan het voorkomen van zwerfafval en hoogwaardige recycling van grondstoffen. Sinds de invoering in zomer 2021 is het positieve effect daarvan vrijwel direct zichtbaar in de gegevens van de zwerfafvalmonitor. Vanaf 31 december 2022 gaat ook een statiegeldplicht in voor blikjes, met naar verwachting eenzelfde positief effect. Zoals aangegeven in de brief van 24 juni 2022 (Kamerstuk 28694, nr. 152) is het uitermate teleurstellend dat het verpakkend bedrijfsleven heeft aangegeven de wettelijke deadline van 31 december 2022 niet te zullen halen. Het is aan de ILT hierop te handhaven. Er is nu geen aanleiding het systeem te herzien, dat zou bovendien alleen maar vertraging opleveren. In 2024 is een evaluatie voorzien. Dan wordt de regelgeving in al haar facetten bekeken.</p>
Esch, E. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Wanneer komt de regering met handhaafbare normen voor houtkachels?</p> <p><b>Antwoord:</b> Nieuwe houtkachels moeten voldoen aan de Europese Ecodesign richtlijn. Hierin staan onder andere eisen die gesteld worden aan de uitstoot van de kachels. Voor tweedehands kachels kunnen geen emissie-eisen worden gesteld. In artikel 7.22 van het Bouwbesluit is opgenomen dat iemand met een houtkachel of open haard niet op hinderlijke wijze rook, walm, roet, stof of stank mag verspreiden. Ook mag alleen onbehandeld hout verbrand worden in een houtkachel, 'allesbrander' of vuurkorf. Ander hout, zoals geïmpregneerd, geverfd of gebeitst hout, moet worden afgevoerd via het huishoudelijk afval of de 'milieustraat' van de gemeente. Dit staat in artikel 10.2 van de Wet milieubeheer (het verbod om afvalstoffen te verbranden). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de handhaving. Handhaving kan al, maar het is vaak lastig om de overlast aan te tonen. De routewijzer houtstook en overlast geeft hier handvatten voor. Om de handhaving te vereenvoudigen hebben RIVM en TNO onderzoek gedaan met als doel om een meetmethode te ontwikkelen om overlast van houtstook objectief te kunnen aantonen. Uit de onderzoeken is echter geen praktisch toepasbare methode naar voren gekomen. De staatssecretaris is in gesprek met RIVM over mogelijke vervolgstappen.</p>
Esch, E. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Kan het kabinet ervoor zorgen dat wetsovertredingen tot het minimum worden beperkt? Kunnen we beleid presenteren dat de wet niet overtreedt?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het is vanzelfsprekend nooit de bedoeling om met beleid de wet te overtreden en ook bij het opstellen van regelgeving zijn toetsen ingebouwd om de rechtmatigheid van die regelgeving te borgen. Nieuwe regelgeving ondergaat diverse toetsen zoals</p>



		<p>Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid, de zogenaamde HUF-toets. Ook geeft de Raad van State een oordeel over de voorgenomen regelgeving.</p> <p>Desondanks hebben rechters in de afgelopen jaren een aantal malen geoordeeld dat de Staat niet voldoende zorg droeg voor het milieu, wat aangeeft dat extra aandacht hiervoor nodig is. In het Nationaal Milieu Programma dat in de tweede helft van 2023 zal verschijnen, wordt onder meer de omgang met milieunormen, de afweging van korte en lange termijnbelangen en het voorkomen van afwenteling van milieuproblemen naar later of elders meegenomen.</p>
<p>Ginneken, L.M. van</p>	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Gaat het kabinet eindelijk het Tracébesluit bij Amelisweerd intrekken? De verbreding van de A27 en A12 gaat ten koste van de natuur, vergroot de stikstofuitstoot en verslechtert de luchtkwaliteit.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Conform het coalitieakkoord geeft het ministerie de regio de mogelijkheid om met een gelijkwaardig alternatief te komen. Het project is van belang voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en essentieel om woningbouw mogelijk te maken. Het project leidt tot een afname van geluidgehinderden en de weg wordt beter ingepast in de omgeving.</p> <p>De lopende procedure bij de Raad van State wordt niet afgebroken. Parallel werkt de regio aan een alternatief waarbij de bak niet zal worden verbreed. Als de regio dit gereed heeft, treedt het ministerie graag met hen in overleg. Indien het alternatief gelijkwaardig is, kan het Tracébesluit worden gewijzigd.</p> <p>Het gaat om een omvangrijke realisatieopgave en daarom zal de schop niet direct in de grond gaan. Het Tracébesluit zal niet worden uitgevoerd voor een besluit over een alternatief is genomen.</p>
<p>Ginneken, L.M. van</p>	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Het populaire €9-ticket heeft in Duitsland een blijvende opvolger gekregen in Duitsland, namelijk het €49-ticket. Deze oplossing vindt D66 ook interessant voor Nederland. Kan de staatssecretaris toezeggen in beeld te brengen wat de noodzakelijke wijzigingen in wet- en regelgeving, financiering en praktische zaken zouden zijn voor we dit in NL kunnen invoeren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In het Nationaal OV Beraad bespreken de tariefbevoegde en opbrengstverantwoordelijke partijen het vergroten van de aantrekkelijkheid van het ov, zoals bijvoorbeeld het invoeren van een specifiek ticket of het verlagen van tarieven. Daarbij komt ook aan de orde welke juridische en praktische zaken een rol spelen. De staatssecretaris wil het Duits voorbeeld</p>

		<p>betrekken bij de besprekingen en de Kamer hierover komend voorjaar informeren. Daarbij wijst de staatssecretaris op twee aspecten.</p> <p>Ten eerste heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) recent de effecten van tariefsverlagingen in het ov geanalyseerd. Het KiM heeft geconcludeerd dat de tarieven slechts beperkt van invloed zijn op overstapgedrag van automobilisten naar het ov. Ten tweede zijn de kosten van een landelijk klimaatticket heel hoog en ontbreken daarvoor de middelen op de begroting van het ministerie van IenW.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kunnen de bewindspersonen toezeggen concrete criteria te ontwikkelen voor een rijksbijdrage aan decentrale fietsinfrastructuur - wanneer deze bijdraagt aan nationale publieke doelen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Deze criteria worden ontwikkeld en we informeren u hierover in het najaar 2023 bij de MIRT-brief.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Hoe kijkt de staatssecretaris naar de gestegen energiekosten voor (ov-)bedrijven?</p> <p><b>Antwoord:</b> Vanuit IenW is er aandacht voor de stijgende energiekosten, ook in de ov-sector. Deze zorgen zijn ook aan de orde gesteld in het kabinet. Recent heeft het kabinet bij de Najaarsnota besluiten genomen over energiecompensatie. Voor de ov-sector is het nog niet duidelijk of zij gebruik kunnen maken van deze generieke regeling.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de minister toezeggen hoe deelmobiliteit in aanmerking kan komen voor een gereduceerd tarief in het wetsvoorstel betalen naar gebruik?</p> <p><b>Antwoord:</b> Nee, door de huidige motorrijtuigenbelasting om te vormen van een belasting op bezit naar een belasting op gebruik, worden de lasten van automobilititeit evenwichtiger en rechtvaardiger verdeeld. Het uitgangspunt daarbij is dat vrijstellingen en verlaagde tarieven in de huidige motorrijtuigenbelasting ook onder de kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting blijven bestaan. Deelauto's hebben nu echter geen gereduceerd tarief in de motorrijtuigenbelasting. Het kabinet wil de complexiteit van de invoering van betalen naar gebruik niet verhogen door nieuwe uitzonderingen te introduceren.</p>

Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen de deelauto te betrekken bij het onderzoek naar btw-verlaging?</p> <p><b>Antwoord:</b> Ik zal in overleg treden met de staatssecretaris van Financiën. Het ministerie van IenW heeft het KiM voorts gevraagd om in het werkprogramma voor 2023 een project te starten dat zich richt op nieuwe vormen van autobeschikbaarheid. Daar maken deelauto's onderdeel van uit. In dat project zal worden gekeken naar instrumenten om alternatieve vormen van autobeschikbaarheid te beïnvloeden.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen te onderzoeken hoe mensen met een kleine portemonnee, zoals mensen met een stadspas, in aanmerking kunnen komen voor een gereduceerd tarief zodat ook zij van een deelauto gebruik kunnen maken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het stimuleren van lokale mobiliteit en armoedebeleid is primair een verantwoordelijkheid van gemeenten. Verschillende gemeenten zijn in dat licht ook met deelmobiliteit bezig. Recent is het ministerie van IenW gestart met een verkennend onderzoek "inclusiviteit deelmobiliteit". Dit onderzoek zal naar de huidige planning in het eerste kwartaal van 2023 zijn afgerond en zal aan de Kamer worden toegestuurd. Hiermee wordt een stap gemaakt om inzicht te verkrijgen in het vraagstuk. Het vervolg is om daarna met gemeenten verder in gesprek te gaan.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen te onderzoeken hoe landelijke normen voor deelauto's - zowel als zij gebonden zijn aan een vaste groep gebruikers als vrij toegankelijke deelauto's - kunnen worden gekoppeld aan nieuwbouwprojecten?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie van IenW streeft naar meer actieve mobiliteit, vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit en goede bereikbaarheid van nieuwbouwwijken. Hierin past ook het inzetten van deelauto's bij nieuwbouwprojecten. Elk nieuwbouwproject en ook elke gemeente is anders. Gemeenten zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor het lokale mobiliteitsbeleid, waarbij de oplossing in het centrum anders kan zijn dan aan de rand. Het ministerie van IenW is daarom geen voorstander van een landelijk geldende norm van een minimaal aantal deelauto's bij bouwprojecten. Momenteel is het ministerie van IenW samen met medeoverheden bezig met het opzetten van een samenwerkingsprogramma deelmobiliteit. In</p>

		dat programma zal ook aandacht worden besteed aan woningbouw. Daarover bericht de staatssecretaris u voor het einde van dit jaar.
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen nieuwe regels voor te stellen om tegen 2024 alle nieuwe deelauto's elektrisch te laten zijn?</p> <p><b>Antwoord:</b> Deelauto's zijn reeds vaker elektrisch dan auto's in privébezit omdat ze nieuwer zijn en de <i>total cost of ownership</i> lager ligt. Gemeenten kunnen via hun parkeerbeleid sturen op toelating van deelauto's. Het ministerie heeft op dat gebied geen bevoegdheden. Een overweging voor gemeenten kan zijn dat een snelle verplichting tot elektrische voertuigen mogelijk een remmende werking kan hebben op de groei van deelmobiliteit. Daarnaast ziet het ministerie dat op dit moment nog niet op alle autodeelplekken de laadinfrastructuur op orde is. Het ministerie heeft een meerjarige opdracht gegeven aan het Nationaal Kennisinstituut Laadinfrastructuur om de problemen daarvan in kaart te brengen en oplossingen aan te dragen.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Deelt de staatssecretaris de ambitie om een einde te maken aan de groei van het aantal privépersonenauto's in Nederland in 2030? Deelt de staatssecretaris de ambitie van D66 van 500.000 deelauto's in Nederland in 2030?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie deelt de ambitie niet om een einde te maken aan de groei van het aantal privépersonenauto's in Nederland in 2030. Dat is in het licht van de demografische ontwikkelingen ook niet realistisch. Wel wil het ministerie de keuze tussen de verschillende modaliteiten vergemakkelijken. Er zijn steeds meer opties om de reis van deur-tot-deur te maken. Dat is sterk afhankelijk van ieders persoonlijke situatie. De deelauto speelt daarbij ook een rol.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Wanneer neemt de minister een besluit over verlaging van het CO<sub>2</sub>-plafond voor luchtvaart en kan de minister ook het tijdspad hiervoor schetsen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni jongstleden verandert de context waarin we een CO<sub>2</sub>-plafond bestuderen. Het kost extra tijd om de effectenstudie te actualiseren met deze informatie over Schiphol. Daarbij nemen we ook de laatste stand van zaken van het <i>Fit for 55-pakket</i> en de uitkomsten van de 41e Algemene Vergadering van ICAO mee. Kort na de jaarwisseling worden de effectenstudie, de actualisatie en de achterliggende rapporten met de Kamer gedeeld,</p>

		<p>waaronder een juridische beoordeling. Het doel is om in het eerste kwartaal van 2023 een principebesluit te nemen over de invoering van dit plafond om de doelen voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart te borgen. De verwachting is dat de inwerkingtreding van de regelgeving voor het CO<sub>2</sub>-plafond op zijn vroegst in 2025 zal kunnen plaatsvinden. Dit is ruim op tijd om de eerste CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling (in 2030) te borgen.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen om de regeling voor CO<sub>2</sub>-reductie werkgebonden personenmobiliteit van meer ambitie te voorzien? Bijvoorbeeld met een doel van 1,5 megaton reductie?</p> <p><b>Antwoord:</b> Voor het ministerie van IenW is het voornaamste doel van het besluit om werkgevers bewuster te maken. Het ontwerpbesluit maakt de afspraken over CO<sub>2</sub>-reductie afdwingbaar. In 2025 vindt een evaluatie plaats en kunnen aangescherpte doelen in de regelgeving worden opgenomen. Met de betrokken partijen zijn hierover duidelijke afspraken gemaakt. Daar wil de staatssecretaris zich ook aan houden. Het is de ambitie van het ministerie van IenW om de regelgeving zo snel mogelijk in werking te laten treden. Doel is inwerkingtreding per juli 2023.</p>
Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> De overheid zelf heeft ook werkgebonden mobiliteit en kan het goede voorbeeld geven, bijvoorbeeld bij aanbesteding van vuilniswagens, dienstauto's of postbezorging. In de regeling <i>bevordering schone wegvoertuigen</i> heeft Nederland de Europese ondergrens gehanteerd in de doelstelling van het percentage van deze voertuigen als zero emissie voertuigen richting 2025. Kan de staatssecretaris toezeggen dat de overheid op koers ligt voor het behalen van deze doelstelling? En kan de staatssecretaris toezeggen de ambitie na 2025 te vergroten (ambitieuzer dan het minimum niveau van de EU)?</p> <p><b>Antwoord:</b> De Regeling bevordering schone wegvoertuigen is de implementatie van de Europese Clean Vehicles Directive. De regeling stelt eisen aan het minimum percentage schone en emissievrije voertuigen bij de inkoop door aanbestedende diensten, waaronder het Rijk zelf.</p> <p>De ons tot nu toe bekende cijfers laten zien dat Nederland voor 2025 op koers ligt ten opzichte van de huidige eisen in de huidige regeling. Een overzicht zal de Kamer uiterlijk begin 2023 toekomen. Het verhogen van de ambities is voor de tweede termijn, vanaf 2026, voorzien. De voorgenomen aanscherpingen worden op dit moment getoetst op haalbaarheid en effectiviteit.</p>

Ginneken, L.M. van	D66	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris toezeggen te blijven knokken voor de betaalbaarheid van het ov?</p> <p><b>Antwoord:</b> De prijs van het ov is één van de factoren die de aantrekkelijkheid van het ov bepaalt. Door verschillende tijdelijke kortingsacties en nieuwe flexibele soorten abonnementen wordt het ov-gebruik door ov-bedrijven gestimuleerd. Ook wordt in het Nationale OV Beraad gesproken over de wijze waarop de tariefstelling kan worden ingezet om het ov-gebruik te stimuleren en reizigers beter over de dag te spreiden. Zo wordt onder andere gesproken over de verlaging van de btw-tarieven op tickets. Het kabinet evalueert momenteel de doelmatigheid en doeltreffendheid van verlaagde btw-tarieven. Het kabinet wil de uitkomsten van deze evaluatie afwachten en meenemen in beleidsmatige keuzes rond btw-tarieven in het ov.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Herkent het kabinet de overlast van de deelscooter en wat is het kabinet bereid daar tegen te doen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Of de deelscooter overlast oplevert, verschilt per gemeente. Soms zijn scooters beschikbaar vanuit aangewezen deelmobiliteitshubs, en soms is sprake van <i>free floating</i>-beleid waar scooters vrij binnen een specifiek gebied kunnen worden opgepakt en achtergelaten. Zoals eerder toegezegd wordt de Kamer voor het einde van het jaar geïnformeerd over het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit dat met gemeenten wordt opgezet. Daar krijgt het thema overlast ook een plek.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Wil het ministerie kijken naar het Franse model wat betreft het verplicht vermelden op het label van een kledingstuk wat de milieu-impact is van een kledingstuk?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie van IenW vindt het belangrijk dat er een Europees verplicht textiellabel komt. Dit ondersteunt consumenten bij het maken van duurzame keuzes en verbetert de transparantie van bedrijven over de milieu-impact van hun textielproducten. Er zijn op dit moment verschillende soorten duurzaamheidslabels. Nederland is voorstander van één Europees label voor textiel. Een dergelijk label kan geregeld worden onder de Europese kaderverordening ecodesign voor duurzame producten (ESPR). Nederland zal zich daar in Brussel voor inzetten wanneer de specifieke producteisen voor textiel worden uitgewerkt (naar verwachting in 2024). In 2023 voert IenW onderzoek uit naar mogelijke producteisen voor textiel. In het onderzoek zal</p>

		ook gekeken worden naar goede voorbeelden. De uitkomsten van dit onderzoek zal IenW actief aandragen bij de Europese Commissie.
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Is er in de transitie naar een circulaire economie voldoende aandacht voor het wegvallen van economische activiteit in ontwikkelingslanden?</p> <p><b>Antwoord:</b> De transitie naar een circulaire economie moet nationaal en internationaal bijdragen aan klimaat, biodiversiteit, grondstoffenzekerheid en milieu en in die zin positief bijdragen aan leefomstandigheden. Minder milieuvriendelijke productie moet ook leiden tot veiligere arbeidsomstandigheden. Dat er ook negatieve gevolgen kunnen zijn, zoals het verlies van banen bij de winning van primaire grondstoffen in ontwikkelingslanden, erken ik. In het Nationaal Programma Circulaire Economie, dat begin 2023 aan de Kamer wordt aangeboden, benoemt de staatssecretaris ook dat dit een rechtvaardige transitie moet zijn. Voor de ontwikkelingslanden wordt daar samen met de minister van BHOS aan gewerkt.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Het aantal retouren verminderen heeft aansporing nodig. Webwinkels hebben er baat bij om het retourneren van producten aantrekkelijk te maken. Is de staatssecretaris bereid hier actie op te nemen?</p> <p><b>Antwoord:</b> In overleg met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat zijn verschillende beleidsopties verkend om de negatieve effecten van e-commerce aan te pakken – van communicatie richting consumenten tot verdergaande opties als verplichte verzend- of retourkosten. De verantwoordelijkheid bij de consument leggen, zoals een boodschap op webwinkels, heeft volgens onderzoek het minste effect. Financiële maatregelen hebben het meeste effect op koopgedrag. De verantwoordelijkheid van regelgeving hierover ligt bij de minister van EZK. Zij zal - mede namens de staatssecretaris van IenW - in het eerste kwartaal van 2023 met een reactie komen op de voorstellen van ChristenUnie, zoals toegezegd bij de recente begrotingsbehandeling van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Wat is de status van het pleidooi van de staatssecretaris om in Europa te pleiten voor een verbod op verbranding van retourartikelen?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het is belangrijk voor de circulaire economie dat retourartikelen en onverkochte goederen niet vernietigd worden, maar opnieuw worden verkocht of hoogwaardig verwerkt als verkopen niet meer kan. Er ligt op Europees niveau een voorstel dat het mogelijk zal maken het vernietigen – door verbranding of op een andere manier – van onverkochte goederen tegen te gaan. Dit speelt in de onderhandelingen over de kaderverordening Ecodesign voor duurzame producten. Zoals in het BNC-fiche daarover (Kamerstuk 22112, nr. 3422) is aangegeven zou Nederland dit graag aangescherpt zien zodat vernietiging van onverkochte goederen in principe niet is toegestaan, tenzij de ondernemer aannemelijk kan maken dat vernietiging de meest duurzame optie is. De onderhandelingen hierover zijn nog volop gaande.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe staat het met de uitvoering van het 'recht op reparatie'? Is er een wetsvoorstel in de maak en wat gebeurt er in de EU op dit vlak?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er wordt inderdaad op Europees niveau gewerkt aan een wetsvoorstel met betrekking tot het 'Recht op Reparatie'. Dit voorstel heeft helaas vertraging opgelopen, maar wordt naar verwachting in de eerste maanden van 2023 gepresenteerd door de Europese Commissie. Naast dit voorstel zijn er ook andere initiatieven die reparatie bevorderen. In het kader van Ecodesign zijn al voor diverse apparaten maatregelen getroffen om ze beter repareerbaar te maken en om ervoor te zorgen dat reparatieonderdelen beschikbaar zijn. Dit wordt naar steeds meer producten uitgebreid. Ook komt er vanaf volgend jaar naar verwachting een reparatiescore voor smartphones en tablets, die zal worden weergegeven op het energielabel dat er ook voor die producten komt. In aanvulling op de Europese inzet, wordt nationaal gewerkt om toegang tot reparatie te bevorderen, bijvoorbeeld via ondersteuning aan circulaire ambachtscentra en de ontwikkeling van een reparateursregister.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe kunnen we consumenten meer verantwoordelijkheid geven, en hoe kunnen we ervoor zorgen dat er minder vervoersbewegingen van pakketbezorgers komen. Graag concrete reactie daarop van de staatssecretaris.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In aanvulling op eerdere onderzoeken wordt in samenwerking met verschillende Nederlandse webshops een aantal gedragsinterventies tijdens het bestelproces live getest. Met deze testen wordt gekeken hoe de consumenten gestimuleerd kunnen worden om te kiezen voor de meest duurzame bezorgoptie. Medio mei 2023 is het onderzoek afgerond, waarna de</p>



		uitkomsten en vervolgacties met de Kamer worden gedeeld. Daarbij zal ook aandacht zijn voor de beperking van de verkeersbewegingen bij het retourneren van de pakketten.
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Wil de staatssecretaris toezeggen opnieuw in gesprek te gaan met regionale partijen, waaronder Gelderland, om ook daar ervoor te zorgen dat er een toilet in de treinen zal komen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Met het bestuursakkoord toegankelijkheid van 7 november jongstleden is voor het eerst landelijk afgesproken dat nieuwe treinen toiletten moeten bevatten. Voor Gelderland is een uitzondering gemaakt. Gelderland heeft treinen die voor een groot deel pas in 2042 zijn afgeschreven en worden vervangen. De staatssecretaris is hierover regelmatig met Gelderland in gesprek. Met Gelderland is afgesproken dat zij onderzoek gaat doen naar de technische en praktische haalbaarheid van inbouw van toiletten in hun treinen én de financiële consequenties hiervan. Er zal een afweging moeten worden gemaakt tussen toegankelijkheid en eventuele kapitaalvernietiging.</p>
Graaf, S.J.F	CU	<p><b>Vraag:</b> Hoe wil de staatssecretaris gaan toezien op de uitvoering van het toegankelijkheidsakkoord OV? Wanneer is de volgende stap gereed om de afspraken te verwerken in wet- en regelgeving?</p> <p><b>Antwoord:</b> Alle partijen gaan direct aan de slag met het akkoord en zijn daartoe ook zeer bereid. Een deel van de afspraken zal al op korte termijn tot resultaten leiden, zoals het aanbieden van reisassistentie per 2025. Andere afspraken kosten meer tijd. In het bestuursakkoord zijn afspraken gemaakt over monitoring en evaluatie. In de loop van 2023 wordt aangevangen met wijzigingstrajecten van wet- en regelgeving.</p>
Haan, L. den	Fractie den Haan	<p><b>Vraag:</b> In het plan Langer veilig onderweg over veilige mobiliteit voor ouderen staan veel constatering. Maar de acties blijven abstract (bv. t.a.v. leeftijdsvriendelijke verkeersomgeving). Kan de minister met een concreet actieplan komen met een tijdspad, ondanks het versnipperde landschap?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het plan 'Langer Veilig Onderweg' is er vooral op gericht om partijen, waaronder het Rijk, medeoverheden, maatschappelijke</p>

		partijen, zoals VeiligheidNL, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietsersbond, ANWB, MEE NL en ouderen zelf met elkaar te verbinden, te stimuleren en te ondersteunen door een aantal nieuwe acties en initiatieven te starten, partijen samen te brengen en maatregelen meer met elkaar te verbinden. Het plan zal worden voorzien van een concreet actieplan inclusief planning. Dit actieplan ontvangt u voor het Commissiedebat verkeersveiligheid en wegen van het voorjaar van 2023.
Haan, L. den	Fractie den Haan	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Scootmobielrijders zijn toegenomen en het aantal ongelukken ook. Men moet de gashendel loslaten als je wilt stoppen, in een reflex werkt dat niet, dan geef je juist gas. Kan hier nou echt niets aan worden gedaan? Ik heb antwoorden op Kamervragen gezien en de acties gezien in het plan langer veilig onderweg, maar hoe staat het hier eigenlijk mee?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er zijn geen voertuigeisen die het voor een fabrikant onmogelijk maken om bijvoorbeeld een actieve rem in te voeren. Zo bestaan er ook scootmobielen die bijvoorbeeld wél zijn voorzien van een (actieve) handrem. Er zijn ook goede redenen te bedenken waarom scootmobielen vaak niet worden voorzien van een actieve rem, die te maken hebben met de kwetsbaarheid en het ontbreken van (rem)kracht bij de bestuurder. De markt en de consument hebben hierin de mogelijkheid om hun eigen keuzes te maken.</p> <p>Het ministerie werkt aan een kader voor gehandicaptenvoertuigen waarbij ook de technische eisen bekeken worden. De outline van dit kader wordt in het derde kwartaal van 2023 naar de Kamer gestuurd.</p>
Haan, L. den	Fractie den Haan	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Is er inzicht in hoe goed essentiële voorzieningen zoals ziekenhuizen te bereiken zijn vanuit het platteland en de kernen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Ja, het PBL heeft op 31 oktober het rapport 'Toegang voor Iedereen' gepubliceerd. Dit rapport is met de MIRT-brief van 14 november jongstleden naar de Kamer gestuurd. Het PBL heeft in beeld gebracht hoe het is gesteld met de bereikbaarheid van basisvoorzieningen zoals zorg, onderwijs en banen. De kabinetsreactie op dit rapport wordt in het voorjaar van 2023 naar de Kamer gestuurd.</p>
Haan, L. den	Fractie den Haan	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De meeste verkeersdoden vallen onder ouderen. Ik wil de minister vragen wat hij concreet gaat doen om de bewustwording onder ouderen toe te laten nemen dat zij zelf kunnen anticiperen op hun verkeersveiligheid. En natuurlijk wat gemeenten en maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland nog meer kunnen doen om hieraan bij te dragen.</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>De zorgen om de verkeersveiligheid van ouderen worden gedeeld. Door de vergrijzing is het een groeiende groep die ook actiever is en helaas ook vaker verkeersslachtoffers. Daarom worden diverse maatregelen uitgevoerd om ouderen en hun naaste omgeving bewust te maken verkeersveilige mobiliteit. Bijvoorbeeld uitbreiding van het programma 'Doortrappen: veilig fietsen tot je 100ste' dat inzet op bewustwording onder ouderen over hun mogelijkheden zo lang mogelijk veilig te fietsen. Inmiddels doen alle provincies en meer dan de helft van de gemeenten hier aan mee.</p> <p>Daarnaast heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) – met financiering van het ministerie van IenW – verschillende cursussen ontwikkeld ter ondersteuning van meer bewustwording over veilig rijgedrag zoals de 'Rij Bewust Test' en opfriscursussen 'Auto' en 'Scootmobiel'. In deze cursussen wordt onder meer aandacht besteed aan reflectie op het eigen gedrag.</p> <p>Ook heeft BeterOud (samenwerkingsverband van ouderenorganisaties en organisaties in zorg en welzijn) gesprekskaarten ontwikkeld die professionals in zorg en welzijn, familieleden en vrijwilligers helpen om tijdig het gesprek met ouderen over veilige mobiliteit te voeren.</p> <p>Deze maatregelen maken onderdeel uit van het plan 'Veilige mobiliteit ouderen 2021-2025 – Langer Veilig Onderweg' (Kamerstuk 29398, nr. 936) dat op 20 mei 2021 naar de Kamer is gestuurd. U wordt voor het Commissiedebat verkeersveiligheid in het voorjaar van 2023 over de actuele stand van zaken van de uitvoering van de maatregelen van dit plan nader geïnformeerd.</p>
Haan, L. den	Fractie den Haan	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de minister aangeven hoeveel gemeenten in Nederland echt werken met seniorproof wegontwerp? En wat is de minister van plan om ervoor te zorgen dat alle gemeenten hiermee bekend zijn en het seniorproof netwerk ook daadwerkelijk gaan invoeren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het is niet bekend hoeveel gemeenten in ons land met een seniorproof wegontwerp werken. Wel weet het ministerie dat met het plan 'Veilige mobiliteit 2021-2025-langer veilig onderweg' (Kamerstuk 29398, nr. 936) wegbeheerders worden gestimuleerd meer aandacht te hebben voor verkeersveiligheid van ouderen bij het ontwerp en beheer van (nieuwe) infrastructuur. Daarnaast hebben alle gemeenten toegang tot het handboek verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom van het CROW. In de herziene versie van 2021 is nadrukkelijk informatie over seniorvriendelijk wegontwerp opgenomen.</p>

		CROW brengt deze informatie onder de aandacht van gemeenten. Hiermee verwacht het ministerie dat alle gemeenten bekend zijn met seniorproof wegontwerp.
Haan, L. den	Fractie den Haan	<p><b>Vraag:</b> Jonge mensen worden niet naar CBR gestuurd als ze tegen een paaltje rijden, senioren wel. CBR legt bestuursrechtelijk maatregelen op (in de vorm van een onderzoek/cursus), de kosten van dat onderzoek zijn fors. Opleggingskosten en de kosten van een medisch specialist zijn hoog, dit is niet voor iedereen betaalbaar en dit kan betekenen dat mensen hun rijbewijs kwijtraken. Dit is niet inclusief. Is hier geen andere oplossing voor?</p> <p><b>Antwoord:</b> Deze problematiek is bij het ministerie van IenW bekend. Het is door het CBR in juni 2022 bij het ministerie aangekaart in de zogenaamde knelpuntenbrief. Op 4 oktober jongstleden heeft het ministerie een beleidsreactie gegeven op deze brief (Kamerstuk 29398, nr. 1021). Op dit moment is het CBR gevraagd te adviseren over alternatieve financieringsmogelijkheden en effecten voor de vorderingenmaatregelen. Dat betreft ook de zogenaamde opleggingskosten. Aandachtspunt hierbij is wel dat het CBR als tariefgestuurde organisatie kostendekkend dient te kunnen blijven opereren. Het advies wordt in het tweede kwartaal 2023 verwacht.</p>
Haga, W. van	Van Haga	<p><b>Vraag:</b> Wat vindt u van het idee om de btw op ov-kaartjes te schrappen teneinde het ov aantrekkelijker te maken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Met de Kamerbrief over effecten tariefsverlagingen in het ov bent u onlangs, mede namens de staatssecretaris van Financiën, geïnformeerd dat het kabinet terughoudend is ten aanzien van introductie of uitbreiding van fiscale regelingen (Kamerstuk 23645, nr. 784). Dat blijkt ook uit het plan van aanpak fiscale regelingen en het toetsingskader fiscale regelingen dat het kabinet hanteert. Het verlaagde btw-tarief wordt in algemene zin geëvalueerd door het Ministerie van Financiën. Onderdeel van deze evaluatie is de doeltreffendheid en doelmatigheid van verlaagde btw-tarieven. Het kabinet wil de uitkomsten van deze evaluatie, waarin ook de btw op openbaar vervoer wordt meegenomen, afwachten en meenemen in verdere beleidsmatige keuzes rond btw-tarieven.</p>
Haga, W. van	Van Haga	<p><b>Vraag:</b> Dan nog twee heikele knelpunten, ten eerste de dodenweg N50 in Kampen en ten tweede de vangrail bij rampplek knooppunt Empel. Graag hoor ik van de minister hoe het met deze specifieke problemen staat.</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Ten aanzien van de N50: Het is goed om te benadrukken dat het ministerie op verschillende manieren de verkeersveiligheid en doorstroming op de N50 verbetert. Er is sprake van een planuitwerking tussen Kampen en Kampen Zuid, tijdelijke maatregelen tussen Kampen en Kampen Zuid en maatregelen tussen Kampen en Ramspol vanuit de €200 mln. voor verkeersveiligheid uit het Coalitieakkoord.</p> <p>Tijdens het NO MIRT van 28 november jongstleden heeft de minister aangegeven dat hij ook wil dat het traject Kampen-Kampen Zuid veilig is en dat hier hard aan gewerkt wordt. Het ministerie laat onderzoeken wat mogelijk is. Als tijdelijke maatregel is een verlaging van de maximumsnelheid ingevoerd. Vanuit de €200 miljoen voor Rijks-N-wegen is circa €20 miljoen begroot voor de N50 voor het traject Kampen-Ramspol. Daar worden geleiderails aangebracht en een fysieke rijrichtingscheiding aangebracht. Zodra alle maatregelen zijn uitgevoerd, geldt dat de gehele N50 is voorzien van een fysieke midden-rijrichtingsscheiding.</p> <p>Met betrekking tot A59 Knooppunt Empel: zoals in de beantwoording op schriftelijke Kamervragen aangegeven (Kamerstuk 2022D44297) is de A59 aangelegd volgens de toen geldende ontwerprichtlijnen. Het weggedeelte voldoet aan de benodigde breedte van de obstakelvrije zone van 10 meter. Als er in dat geval binnen 10 meter vanaf de rijbaan een obstakel (zoals een boom of watergang) aanwezig is, moet deze worden verwijderd. Voor de situatie op de A59, waar het noodlottige ongeval heeft plaatsgevonden, is de afstand tot de watergang 18 tot 20 meter. Daarom is hier tijdens de aanleg in 2009 geen geleiderail geplaatst. De betreffende verbindingsboog in knooppunt Empel kwam in de jaarlijkse uitgevoerde analyse 'Veilig over Rijkswegen' niet naar voren als een locatie met een verhoogde ongevallenconcentratie.</p> <p>De ontwerprichtlijnen worden door de jaren heen herzien aan de hand van de meest recente inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Voor het weggedeelte waar het ongeval heeft plaatsgevonden zou, volgens de huidige ontwerprichtlijn, de reeds aanwezige geleiderail doorgetrokken moeten worden bij nieuwbouw of grootschalig reconstructie, omdat de afstand naar de eerstvolgende geleiderail minder dan 200 meter bedraagt. Aanscherpingen in de richtlijnen kunnen echter niet altijd direct worden doorgevoerd op alle bestaande situaties. Voor bestaande situaties geldt daarom dat maatregelen worden doorgevoerd bij de eerstvolgende nieuwbouw of grootschalige reconstructie.</p>
Haga, W. van	Van Haga	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Welke problemen levert uitgesteld onderhoud, waaronder de verbreding van de A4 bij Leiden, voor de Nederlandse Economie?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Alle werkzaamheden die gepland zijn, zijn bedoeld om de doorstroming en de veiligheid in stand te houden of te verbeteren bij nieuwe aanleg. Er zijn verschillende oorzaken waardoor werkzaamheden in de tijd soms verschuiven.</p> <p>Voor instandhouding kan uitstel leiden tot meer correctief onderhoud of het opleggen van beheersmaatregelen waaronder snelheidsbeperkingen of aslastbeperkingen. Overigens zijn er ook situaties waarbij uitgesteld onderhoud doelmatig is, wanneer de levensduur van kunstwerken kan worden verlengd zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het kunstwerk.</p> <p>Voor aanleg betekent uitstel dat de gewenste kwaliteitssprong op een later moment wordt gerealiseerd. Hierdoor worden bijvoorbeeld files pas op een later moment opgelost. Dit kan leiden tot onvoorspelbare hinder, files en omleidingen en daarmee voertuigverliesuren, wat een negatief effect heeft op de Nederlandse economie.</p>
Haga, W. van	Van Haga	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Ik ben voorstander van duurzame mobiliteit mits betaalbaar. Wat als je geen elektrische auto kan betalen? Kan de minister toezeggen dat de gemiddelde automobilist in 2030 niet meer wegenbelasting betaalt dan nu het geval is? Is het eerlijk dat mensen op het platteland meer gaan betalen dan in de stad?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>De huidige motorrijtuigenbelasting wordt hervormd naar een systeem waarin alle automobilisten, ook degene met een elektrische auto, meebetalen aan de mrb. Automobilisten die weinig rijden, gaan minder betalen dan automobilisten die veel rijden. In hoeverre een automobilist bij de introductie van betalen naar gebruik meer of minder gaat betalen dan nu, hangt af van de tariefstructuur en het aantal gereden kilometers. Het onderzoek naar varianten voor de tariefstructuur, dat het ministerie van IenW en het ministerie van Financiën onlangs aan de Kamer hebben gestuurd<sup>[1]</sup>, geeft een indicatie van het tarief bij verschillende varianten voor de tariefstructuur. De tariefstructuur ligt nog niet vast. Het kabinet informeert de Kamer komend voorjaar over de gemaakte keuzes ten aanzien van de tariefstructuur.</p> <p>Uit de genoemde studie blijkt ook dat per auto in particulier bezit in landelijk gebied op jaarbasis gemiddeld minder kilometers gemaakt worden dan in sterk stedelijke gebieden (12.400km om 13.000km). Het is daarom niet de verwachting dat ten opzichte van het huidige systeem automobilisten in landelijke gebieden gemiddeld hogere kosten gaan betalen dan automobilisten uit de steden. Om de effecten van BNG op koopkracht en eventuele verdelingseffecten nader in beeld te brengen, wordt in 2023 vervolgonderzoek uitgevoerd.</p>

		[1] Aanbiedingsbrief onderzoek effecten hoofdvarianten betalen motorrijtuigenbelasting naar gebruik.
Haga, W. van	Van Haga	<p><b>Vraag:</b> Kunt u uitleggen hoe het reizen als sardientjes in een blik mensen moet verleiden om de auto te laten staan?</p> <p><b>Antwoord:</b> Vanwege het personeelstekort heeft NS zich genoodzaakt gezien om op trajecten door heel het land minder of kortere treinen te rijden. Op sommige trajecten en momenten hebben reizigers zich geconfronteerd gezien met drukker treinen. Dat is onwenselijk. NS spant zich in om, ondanks het personeelstekort, de vervoersvraag zo goed mogelijk te accommoderen en heeft een integrale aanpak opgesteld om het personeelstekort te verhelpen. Samen met het ministerie van Financiën (als aandeelhouder) houdt het ministerie van IenW de uitvoering van de integrale aanpak van NS nauwlettend in de gaten. Over de voortgang hiervan is de Kamer op 30 november jongstleden geïnformeerd (Kamerstuk 29984, nr. 1076).</p>
Haga, W. van	Van Haga	<p><b>Vraag:</b> Gaat de minister haast maken met het LEV-kader om de e-step eindelijk op de weg te krijgen? Welke maatregelen zien de minister en staatssecretaris om de LEV aantrekkelijker te maken voor het woon-/werkverkeer?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie van IenW werkt momenteel aan de implementatie van het LEV-kader (LEV: lichte elektrische voertuigen). Zoals gemeld in de Kamerbrief van 22 november jongstleden (Kamerstuk 29398, nr. 1028) verloopt de implementatie in stappen. Een eerste stap is het wetsvoorstel om de RDW bevoegd te maken als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor, in eerste instantie, bijzondere bromfietsen en daarna LEV's. Op dit moment kunnen e-steps al toegelaten worden via de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.</p> <p>In het kader van het vergroenen van personenvervoer en reisgedrag om LEV's aantrekkelijker te maken voor het woon/werkverkeer wordt dit onderzocht. U wordt hierover medio 2023 nader geïnformeerd.</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b> Gaat de minister vanaf nu ingrijpen bij falen van Schiphol? Of gaat de minister toegeven dat dit prima past in de krimpagenda van Schiphol?</p> <p><b>Antwoord:</b> Schiphol treft, onder leiding van de nieuwe CEO, een reeks aan acties om de problemen in de operatie op te lossen. Het</p>

		<p>ministerie houdt over de voortgang nauw contact met Schiphol en de Kamer wordt hierover (periodiek) geïnformeerd. De laatste keer was eerder deze maand (Kamerstuk 29665, nr. 448).</p> <p>Het is in ieders belang dat de operatie op Schiphol weer stabiel en betrouwbaar wordt. Het hoofdlijnenbesluit Schiphol staat hier volledig los van en de afweging tot dat besluit is beschreven in de brief van 24 juni jongstleden (Kamerstuk 2022Z13762).</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Is de staatssecretaris het eens dat in het Klimaatfonds ruimte moet bestaan om circulaire koplopers te helpen? En hoe gaat ze deze helpen opboksen tegen onze antieke economie?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Maatregelen op het terrein van circulaire economie kunnen leiden tot broeikasgasreductie en daarmee in aanmerking komen voor het Klimaatfonds. Er is binnen het fonds ruimte voor het meewegen van maatregelen gericht op een circulaire economie. Uiteraard volgt het ministerie van IenW gezamenlijk met de fondsbeheerder nauwlettend of de ruimte voldoende is en benut kan worden. Het ministerie van IenW constateert met mevrouw Hagen dat het inderdaad lastig is voor veel circulaire initiatiefnemers om een plek te kunnen verwerven in een grotendeels nog lineaire economie. Zo is het vaak lastig om private financiering aan te trekken voor circulaire bedrijfsmodellen. Het ministerie werkt samen met de financiële sector aan het oplossen van knelpunten voor financiering van circulaire bedrijven. Daarnaast kijkt het ministerie van IenW of bestaand instrumentarium meer geschikt kan worden gemaakt voor circulaire ondernemers.</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij met een plan komt om samen met private investeerders toe te werken naar een investeringsbehoefte van 1% van het BNP in milieufinanciering?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het kabinet onderkent het grote belang van milieufinanciering, juist in de komende periode. Zelf heeft het kabinet substantiële extra middelen voor klimaat, stikstof, biodiversiteit en water beschikbaar gesteld. Om private investeringen te verhogen, wordt ook veel gedaan. Zo heeft het kabinet de mogelijkheden verbreed voor de financiering van groene projecten met de Regeling groenprojecten. In 2021 stond vanuit deze Regeling meer dan 2 mld. aan privaat gefinancierd projectvermogen uit, die anders niet door de markt zou zijn opgepakt. Verder heeft het kabinet op 7 juni een beleidsagenda voor duurzame financiering aan de Kamer gestuurd (Kamerstuk 33043, nr. 108) en werkt het Rijk samen met de financiële</p>



		sector in het platform voor duurzame financiering aan het oplossen van knelpunten. Ook is de verwachting dat door Europese trajecten op het gebied van duurzame financiering en transparantie de milieu-investeringen zullen toenemen. De verwachting is dat deze acties gezamenlijk ervoor zullen zorgen dat de genoemde investeringsbehoefte van 1% BBP gehaald zal worden.
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Veel materiaal exporteren wij als afvalstoffen naar het buitenland. Zo exporteren wij goede grondstoffen, of verbranden het. Dat is kortetermijndenken. Andere landen importeren onze grondstoffen voor een habbekrats. Ons land vergroent alleen radicaal als we grootschalige inzetten op circulaire initiatieven in ruimtelijk, energie- en aanbestedingsbeleid. Graag een reflectie hierop van de staatssecretaris.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Uw zorg wordt gedeeld en inzet op circulaire initiatieven is daarbij van belang. Het Nationaal Programma Circulaire Economie wordt begin 2023 naar de Kamer gestuurd. Dit programma wordt voorzien in een pakket aan stimulerende, beprijzende en normerende maatregelen om de transitie te versnellen. Het aanbestedingsbeleid is daar een krachtig instrument voor. Daar wordt actief op ingezet. Zo is net het nieuwe handvest Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeverschap en Inkoop, waar circulariteit onderdeel van is, getekend door een groot aantal rijkspartijen en medeoverheden. Nederlandse overheden geven jaarlijks 85 miljard uit aan producten, werken en diensten. Dit biedt een groot potentieel om impact te maken.</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De doelen voor circulair in 2030 en 2050 zijn helder. Het is tijd dat we deze ambities voor de circulaire economie vastleggen in een wet. Graag een reflectie van de staatssecretaris hierop.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Onze wetgeving is momenteel op veel punten inderdaad nog te lineair en nog te weinig sturend richting de circulaire economie. Er wordt daarom momenteel gewerkt aan een CE-wet binnen de kaders van de Wet milieubeheer die onze circulaire economie doelen ondersteunt. Ook wordt gewerkt aan het concretiseren van nationale doelen. Het Nationaal Programma Circulaire Economie zal toelichten waar we op dit vlak staan. De overkoepelende, richtinggevende nationale doelen komen in het Nationaal Programma, de gerichte en handhaafbare doelen in wetgeving. Daarbij is de inzet om ook het nationaal programma te verankeren in de CE-wet. De staatssecretaris verwacht u in de loop van volgend jaar nader te kunnen informeren over de CE-wet.</p>

Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De Provincie Zuid-Holland weert schadelijke milieustoffen uit voorzorg. Volgende maand staat de provincie daarom voor de rechter tegenover Chemours. De rechter bepaalt dan of het voorzorgsbeleid van de provincie juridisch standhoudt. Mocht de rechter bepalen dat deze aanpak juridisch niet houdbaar is, is de staatssecretaris dan bereid om de wet en het activiteitenbesluit milieubeheer hierop aan te passen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het voorzorgbeginsel is vastgelegd in de regelgeving. Als de rechter concludeert dat de inzet van de provincie disproportioneel zou zijn, dan is het primair aan dat bevoegd gezag daarop te reageren. Vanzelfsprekend kijkt het ministerie van IenW voortdurend wat nodig is om regels voor bevoegde gezagen helder en uitvoerbaar te houden. Met het Impulsprogramma Chemische Stoffen worden stappen gezet op dit punt. Conform de eerdere toezegging van de staatssecretaris ontvangt u nog dit jaar een brief over dit programma.</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de Staassecretaris aangeven wanneer het onderzoek start naar de balans tussen overtreding en strafmaat voor milieucriminaliteit. En wanneer kan zij de Kamer hierover informeren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Dit onderzoek is opgepakt binnen het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel door het ministerie van Justitie en Veiligheid. Er wordt gewerkt aan een gedegen en effectieve onderzoeksvraag. Het onderzoek wordt gestart in 2023.</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Welke acties gaat de staatssecretaris op korte termijn zetten om de uitstoot van fijnstof, nitraat en ammoniak terug te dringen? En op welke manier sluit zij hierbij aan bij de acties van LNV?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het kabinet neemt, samen met gemeenten en provincies en in internationaal verband, veel verschillende maatregelen om uitstoot van fijnstof, stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en ammoniak verder terug te dringen en zo de luchtkwaliteit en gezondheid in Nederland verder te verbeteren. Dat doen we binnen het kabinet in nauw overleg, omdat luchtkwaliteit, stikstof, klimaat, industrie, landbouw en mobiliteit alles met elkaar te maken hebben. Zo draagt de stikstofaanpak bij aan een betere luchtkwaliteit. Hierover is contact met de minister voor Natuur en Stikstof, de minister van Economische Zaken en Klimaat en de minister van LNV. Ook zet het kabinet met het Schone Lucht Akkoord in op veel andere maatregelen om emissies</p>

		<p>permanent te verlagen. Daarbij valt te denken aan het aanscherpen van de algemene regels en vergunningen, maatregelen om de overlast van houtstook tegen te gaan, luchteisen in de eigen inkoop en milieu- en zero-emissiezones in steden. Ook zijn er verschillende subsidieregelingen, bijvoorbeeld voor emissieloze voertuigen en werktuigen. Uitstoot van nitraat richting water is onderdeel van het mestbeleid en dat is primair verantwoordelijkheid van de collega bij LNV.</p>
Hagen, K.	D66	<p><b>Vraag:</b></p> <p>We hebben een dichtbevolkt land met veel bedrijven. De kwaliteit van lucht, water en bodem kan alleen geborgd worden met een uitstekend stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving. De omgevingsdiensten hadden tot oktober om budget voor extra capaciteit aan te vragen. Hoe is dit proces verlopen? Welk totaalbedrag is aangevraagd, en kan de staatssecretaris een eerste beeld geven hoe deze nieuwe middelen het VTH stelsel versterken?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Mede dankzij de inzet en flexibiliteit van de omgevingsdiensten is de aanvraag voor deze specifieke uitkering goed verlopen. De definitieve aanvragen van de omgevingsdiensten zijn op maandag 14 november jongstleden binnengekomen. De planning is dat na beoordeling van de aanvragen de beschikkingen worden verstuurd. Het totaalbedrag van de definitieve aanvragen bedraagt ruim 14,7 mln. euro. Deze middelen worden door de omgevingsdiensten gebruikt voor activiteiten van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel. De focus in de aanvragen ligt op datakwaliteit, arbeidsmarkt en scholing.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan minister Harbers toezeggen dat we de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) gaan halen en dat water niet het nieuwe stikstof wordt?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Nederland heeft tot eind 2027 om de verbetermaatregelen te nemen die moeten leiden tot het bereiken van de KRW-doelen. Verwacht wordt dat wanneer alle benodigde maatregelen tijdig zijn uitgevoerd, Nederland voldoet aan de eisen van de KRW, maar dat zal niet overal betekenen dat voor iedere parameter eind 2027 het doel al behaald zal zijn. Ook nu worden projecten al getoetst op de doelen van de KRW en dat blijft zo. Het risico van 'generiek op slot gaan' wordt minder groot ingeschat dan bij stikstof, omdat de doelen van de KRW veel diverser zijn.</p> <p>Eind vorig jaar is de Kamer geïnformeerd over de risico's bij het niet tijdig halen van de doelen (Kamerstuk 27625, nr. 555). Nederland zal, in de situatie dat doelbereik niet gerealiseerd is, gebruik moeten maken van de uitzonderingsmogelijkheden die de richtlijn biedt. Zo zal daar waar de waterkwaliteit nog niet voldoet, aannemelijk moeten worden gemaakt dat alle</p>

		<p>mogelijke maatregelen zijn genomen en dat met de getroffen maatregelen op langere termijn de doelen worden gehaald. Dit vraagt goede dossiervorming. Zoals aangegeven in de brief voorafgaand aan het Wetgevingsoverleg Water wordt dit opgestart met waterbeheerders (Kamerstuk 27625, nr. 590). Dit is een grote opgave. Alle partijen moeten alles op alles zetten om de goede ecologische toestand zo snel mogelijk te bereiken.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b> Op welke termijn kunnen we daadwerkelijk minder afhandelingsbedrijven op Schiphol verwachten?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie heeft met betrokken partijen afgesproken een extern onderzoek uit te zetten. Dit om te zorgen voor een goede en onafhankelijke onderbouwing van de noodzaak van de beperking en het bepalen van het wenselijke aantal afhandelingsbedrijven op Schiphol. De periode tot het einde van het jaar wordt benut voor een ronde langs de betrokken partijen en het opstellen van een plan van aanpak voor de uitvoering van de onderbouwing. Het streven is vervolgens om nog voor de zomer een conceptbesluit tot het beperken van het aantal afhandelingsbedrijven op te stellen, dat aansluit bij die onderbouwing. Daarbij zal alles in het werk gesteld worden om het besluit spoedig na afronding van de onderbouwing vast te stellen en te publiceren. Daarna wordt een aanbestedingsprocedure doorlopen om de grondafhandelaren te selecteren en zal er nog een overgangperiode zijn, zodat de bedrijven zich kunnen aanpassen aan de nieuwe situatie.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b> Jaarlijks overlijden er duizenden mensen te vroeg door luchtvervuiling. Waar is het actieplan voor schone lucht?</p> <p><b>Antwoord:</b> In het Schone Lucht Akkoord staan afspraken van de Rijksoverheid, provincies en gemeenten voor het realiseren van gezondheidswinst door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Deze afspraken zijn uitgewerkt naar acties in de uitvoeringsagenda Schone Lucht Akkoord 2021-2023. In 2022 is de uitvoeringsagenda herijkt.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b> Worden de arbeidsomstandigheden van de Schipholmedewerkers inmiddels al wel goed gemonitord en gecontroleerd?</p> <p><b>Antwoord:</b> De werkgever is primair verantwoordelijk voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden. De controle en monitoring van arbeidsomstandigheden is in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf. De Nederlandse arbeidsinspectie</p>

		<p>(NLA) houdt toezicht op de naleving ervan. Daarbij gaat de NLA zelf over de wijze waarop zij haar toezicht uitoefent en wordt het toezicht gericht op de grootste risico's en het behalen van maximaal effect.</p> <p>Zoals in de beantwoording van de Kamervragen van het lid Ceder n.a.v. berichtgeving over arbeidsomstandigheden bij afhandelaren op Schiphol (Kamerstuk 2022Z16484, 14 oktober 2022) al is aangegeven is de NLA bezig met een rapportage over de lopende en afgeronde onderzoeken. Deze wordt naar verwachting in januari 2023 aan de Kamer gezonden. Er zijn door de NLA verschillende handhavingstrajecten gestart (bij meerdere werkgevers) gericht op het verder terugdringen van blootstelling aan gevaarlijke stoffen.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Gaat dit kabinet er voor zorgen dat de vervuiler echt betaalt?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In het Nationaal Milieuprogramma wordt verder uitwerking gegeven aan een van de basisprincipes uit het Nationaal Milieukader, het Werkingsverdrag van de Europese Unie en het regeerakkoord: de rekening ligt waar hij hoort te liggen, de vervuiler betaalt. Het kabinet kent al een huidige inzet om de milieuschade te beprijzen, onder andere door producentverantwoordelijkheid te vergroten. Tevens zet het kabinet stappen zoals de verhoging van de vliegbelasting en CO<sub>2</sub>-heffing.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe worden de onacceptabele gezondheidsrisico's bij Tata Steel weggenomen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>De gezondheidsrisico's voor de inwoners van de IJmondregio moeten omlaag. De gezamenlijke inzet van de staatssecretaris en de provincie Noord-Holland is om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. In het plan van aanpak 'Naar een gezonde leefomgeving in de IJmond' dat in december 2021 aan de Kamer is gestuurd, zijn maatregelen aangekondigd om dit te bereiken. Bijvoorbeeld door het aanscherpen van vergunningen, uitvoering van de Roadmap+ door Tata Steel en het zo goed mogelijk verankeren van gezondheidsaspecten in de maatwerkafpraak met Tata Steel. Hiervoor heeft het Rijk deze zomer met Tata Steel en de provincie Noord-Holland een intentieverklaring (<i>Expression of Principles</i>) ondertekend.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de PvdA er op rekenen dat het kabinet verantwoordelijkheid neemt voor de huidige problemen bij Schiphol en NS, en niet alles wijt aan personeelstekorten? Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat de ellende bij Schiphol en de NS eind dit jaar eens</p>

		<p>voorbij is?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>NS en Schiphol zijn primair zelf verantwoordelijk voor hun eigen bedrijfsvoering. NS heeft een integrale aanpak opgesteld om de personeelsproblematiek te beheersen, met maatregelen die onder andere toezien op het terugdringen van verzuim en het bieden van aantrekkelijk werk. Samen met het ministerie van Financiën (als aandeelhouder) houdt het ministerie van IenW de uitvoering van de integrale aanpak van NS nauwlettend in de gaten. Ook Schiphol neemt verschillende acties om de problemen in de operatie op te lossen. Het Ministerie van IenW houdt over de voortgang nauw contact met Schiphol en NS. De Kamer wordt hierover periodiek geïnformeerd.</p>
Hoop, H. de	PvdA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Gaat het kabinet eindelijk het gebruik van privévliegtuigen aanpakken in Nederland?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Zie ook het antwoord op de vraag van het lid Kröger over privévliegtuigen.</p> <p>Het kabinet vindt het belangrijk dat privévliegtuigen ook een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de luchtvaart. Conform afspraak met de Kamer worden de wenselijkheid en mogelijkheden om privévliegtuigen nog meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid onderzocht. Hierover wordt de Kamer in het eerste kwartaal van 2023 geïnformeerd.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Luchtvaart en scheepvaart willen een bijdrage leveren om CO<sub>2</sub>- en stikstofuitstoot terug te dringen. Wat gaan wij doen vanuit het Klimaat- en stikstoffonds om aan de luchtvaart en scheepvaart een bijdrage te leveren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het klimaatfonds is een van de belangrijkste instrumenten uit het coalitieakkoord om financiering mogelijk te maken voor maatregelen die bijdragen aan het doel van ten minste 55% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030.</p> <p>Hoewel de zeevaart en luchtvaart als internationale sectoren geen onderdeel zijn van het nationale klimaatakkoord, maken zij wel onderdeel uit van de Europese Green Deal, waarvoor Nederland een resultaatverplichting heeft. Daarom wordt, in samenhang met de inzet richting andere mobiliteitssectoren in Nederland, verkend of er vanuit het klimaatfonds middelen vrijgemaakt zouden kunnen worden voor de verduurzaming van de luchtvaart, Nederlandse zee- en binnenschepen en de verdere uitrol van walstroom in de Nederlandse zeehavens. In afstemming met EZK wordt dit meegenomen in de begrotingsbesluitvorming.</p>

		<p>Vanuit de structurele aanpak stikstofmaatregelen is reeds 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor duurzaam taxiën op luchthavens. Deze middelen staan gereserveerd op de Aanvullende post en kunnen na het opstellen van bestedingsplan nader worden gespecificeerd. Vanuit de structurele aanpak stikstofmaatregelen is er reeds 104 miljoen euro beschikbaar voor de reductie van stikstof uitstoot van binnenvaartschepen.</p> <p>In de brief die op 29 november 2022 naar de Kamer is verstuurd over het klimaatbeleid voor de zeevaart is de bredere beleidsinzet voor de zeevaart toegelicht, inclusief internationale normering en beprijzing.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Wat is de stand van zaken van het bod bij het groeifonds voor elektrisch vliegen?</p> <p><b>Antwoord:</b> In april dit jaar is vanuit het Nationaal Groeifonds in totaal 383 miljoen euro toegekend aan het project Luchtvaart in Transitie. Hiervan is 264 miljoen euro onvoorwaardelijk en 119 miljoen euro voorwaardelijk toegekend. De sector legt een vergelijkbaar bedrag in. Het project Luchtvaart in Transitie heeft onder andere tot doel om innovaties rond waterstof-elektrisch vliegen te versnellen en heeft een looptijd van 8 jaar. Het project staat aan de start van de uitvoeringsfase.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Wat doen we om laadpalen voor elektrische auto's sneller te plaatsen? Wat doen we om de druk op het elektriciteitsnet te verlichten? Zouden hiervoor het plaatsen van slimme laadpalen een uitkomst kunnen bieden?</p> <p><b>Antwoord:</b> Snelle plaatsing van laadpalen is essentieel voor de groei van elektrisch vervoer. Daarom heeft het ministerie van IenW in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur met de regio's afgesproken dat steeds meer wordt overgeschakeld op data gestuurde en proactieve plaatsing van laadpalen. Zo wordt er automatisch een laadpaal bijgeplaatst als de vraag boven een bepaald niveau stijgt, er wordt niet meer gewacht op een ingediende aanvraag. Gemeenten stellen daarnaast plankaarten op waarin de plekken voor toekomstige laadpalen worden aangewezen.</p> <p>Door slim te laden kunnen auto's inderdaad een belangrijke bijdrage leveren aan de beperkte capaciteit op het elektriciteitsnet. Het ministerie van IenW zet zich daarom, samen met de NAL-regio's, netbeheerders en marktpartijen, in op grootschalige toepassing van "slim laden" zodat het bestaande stroomnet optimaal gebruikt wordt.</p> <p>We doen dit met het programma "slim laden voor iedereen" met als doel dat in 2025 60% van de laadsessies slim is en in 2030 100% van de laadsessies.</p>

<p>Koerhuis, D.A.N.</p>	<p>VVD</p>	<p><b>Vraag:</b> De minister heeft aangekondigd dat we vanaf 2030 de motorrijtuigenbelasting afschaffen. Elektrische auto's betalen geen accijnzen en bijna geen bpm. Kunnen we vanaf 2030 autobelastingen niet nog eenvoudiger maken en ook de BPM afschaffen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Met de invoering van BNG wordt de motorrijtuigenbelasting omgevormd van een vast bedrag naar een bedrag per gereden kilometer. De BPM is een effectief instrument om consumenten te prikkelen tot de aankoop van zuinige of emissieloze auto's en levert een belangrijke bijdrage aan de Kabinetsambities op dat vlak. Daarnaast levert de bpm via de dieseltoeslag een bijdrage aan de verbetering van luchtkwaliteit. Zolang nieuwe personenauto's met een fossiele verbrandingsmotor verkocht mogen worden, zal afschaffing van de BPM contraproductief werken en daardoor de EV-ingroei vertragen. Het afschaffen van de BPM zou bovendien leiden tot een budgettaire derving. Indien deze derving gedekt wordt via Betalen naar Gebruik zou dit leiden tot hogere tarieven per gereden kilometer. Het Kabinet ziet daarom geen aanleiding de bpm per 2030 af te schaffen.</p>
<p>Koerhuis, D.A.N.</p>	<p>VVD</p>	<p><b>Vraag:</b> Wat doen we nu al vanuit de begroting voor elektrisch vliegen? Graag een uitsplitsing tussen Schiphol en regionale luchthavens.</p> <p><b>Antwoord:</b> In de begroting van IenW is budget opgenomen voor het faciliteren van de samenwerking tussen sectorpartijen, kennisinstellingen, brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties aan de Duurzame Luchtvaarttafel. Onder meer op het onderwerp elektrisch vliegen. Een uitsplitsing van dit budget tussen Schiphol en de regionale luchthavens is niet beschikbaar. Er is wel geld vanuit het Nationaal Groeifonds voor het groeifondsproject Luchtvaart in Transitie beschikbaar: €263,9 mln. over een periode van 2022 tot en met 2030. Het is een nationaal luchtvaart innovatieprogramma om met name het vliegen op waterstof en het waterstof-elektrisch vliegen te versnellen. De Nederlandse overheid en het bedrijfsleven investeren hiermee in het structureel vergroten van de Nederlandse economie door de luchtvaart versneld te verduurzamen. Voor het kerstreces wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van het Actieprogramma Hybride en Elektrisch Vliegen (AHEV).</p>



Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> We hadden verwacht dat de nieuwe topman van Schiphol het probleem rond de lange wachttijden en geschrapte vluchten had opgelost. Wat gaat de minister hier aan doen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Schiphol heeft - onder leiding van de nieuwe CEO - inmiddels een reeks aan acties om de problemen in de operatie op te lossen in gang gezet. Het Ministerie houdt over de voortgang nauw contact met Schiphol en de Kamer wordt hierover (periodiek) geïnformeerd (Kamerstuk 29665, nr. 448). De nieuwe CEO heeft uitgesproken dat het oplossen van de operationele problemen topprioriteit is.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> De trein is na het schip een goede manier om goederen te vervoeren. Wat gaat de staatssecretaris doen om de ambities voor het spoor te halen in 2030?</p> <p><b>Antwoord:</b> Recent is de Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 34244, nr. 3) over het vervoer van goederen over de weg, vaarweg en spoor. De inzet van het kabinet is een verplaatsing in het vervoer van goederen van de weg naar het spoor en water (modal shift). Ook voor deze modal shift is een goede infrastructuur nodig. Daarom wordt er hard gewerkt aan het klimaatbestendig en robuust maken van de infrastructuur.</p> <p>Dit vereist een integrale aanpak. Het Rijk werkt daaraan samen met gemeenten, provincies en waterschappen onder meer in het programma Klimaatbestendige Netwerken. Samenwerking gebeurt bijvoorbeeld ook in het MIRT-programma goederencorridors, de Topsector Logistiek en de <i>hands-on</i> aanpak <i>modal shift</i>. Met de nieuwe <i>modal shift</i> subsidie wordt de drempel voor verladers om te 'shiften' verlaagd.</p> <p>Tot slot zetten we in de toekomstvisie op de binnenvaart en het door de Kamer gevraagde Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer uiteen welke maatregelen nog meer nodig zijn om het vervoer van goederen over de binnenwateren en het spoor in de toekomst te vergroten.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Nu de Europese Commissie eindelijk een geïntegreerd Europees treinticketsysteem lijkt te gaan invoeren, hoe gaan we hier als Nederland op inspelen en gaan we het nieuwe treinticketsysteem integreren met het huidige vliegticketsysteem?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>De Europese Commissie heeft aangegeven het wetgevend kader voor intermodale reistickets te willen verbeteren. Dat verwelkomen wij. Het ministerie van IenW heeft de Kamer 18 november jongstleden een brief gestuurd over de doorwerking, en in het bijzonder de impact voor de internationale reiziger, van de Ticketing Roadmap, zoals die is opgesteld door een groot aantal Europese railvervoerders inclusief de NS.</p> <p>In juli 2022 zijn KLM en Thalys gestart met de pilot waarbij één vlucht per dag tussen Amsterdam en Brussel is vervangen door de trein en waarbij passagiers inchecken voor hun gehele reis als die bestaat uit een vliegdeel en een treindeel. Eind van dit jaar wordt deze pilot geëvalueerd. De resultaten van deze pilot worden benut om te kijken hoe samen met de betrokken partijen dit initiatief verder gebracht kan worden, aansluitend bij het initiatief van de Europese Commissie.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het plan om internationale ov-maatschappijen aan te laten sluiten bij de zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen, zodat iemand die overlast geeft in een vliegtuig van KLM ook niet in een internationale trein kan stappen? Wat is de stand van zaken om ov- en vliegtuigpersoneel body-camera's te geven, ov en vliegtuigen van camerabewaking te voorzien en gebiedsverboden op ov-stations en vliegvelden in te zetten?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In het Commissiedebat Luchtvaart van 6 oktober 2022 heeft de minister toegezegd dat de Kamer in het eerste kwartaal van volgend jaar schriftelijk geïnformeerd wordt over de stand van zaken rondom de gegevensuitwisseling van misdragende passagiers tussen luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappijen zijn opgeroepen om in de aanpak samen op te trekken.</p> <p>Om deze inspanningen op dit moment te verbreden naar het internationale spoor is ingewikkeld. Daar geldt een andere context. Er zijn geen zwarte lijsten voor treinvervoer. Ten slotte is de mogelijkheid tot handhaven op het spoor anders dan in de luchtvaart. Het is al met al lastig om hier snel stappen in te zetten. In deze fase is die verbreding niet wenselijk, omdat dat tot vertraging zou leiden in de luchtvaart.</p> <p>Het gebruik van camera's vanuit een beveiligingsoogpunt of voor misdragende passagiers aan boord van een vliegtuig moet in een internationale context bezien worden. Voorstellen bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) om dit in te voeren hebben tot op heden geen internationaal draagvlak. De internationale luchtvaartregelgeving geeft ook niet de ruimte om hier een eigen nationale invulling aan te geven, omdat er sprake is van internationale vluchten. De inzet van bodycams</p>

		door controlerend en handhavend personeel is verder ook een mogelijkheid die al een geruime tijd kan worden ingezet door vervoerders in het ov.
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Wat doen we om de tweedehands markt voor elektrische auto's te ontwikkelen? Eerder voorgesteld om tweedehands elektrische auto's zoveel mogelijk in Nederland te houden en een export-bpm in te voeren voor elektrische auto's die nog geen bpm hebben betaald. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegenaan?</p> <p><b>Antwoord:</b> De stimulering van de tweedehandsmarkt gebeurt vooral door een snellere ingroei van nieuwe elektrische voertuigen te stimuleren. Dit zijn immers de tweedehandsauto's van de toekomst. Tot 2025 biedt het kabinet daarom diverse maatregelen om elektrisch rijden te stimuleren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Particulieren ontvangen een subsidie voor de aanschaf of lease van zowel nieuwe als gebruikte elektrische auto's.</li> <li>- Elektrische rijders hebben een vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting.</li> <li>- Zakelijke rijders ontvangen een korting in de bijtelling.</li> </ul> <p>Mede hierdoor wordt het elektrisch rijden steeds aantrekkelijker en komen er (ook) steeds meer elektrische auto's op de tweedehandsmarkt.</p> <p>De beleidsopties voor EV-stimulering na 2025 werkt het ministerie van IenW momenteel nog uit. Dit doet het ministerie van IenW wat betreft normerende en beprijzende scenario's in het IBO-klimaat. Besluitvorming hierover vindt plaats tijdens de Voorjaarsnota 2023.</p> <p>Uw vraag over het invoeren van een export BPM op EV's is de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën. In de huidige situatie is het zo dat de import van elektrische auto's groter is dan de export.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Graag reactie van de minister op hoe aan te pakken dat mensen nog steeds gaan rijden ondanks/terwijl ze een rijverbod hebben en hun rijbewijs ontzegd is. Hoe reageert de minister op de mogelijkheid om levenslange rijontzeggingen of gevangenisstraffen te gebruiken om meer af te schrikken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Ik deel uw zorg voor wat betreft roekeloze bestuurders en zie zeker de risico's voor de verkeersveiligheid. Met de minister van JenV hebben we jaarlijks overleg met de medeoverheden, waar het aanpakken van onveilig verkeersgedrag een van de</p>

		<p>gespreksonderwerpen is. De maatregelen die het lid Koerhuis voorstelt, zijn strafrechtelijke maatregelen. Deze liggen op het terrein van de minister van JenV. Het opleggen van een rijontzegging en rijverbod is een zaak van het strafrecht en daarmee van de minister van JenV.</p> <p>Op bestuursrechtelijk terrein zet het ministerie van IenW via verschillende maatregelen in op het aanpakken van onveilig gedrag in het verkeer. Zo biedt de wegenverkeerswet aanknopingspunten voor handhaving op de rijbewijsvoorwaarden. Bijvoorbeeld, als de politie vermoeden heeft dat iemand verminderd rijvaardig is, kan door het CBR een onderzoek naar de rijvaardigheid worden opgelegd of een verplichte gedragscursus. Wanneer een bestuurder niet door het rijvaardigheidsonderzoek komt of niet volledig deelneemt aan de gedragscursus, wordt het rijbewijs alsnog ongeldig verklaard door het CBR. Zoals de minister in de Kamerbrief voor het Commissiedebat verkeersveiligheid van 6 december a.s. heeft gemeld (Kamerstuk 29398, nr. 1028) zijn twee nieuwe gedragscursussen ontwikkeld voor drugs en rijgedrag. Volgens de huidige planning kunnen deze vanaf april 2023 worden opgelegd.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Verkeersveiligheid is topprioriteit. Ik heb een motie aangenomen gekregen voor een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones. Wat is de stand van zaken?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het ministerie van IenW ondersteunt wegbeheerders om aan de slag te gaan met een veilige schoolomgeving. Daarom heeft het ministerie CROW gevraagd een notitie voor gemeenten op te stellen hoe schoolstraten op een uniforme en herkenbare wijze veilig kunnen worden ingericht. Deze notitie is in het eerste kwartaal van 2023 gereed. Op basis van de aanbevelingen van de notitie zal worden bekeken welke vervolgacties in gang worden gezet. Hierover wordt u voor het Commissiedebat verkeersveiligheid en wegen in het voorjaar van 2023 geïnformeerd.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De wettelijke veiligheidseisen die worden gesteld aan zowel regionale luchthavens, als aan regionale zee- en binnenhavens zijn moeilijk te halen. In sommige landen springt de landelijke overheid financieel bij om aan deze eisen te voldoen. Heeft de minister deze problematiek in kaart gebracht?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er is veelvuldig discussie bij sommige regionale luchthavens dat de kosten die gepaard gaan met het voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen, door de rijksoverheid betaald zouden moeten worden. Zoals eerder deze week ook in</p>

		<p>antwoord op vragen van het lid Koerhuis aangegeven is (Kamerstuk AH 867, kenmerk 2022Z21900) financiert het Rijk deze kosten niet. Wel kan het Rijk ondersteunen door eventuele knelpunten in regelgeving weg te nemen of kennisuitwisseling te stimuleren.</p> <p>Voor zeeschepen in binnenhavens geldt de ISPS-code die gaat over security in havens (de International Ship and Port facility Security Code). Op grond daarvan gelden eisen voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Het ministerie steunt de zee- en binnenhavens om te kunnen voldoen aan de wettelijke eisen voor veiligheid. In het Landelijk Overleg Port Security dat IenW voorziet en organiseert worden daartoe eventuele onduidelijkheden besproken en best practices gedeeld. Er zijn recentelijk geen signalen binnengekomen van grote problemen bij het voldoen aan de vereisten. Indien nodig kunnen deze in het genoemde overleg aan de orde komen. Financiering door het Rijk is hierbij niet aan de orde.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kunnen we verschillende ov-vormen in Nederland niet integreren en goedkoper maken aangezien het ov in de regio onder druk staat en doelgroepenvervoer te duur is?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Doelgroepenvervoer is de verantwoordelijkheid van de ministeries van VWS (Wmo-vervoer), van OCW (leerlingenvervoer) en van gemeenten. Het ministerie van IenW treedt als systeemverantwoordelijke voor het ov regelmatig in overleg met die ministeries over de raakvlakken van het Wmo-vervoer, het leerlingenvervoer en het Openbaar Vervoer. Ook op regionaal niveau kunnen provincies en gemeenten met elkaar afspraken maken over verbetering van het doelgroepenvervoer en slimme combinaties daarvan met het ov. In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-West dit najaar is met de provincie Zeeland de afspraak gemaakt te onderzoeken hoe deze vormen van vervoer met elkaar te verbinden en te optimaliseren. We zijn voornemens hierover in het voorjaar een conferentie te organiseren waar ook andere regio's kunnen aansluiten om ervaringen te delen, zoals in de provincie Groningen.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Loonsverhogingen voor arbeiders op Schiphol lopen achter en de arbeidsomstandigheden en werktijden zijn slecht voor medewerkers op Schiphol. Wat gaat de minister daaraan doen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Schiphol pakt als exploitant een steeds grotere rol om goede arbeidsomstandigheden te bevorderen en heeft voor grondafhandelaren dan ook een set regels opgesteld met betrekking tot o.a. het verplicht delen van grondmateriaal</p>

		<p>waaronder tilhulpen. Specifiek voor de beveiligers die Schiphol inhuurt is door Schiphol op 6 oktober jongstleden een extra afspraak gemaakt over de structurele en substantiële verbetering van de lonen en roosters. Verder is door Schiphol geïnvesteerd in verbetering van de verblijfsruimtes. Uiteindelijk blijven de bedrijven - die op Schiphol actief zijn - zelf verantwoordelijk voor de werkomstandigheden van hun werknemers.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Provincie Limburg vraagt een bijdrage voor het omgevingsfonds van Maastricht-Aachen Airport. Eindhoven Airport heeft hiervoor een bijdrage van 4x €1,5 ton ontvangen. Gezien de bijdrage van 8,75 miljoen euro van de provincie, vind ik dat we aan Maastricht-Aachen Airport een bijdrage zoals aan Eindhoven Airport kunnen geven. Graag een reactie van de minister.</p> <p><b>Antwoord:</b> De provincie Limburg wil een Omgevingsfonds voor Maastricht Aachen Airport instellen en vraagt daar ook een rijksbijdrage voor. Medio december zal Provinciale Staten eerst besluiten over de toekomst van de luchthaven. Afhankelijk van die besluitvorming wordt onderzocht hoe het Rijk onder voorwaarden een incidentele bijdrage kan leveren aan het Omgevingsfonds. Financiële middelen zijn niet opgenomen binnen de begroting van IenW.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> We zien dat de waterstanden in de vaarwegen in Nederland, België en Duitsland te laag hebben gestaan de afgelopen zomer. We willen de minister vragen hoe we onze ambitie voor het goederenvervoer over het water gaan halen tot 2030.</p> <p><b>Antwoord:</b> Crises zoals de langdurige droogte afgelopen zomer, covid-19 en recent de oorlog in Oekraïne tonen de kwetsbaarheid van het logistieke systeem aan. In de toekomstvisie op de binnenvaart wordt uiteen gezet welke structurele maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat het goederenvervoer over de binnenwateren ook in de toekomst geborgd is. Een van de maatregelen is het meer en beter delen van data tussen de havens en Rijkswaterstaat, om efficiënt met de logistieke uitdagingen om te gaan in geval van laag water situaties. Deze en andere maatregelen worden de komende maanden samen met de binnenvaartsector uitgewerkt in een concrete actieagenda.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> De minister heeft toegezegd in gesprek te gaan met gemeenten om opdrachtgevende pakket- en flietsbezorgingsbedrijven aan</p>

		<p>te pakken waarvan pakket- en flitsbezorgers structureel verkeersoverlast veroorzaken. Wat is hiervan de stand van zaken?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Zoals toegezegd, is gesproken met aantal gemeenten over pakket- en flitsbezorgers die verkeersoverlast veroorzaken. Gemeenten zien bij pakketbezorgers vooral fout parkeren en bij flitsbezorgers het roekeloze rijgedrag als het grootste probleem. Verder geven ze aan al diverse acties uit te voeren.</p> <p>Zo onderzoeken de gemeenten Utrecht en Amsterdam hoe op lange termijn pakketbezorging in wijken kan worden verminderd. Leiden neemt bij nieuwbouwplannen specifieke laad- en losplekken voor pakketbezorgers mee. De G4 maakt afspraken met aanbieders van flits- en maaltijdbezorgers over verkeersveilig bezorggedrag (gereed eind 2022). De gemeente Rotterdam heeft, in samenwerking met onder meer de provincies Gelderland en Overijssel en TeamAlert het online platform bezorgveilig.nl gelanceerd.</p> <p>Om gemeenten te helpen, komt CROW in het eerste kwartaal van 2023 met een eerste versie van een handleiding voor afwegingen rondom logistieke hoofdstromen in gebiedsontwikkeling. Op die manier kan al in de planfase worden nagedacht over het faciliteren van logistieke stromen. Gemeenten vragen nu vooral hulp om landelijk in gesprek te komen met pakketdiensten waarvan de bezorgers verkeersoverlast veroorzaken. In het eerste kwartaal van 2023 wordt een dergelijk gesprek georganiseerd. Over de uitkomst wordt de Kamer voor het Commissiedebat verkeersveiligheid en wegen in het voorjaar van 2023 geïnformeerd.</p>
<p>Koerhuis, D.A.N.</p>	<p>VVD</p>	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Elektrisch varen moet gestimuleerd worden, bijvoorbeeld door walstroom voor schepen, elektrificatie van sleepboten etc. Hoe staat het met het nieuw bid rond elektrisch varen aan het Groeifonds?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er zijn diverse aanvragen in voorbereiding op basis van de subsidieregeling die is opengesteld voor ronde 3 van het Nationaal Groeifonds. Aanvragen kunnen door sectorpartijen rechtstreeks worden ingediend bij RVO en daar heeft het ministerie geen actieve bemoeienis mee. RVO zal de binnengekomen aanvragen beoordelen. Deadline voor indiening is 3 februari.</p> <p>Het project voor elektrisch varen dat is toegekend in ronde 2 wordt inmiddels uitgevoerd. Dit zal tussen nu en 2026 leiden tot 45 volledig elektrische schepen en 14 laadstations. Met een pakket aan maatregelen gaan we walstroom uitrollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Europese verplichtingen vanuit Fit for 55 om walstroom aan te gaan bieden.</li> <li>- Voorjaar 2023 afspraken bekrachtigen tussen grote zeehavens en IenW over walstroom uitrol zeevaart.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meer dan 210 miljoen euro subsidiemiddelen beschikbaar voor financiële ondersteuning.</li> <li>- Eerste zes projecten, waaronder cruiseterminals Rotterdam en Amsterdam, hebben al subsidie ontvangen</li> <li>- RWS gaat op de meest kansrijke Rijksligplaatsen de uitrol van walstroom voor de binnenvaart realiseren.</li> </ul>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Wat draagt IenW vanuit de begroting bij aan de bevordering van elektrisch varen? Kunt u dit uitsplitsen tussen de haven Rotterdam en regionale havens?</p> <p><b>Antwoord:</b> Vanuit het Nationaal Groeifonds is ruim 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor elektrisch varen in de binnenvaart. Tussen nu en 2026 zullen daarvoor 14 laadstations worden gebouwd en 72 batterij-containers worden aangeschaft. Verder zullen deze middelen worden benut voor een subsidieregeling voor elektrificatie van binnenvaartschepen die begin 2023 wordt opengesteld. Dit moet leiden tot 45 volledig elektrische schepen tussen nu en 2026. Voor walstroom is meer dan 210 miljoen euro beschikbaar voor walstroomvoorzieningen voor de zeevaart. Dit slaat voor een belangrijk deel neer in de grote zeehavens, zoals Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk, North Sea port en Groningen Seaports. Net als de grote zeehavens kunnen ook kleinere regionale zeehavens gebruik maken van de huidige subsidieregeling walstroom voor de stikstofaanpak van 32 miljoen euro. Het is aan de havens zelf om hier gebruik van te maken. Daarnaast is 16 miljoen beschikbaar voor uitrol van walstroom op rijksligplaatsen voor de binnenvaart.</p>
Koerhuis, D.A.N.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Elektrische vrachtwagens betalen geen accijnzen en bijna geen bpm, kunnen we vanaf 2030 vrachtwagenbelastingen ook niet eenvoudiger maken en de bpm afschaffen, dekkend uit de vrachtwagenheffing?</p> <p><b>Antwoord:</b> Er wordt geen BPM geheven bij de aanschaf van een vrachtwagen.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b> Kan de minister vluchten binnen Nederland verbieden van vliegtuigen op fossiele brandstoffen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Er bestaat geen wetgeving om vluchten te verbieden op basis van doel of op het feit dat deze binnen de grenzen van Nederland plaatsvindt. Op basis van luchthavenbesluiten kunnen vooral beperkingen (bijvoorbeeld normen, geluidscontouren en openingstijden)</p>



		worden gesteld op geluid en externe veiligheid, op basis van de Wet luchtvaart. Dit is niet mogelijk op doel of bestemming van de vlucht. Voor wat betreft sturing via de slotverordening bestaat op dit moment geen grondslag om privévluchten of business aviation anders te behandelen dan ander klein luchtvaartverkeer.
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>We zitten in een energiecrisis. We moeten minder gas, kolen en olie gebruiken. Het energieagentschap gaf al waarschuwingen. Daar is een motie van mijn hand over aangenomen, over concrete maatregelen om olie te besparen. Inmiddels stoppen we met de invoer vanuit Rusland. Mijn motie is in juli aangenomen. Waar blijft het concrete pakket om minder olie te gebruiken?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>De verwachting is dat het landelijk crisisplan olie waar het ministerie van EZK verantwoordelijk voor is, begin volgend jaar aan de Kamer wordt aangeboden.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>In het commissiedebat duurzaam vervoer, heeft de staatssecretaris aangegeven dat er extra klimaatmaatregelen zouden worden genomen, welke maatregelen zijn daadwerkelijk genomen en waren die ook bedoeld ook extra CO<sub>2</sub> te reduceren te opzichte van de target die in coalitie akkoord staan, Heeft de staatssecretaris haar best gedaan om extra beleid te voeren om de klimaatimpact van vervoer terug te dringen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Samen met de mobiliteitssector draagt het ministerie van IenW bij aan de kabinetsinzet om 60% CO<sub>2</sub> te besparen in 2030, op weg naar klimaatneutraliteit in 2050. De meest actuele Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving laat zien dat die ambitie nog niet binnen bereik is. Daarom is op 30 september jongstleden het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Klimaat van start gegaan. Het IBO-klimaat resulteert in concrete beleidsopties, waaronder voor mobiliteit ter ondersteuning van besluitvorming over de klimaatmiddelen tijdens de Voorjaarsnota 2023. Daarnaast komen er mogelijk middelen beschikbaar uit het Klimaat- en Transitiefonds (KTF). Hierover wordt ook bij Voorjaarsnota besloten.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe kunnen we het gebruik van privéjets stevig terugdringen, van Schiphol en andere luchthavens in Nederland?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Zie ook het antwoord op de vraag van het lid Van der Molen over privévliegtuigen.</p> <p>Het kabinet vindt het belangrijk dat privévliegtuigen ook een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de luchtvaart. Conform afspraak met de Kamer worden de wenselijkheid en mogelijkheden om privévliegtuigen nog meer onderdeel te maken van het klimaatbeleid onderzocht. Hierover wordt de Kamer in het eerste kwartaal van 2023 geïnformeerd.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de minister onderzoeken hoe kleine commerciële vluchten onder het slotregime te kunnen laten vallen, zodat deze regels ook voor hen gelden?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Luchtvaartmaatschappijen die kleine commerciële vluchten uitvoeren (bijvoorbeeld Cityhoppers) via slotgecoördineerde luchthavens in Nederland vallen al onder het slotregime van de EU slotverordening en zijn slotplichtig.</p> <p>De grootte van de toestellen die luchtvaartmaatschappijen daarvoor inzetten is daarbij niet relevant.</p> <p>Ten overvloede, dit is niet van toepassing op privéjets omdat dit geen commerciële vluchten zijn en niet slotgecoördineerd, zoals dat ook maatschappelijke vluchten (traumaheli's) en vliegscholen en sportluchtvaart betreft.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Het CO<sub>2</sub>-plafond: wanneer zien we daar concreet resultaat van? Gaan we de 1.5 graad borgen? En wanneer is het kabinet concreet van plan om het CO<sub>2</sub>-plafond in te voeren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Zie ook het antwoord op de vraag van het lid Van Ginneken over het CO<sub>2</sub>-plafond.</p> <p>Het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni jongstleden verandert de context waarin we een CO<sub>2</sub>-plafond bestuderen. Het kost tijd om de effectenstudie te actualiseren met deze informatie. Daarbij nemen we ook de laatste stand van zaken van het <i>Fit for 55-pakket</i> en de uitkomsten van de 41e Algemene Vergadering van ICAO mee.</p> <p>Kort na de jaarwisseling worden de effectenstudie, de actualisatie en achterliggende rapporten met de Kamer gedeeld, waaronder een juridische beoordeling.</p> <p>Het doel is om in het eerste kwartaal van 2023 een principebesluit te nemen over de invoering van dit CO<sub>2</sub>-plafond om de doelen uit de luchtvaartnota en het Akkoord Duurzame Luchtvaart voor het beperken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart te borgen.</p>

		<p>De huidige verwachting is dat de inwerkingtreding van de regelgeving voor het CO<sub>2</sub>-plafond op zijn vroegst in 2025 zal plaatsvinden. Dit is op tijd om de eerste CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling (in 2030) te borgen.</p> <p>Het CO<sub>2</sub>-plafond levert een bijdrage aan het realiseren van het doel uit het Klimaatakkoord van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden, met een streven naar 1,5 graad Celsius.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Schiphol moet het stikstofprobleem zelf oplossen, maar krijgt van IenW wel miljoenen in de vorm van juristen en deskundigen bij IenW. Op welke manier helpen juristen van IenW met de voorbereidingen voor een natuurvergunning, hoeveel fte is dit, en om hoeveel geld op de begroting gaat het?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Schiphol is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van een natuurvergunning en eventuele mitigatie.</p> <p>Het programma Omgeving Luchthaven Schiphol bij het ministerie is verantwoordelijk voor het proces en de raakvlakken van de natuurvergunning ten opzichte van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB). Het betreft regulier ambtelijk werk dat vanuit IenW wordt gedaan in het kader van de verantwoordelijkheid voor Schiphol.</p> <p>Zoals eerder onder andere toegelicht in de beantwoording van het Schriftelijk overleg over de brief hoofdlijnen Schiphol (Kamerstuk 29665, nr. 440) is de programmadirectie in het leven geroepen als (tijdelijke) versterking van de capaciteit en expertise. Deze programmadirectie bestaat uit een team van experts op diverse vakgebieden (bijvoorbeeld geluid), beleidsmedewerkers en beleidsondersteuners. Zij werken aan de uitwerking van de besluitvorming van 24 juni jl. en aan de gebiedsagenda van het NOVEX-gebied Schiphol.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Dit is het moment om klare wijn te schenken en het definitieve besluit te nemen over het sluiten van Lelystad airport?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni jongstleden is aangegeven dat het kabinet niet eerder dan medio 2024 een besluit neemt over Lelystad Airport. Daarvoor zijn twee voorwaarden gesteld: de luchthaven moet over een stikstofvergunning in de zin van de Wet Natuurbescherming beschikken, en de laagvliegroutes moeten kunnen worden opgelost.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Is de minister bereid om in de actualisatie van de Handboek Milieuprijzen te zorgen dat ook de CO-prijzen worden</p>

		<p>geactualiseerd. Ik begrijp van de minister van EZK dat nu al gebruikt kan worden gemaakt van prijzen die horen bij het 2-gradenscenario. Is dat gebeurd bij besluitvorming omtrent Schiphol en de havens?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Voor een duiding van het gebruik van CO<sub>2</sub>-prijzen verwijst het ministerie van IenW graag naar een brief van het ministerie van EZK over de doelstelling van het Nationaal Groeifonds (Kamerstuk 35976, nr. 29). In deze brief aan de Kamer is toegelicht dat de onafhankelijke instanties CPB en PBL adviseren om de huidige WLO-scenario's met bijbehorende CO<sub>2</sub>-prijzen te blijven toepassen bij MKBA's tot aan de integrale herziening van de WLO-scenario's in 2024. Om deze reden bevat de actualisatie door CE Delft van het Handboek Milieuprijzen geen nieuwe CO<sub>2</sub>-prijzen.</p> <p>Het lid Kröger vraagt ook naar besluitvorming in de luchtvaart en bij zeehavens. De <i>Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's</i> uit 2021 bevat praktische richtlijnen voor uitvoerders van luchtvaartspecifieke MKBA's. In deze werkwijzer is voorgeschreven dat voor MKBA's met belangrijke klimaateffecten een gevoeligheidsanalyse dient te worden uitgevoerd op het hoge WLO-scenario met de CO<sub>2</sub>-prijzen behorend bij het 2-gradenscenario. Zo heeft PWC een impactanalyse uitgevoerd bij het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni jongstleden (als bijlage meegestuurd aan de Kamer). Deze bevat een gevoeligheidsanalyse waarbij is gerekend met verschillende CO<sub>2</sub>-prijzen. Daarbij is ook het 2-gradenscenario van CE Delft betrokken. In de MIRT-brief uit juni 2022 (Kamerstuk 34682, nr. 98) is de Kamer reeds geïnformeerd over de toepassing en de actualisatie van de WLO in relatie tot de veranderende goederenstromen als gevolg van de energietransitie. In de Kamerbrief is ook een toelichting gegeven op de fossiele en niet-fossiele toekomst van zeehavens.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Het is evident dat een mobiliteitssysteem in lijn met de klimaatdoelen andere investeringen vraagt. Graag een reflectie van de minister wat hij denkt wat dit betekent voor de lucht- en zeescheepvaart.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In de Contourennota<sup>[1]</sup> voor de mobiliteitsvisie 2050 die vorige maand aan de Kamer is gestuurd, is er nadrukkelijk aandacht voor de klimaatopgave voor het mobiliteitssysteem.</p> <p>In de aangekondigde Hoofdlijnennotitie van de mobiliteitsvisie in maart volgend jaar gaat het ministerie van IenW daarop in. Voor luchtvaart werkt het ministerie aan de uitvoering van de luchtvaartnota, waarin een integrale mobiliteitsbenadering uitgangspunt is en de internationale verbondenheid via de lucht en de grond in samenhang wordt bekeken. Er wordt onder andere ingezet op een CO<sub>2</sub>-plafond en ook is er de doelstelling om in 2030 14% bijmenging te hebben van duurzame</p>

		<p>brandstof.</p> <p>Voor zeevaart is op 29 november 2022 een uitvoerige brief aan de Kamer gezonden, specifiek over de inhoud van het klimaatbeleid zeevaart.</p> <p>Als grote vervoerssectoren is het van belang om tijdig in verduurzaming van de zee- en luchtvaart te investeren. Internationale normering en beprijzing zullen vooral na 2030 effect sorteren, en de zee- en luchtvaart zijn momenteel nog geen onderdeel van de nationale klimaatdoelen. Hierdoor komen investeringen vaak nog niet van de grond. Desondanks zet het ministerie van IenW zowel internationaal als nationaal in op een versnelling. Zo is voor luchtvaart het groeifondsvoorstel Luchtvaart in Transitie deels toegekend.</p> <p>[1] TK, 2022-2023, 31305-366.</p>
Kroger, S.	GL	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Welke stappen wil de minister zetten, bijvoorbeeld het uitvoeren van mijn motie, om vluchten naar Brussel te schrappen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Onder de vigerende Europese regels mogen luchtvaartmaatschappijen vrij opereren op alle routes binnen de EU en daarbuiten.</p> <p>Wel zet het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in op het aantrekkelijker maken van de trein ten opzichte van het vliegtuig op korte afstanden.</p> <p>In het kader van de Actieagenda Trein en luchtvaart hebben KLM en Thalys deze zomer een pilot uitgevoerd waarbij één dagelijkse vlucht tussen Brussel en Amsterdam werd vervangen door de trein. KLM heeft inmiddels voor het komend seizoen in 5 in plaats van 1 trein stoelen ingekocht met als doelstelling om het AirRail product uit te bouwen. Een evaluatie van de pilot is aan u toegezegd en wordt nog dit jaar aan u toegezonden.</p>
Madlener, B.	PVV	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de staatssecretaris reageren op het voorstel om de splitsing tussen rails en trein (ProRail en NS) en de verzelfstandiging terug te draaien en één nationaal spoorbedrijf op te richten?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Begin 2023 staat er een debat gepland met de Kamer over de publiekrechtelijke omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan. Het is niet aan de orde om NS en ProRail samen te voegen tot één nationaal spoorbedrijf, omdat de</p>

		organisatie van de infrastructuurbeheerder van de HSWI (hoofdspoorweginfrastructuur) op grond van het EU-recht op het terrein van de financiële administratie, de verkeersleiding en de essentiële functies gescheiden moet zijn van die van vervoerders zoals NS.
Madlener, B.	PVV	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de staatssecretaris reageren op het plan om de btw op treintickets te verlagen naar 0% en dit te bekostigen door de Flevolijn niet aan te leggen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Met de Kamerbrief over de effecten van tariefsverlagingen in het ov is de Kamer onlangs, mede namens de staatssecretaris van Financiën, geïnformeerd dat het kabinet terughoudend is ten aanzien van introductie of uitbreiding van fiscale regelingen. Dat blijkt ook uit het plan van aanpak fiscale regelingen en het toetsingskader fiscale regelingen dat het kabinet hanteert. Het verlaagde btw-tarief wordt in algemene zin geëvalueerd door het ministerie van Financiën. Onderdeel van deze evaluatie is de doeltreffendheid en doelmatigheid van verlaagde btw-tarieven. Het kabinet wil de uitkomsten van deze evaluatie, waarin ook de btw op openbaar vervoer wordt meegenomen, afwachten en meenemen in verdere beleidsmatige keuzes rond btw-tarieven.</p>
Madlener, B.	PVV	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Graag een reactie van de minister op de nieuwe Europese normen voor waterkwaliteit; de PVV wil dat de minister onderhandelt met Brussel om normen die wel haalbaar zijn voor Nederland. Volgens de PVV is het onmogelijk om nu aan de normen van de Kaderrichtlijn Water te voldoen; water komt namelijk vervuild (door andere landen) binnen bij de grenzen.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er is door de Europese Commissie recent een voorstel gedaan voor herziening van de Kaderrichtlijn Water. Zoals gebruikelijk wordt de Kamer hierover geïnformeerd via het BNC-fiche, dat de Kamer op korte termijn zal ontvangen. Via het fiche zal de Kamer geïnformeerd worden over het voorlopige standpunt van het kabinet met betrekking tot dit voorstel.</p>
Madlener, B.	PVV	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Nederland is de veiligste rivierdelta ter wereld, dat willen we zo houden. Wij steunen veilige dijken en provincie Limburg om schade te vergoeden van wateroverlast, de motie-Graus moet worden uitgevoerd en daar verwachten we veel van, graag een reactie op de laatste stand van zaken.</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Op dit moment kunnen Limburgse en Brabantse ondernemers die door het hoogwater van vorige zomer fors omzetverlies hebben geleden een beroep doen op een speciale tegemoetkomingsregeling voor omzetzerving. Met deze regeling wordt voldaan aan de motie Graus. Deze regeling is op 24 oktober opengesteld. Tot en met 5 december kunnen ondernemers een aanvraag hiervoor indienen. De minister van Economische Zaken en Klimaat is verantwoordelijk voor deze regeling, in samenwerking met de provincie Limburg.</p> <p>Over de stand van zaken van de afhandeling van de schade die huishoudens hebben geleden is de Kamer recent per brief geïnformeerd, in reactie op de motie Beckerman c.s. (Kamerstukken 32698, nr. 73).</p>
Madlener, B.	PVV	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Zijn er plannen om drinkwater extra te gaan belasten? Zijn die in de maak, en kan de minister garanderen dat deze kabinetsperiode drinkwater niet duurder wordt?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In de Kamerbrief over Water en Bodem Sturend (Kamerstukken 27625, nr. 592) is aangegeven dat, om gezonde grondwaterstanden en op de langere termijn voldoende drinkwater beschikbaar te houden, het noodzakelijk is dat de vraag naar drinkwater wordt beperkt. Dat vergt aanpassing van gedrag van burgers en bedrijven door te zoeken naar alternatieven voor drinkwatergebruik en het beperken van gebruik door grootverbruikers.</p> <p>We sluiten aan bij het ingezette proces vanuit de beleidsnota drinkwater, die de Kamer in 2021 heeft ontvangen. Hierbij wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de kosten voor de consument.</p> <p>In de beleidsnota drinkwater is aangegeven dat er een verkennend rapport over instrumenten voor drinkwaterbesparing zal worden opgesteld. Beprijzing is daarin een van de onderwerpen. Dit rapport bevindt zich in de afrondende fase en zal op korte termijn aan de Kamer worden toegezonden, inclusief een voorstel voor het vervolgproces. Het is daarbij niet de intentie om de kosten van noodzakelijk drinkwatergebruik door huishoudens te laten stijgen.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe kan het dat de tarieven voor het spoorgoederenvervoer hoger zijn dan in omliggende landen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Om het spoorgoederenvervoer te stimuleren en de concurrentiepositie te verbeteren zijn de tarieven voor het rijden over het</p>

		spoor al eerder in lijn gebracht met Duitsland. Er zijn echter meerdere factoren die van invloed zijn op de concurrentie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer, waardoor er nog steeds zorgen zijn over de concurrentiepositie.
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris aangeven of de belangen van omwonenden goed worden meegenomen bij de investeringen in het spoorgoederenvervoer?</p> <p><b>Antwoord:</b> Bij alle investeringen door het ministerie van IenW in infrastructuur worden alle belangen grondig en zorgvuldig afgewogen. Ook is er altijd veel aandacht voor de participatie van bewoners bij dit soort langjarige trajecten. Dat geldt dus ook voor investeringen ten behoeve van de spoorgoederenvervoersector.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris de pilots voor Bus Rapid Transit (BRT) faciliteren om ruim baan te maken voor de bus? Kan de staatssecretaris Rijkswaterstaat betrekken in de pilots voor BRT zodat de realisatiekansen ook toenemen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Reizen met ov kan per trein, tram en zeker ook per bus. Om ov per bus nog aantrekkelijker te maken, wordt samen met betrokken partijen onderzoek gedaan naar het vervoerssysteem genaamd Bus Rapid Transit (BRT). Voor het onderzoek wordt gezien of pilots uitgevoerd kunnen worden die voornamelijk gericht zijn op het wegnemen van barrières, zoals op het gebied van samenwerking en governance, inhoudelijke onderbouwing in modellen en ruimtelijke inpassing. Rijkswaterstaat kan hierbij worden betrokken voor bijvoorbeeld de ruimtelijke inpassing op de snelweg. Rijkswaterstaat verkent op dit moment oplossingen, zoals het verbeteren van het gebruik van de vluchtstrook en de dynamische doelgroepenstrook.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b> ProRail onderzoekt waar en hoe 740 meter treinen in kunnen worden gezet. Wanneer worden de resultaten met de Kamer gedeeld? En welke stappen neemt de staatssecretaris om de 740 meter treinen daadwerkelijk in te zetten? Welk tijdspad hoort daarbij?</p> <p><b>Antwoord:</b> De inzet van treinen met een lengte van 740 meter is een belangrijke manier om de capaciteit op het spoor beter te benutten. In 2019 heeft de Kamer een onderzoek van ProRail hierover ontvangen. Het vorige kabinet heeft de Kamer een pragmatische en kosteneffectieve aanpak met betrokkenheid van de sector beloofd. Recent is tijdens het Bestuurlijk Overleg</p>



		MIRT over goederencorridors een afspraak gemaakt om ruim 7 miljoen euro vrij te maken voor het verlengen van sporen op Lage Zwaluwe. Voorafgaand aan het Commissiedebat spoor van 15 december a.s. wordt u nader geïnformeerd over de voortgang van dit dossier via de voortgangsbrief Spoorgoederenvervoer.
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de staatssecretaris aangeven hoe de VVD-visie op schone buurt (milieucriminaliteit, vergunningen, regelgeving en plastic) wordt betrokken in het Nationaal Programma Circulaire Economie en het Nationaal Milieuprogramma?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>De inwoners van Nederland vertrouwen erop dat hun leefomgeving in orde is: gezond, schoon en veilig. Net als de VVD constateert in de vier genoemde punten, is er nog werk aan de winkel. Hier werken we hard aan samen met andere partijen. Voor de langere termijn hebben we de visie vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidskader (het NMK). Deze visie werkt het ministerie uit in het Nationaal Milieuprogramma (NMP). Begin 2023 is de staatssecretaris voornemens het Nationaal Programma Circulaire Economie aan de Kamer toe te sturen. Met de transitie naar een circulaire economie dragen we bij aan de klimaatopgave, aan leveringszekerheid, het verbeteren van het milieu en biodiversiteit. In het NPCE en NMP zal de staatssecretaris ingaan op onderwerpen als milieucriminaliteit, vergunningen, regelgeving (in Europees verband) en plastic.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Daar waar bedrijven bewust te veel uitstoten, illegaal lozen of dumpen, is sprake van milieucriminaliteit. Dat willen we keihard aanpakken omdat deze bedrijven het enorm verpesten voor alle goedwillende ondernemers. Kan de staatssecretaris aangeven hoe de gesprekken met JenV op dit punt verlopen en welke concrete maatregelen in 2023 te verwachten zijn?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>De gesprekken over de aanpak van milieucriminaliteit lopen goed. Binnen en buiten het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel wordt met veel partijen gewerkt aan diverse maatregelen om de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke handhaving en vervolging te verbeteren. Zo wordt binnen het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel op dit moment onder andere gewerkt aan de formalisering van de Strategische Milieukamer, waardoor hun taak en rol wordt vastgelegd en prioriteiten worden gesteld. Ook wordt in 2023 de nieuwe landelijke handavingsstrategie Omgevingswet geïmplementeerd. Hiermee wordt gezorgd voor een effectieve en uniforme handhaving, en voor afstemming tussen de bestuursrechtelijke en strafrechtelijke aanpak. Nog voor het kerstreces wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de versterking van het VTH-stelsel waaronder de voortgang van het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel.</p>

Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Het Rijk werkt met provincies, gemeenten en omgevingsdiensten aan verbeteringen op het gebied van vergunningen voor bedrijven en industrie. De Kamer heeft gevraagd te onderzoeken hoeveel vergunningen er de komende jaren nodig zijn. Kan de staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is van die inventarisatie?</p> <p><b>Antwoord:</b> De motie van de leden Haverkort, Van der Molen en Hagen van 28 september jongstleden vraagt de regering om inzicht in het aantal vergunningen voor de komende vijf jaar en verzoekt daarbij welke maatregelen genomen kunnen worden om te voorkomen dat ontwikkelingen vertraging oplopen door ontbrekende vergunningen. Hoewel niemand een exact beeld kan geven over de mogelijke toekomstige vergunningen, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de omgevingsdiensten gevraagd om aan te geven hoeveel vergunningen zij de komende vijf jaar verwachten. In de toegezegde brief van de staatssecretaris over de voortgang van de versterking van het VTH-stelsel komt deze motie aan de orde. Deze brief wordt voor het Kerstreces toegestuurd.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris aangeven of de verbeteringen bij de omgevingsdiensten voldoende robuust zijn en of deze daadwerkelijk zullen leiden tot goed werkende omgevingsdiensten? Hoe kan dit proces versneld worden?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie van IenW werkt in het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel aan de versterking van het VTH-stelsel met als focus robuuste omgevingsdiensten. Alles is erop gericht om alle omgevingsdiensten voor de toekomst voldoende robuust te laten zijn om tijdig en met voldoende expertise de vergunningen af te handelen. Het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel loopt tot medio 2024. Deze tijd is nodig om met alle partijen de activiteiten te ondernemen om de omgevingsdiensten te versterken. Waar mogelijk worden al eerder resultaten opgeleverd. Voor het Kerstreces ontvangt de Kamer een brief over de voortgang van de versterking van het VTH-stelsel en het interbestuurlijk programma.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b> Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij hoogstpersoonlijk zelf in Europa gaat pleiten voor emissienormen die voor alle bedrijven in Europa gelijk zijn en dat we in Nederland geen regels bovenop Europese regels gaan stapelen en we administratieve gevolgen van nieuwe regels tot een minimum gaan beperken?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>In de onderhandelingen over de Richtlijn Industriële Emissies pleit de staatssecretaris voor emissienormen die voor alle bedrijven in Europa gelijk zijn, namelijk voor het scherp vergunnen aan de onderkant van de range van Best Beschikbare Technieken, zoals wij dat in Nederland al doen. Bij het vergunnen van individuele bedrijven zijn de lokale omstandigheden belangrijk, dus de directe leefomgeving en de toestand van het milieu in de directe nabijheid van een installatie. Dat betekent dat per geval bekeken wordt wat nodig is voor het kunnen afgeven van een vergunning. De inzet bij de Richtlijn Industriële Emissies is om de administratieve gevolgen van nieuwe en oude regels tot een minimum te beperken.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Ons restafval bevat nog duizenden tonnen herbruikbaar plastic. Door innovatiever in te zamelen en te scheiden kunnen die materialen als grondstof worden ingezet. Door regie te nemen worden vele tonnen CO<sub>2</sub> in de lucht voorkomen en wordt fors bespaard op de inkoop van olie als grondstof. Als die besparing wordt doorgerekend hoeft niemand in Nederland ooit nog afvalstoffenheffing te betalen. Kan de staatssecretaris dit als richting meenemen in het Nationaal Programma Circulaire Economie?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het circulaire economie beleid is erop gericht om te komen tot meer behoud van grondstoffen in de keten. Het verbranden van nog recyclebaar plastic afval past niet in een circulaire economie. Daarom werkt het ministerie van IenW aan een aanpak om dit te voorkomen. Hierbij wordt voor elke stap in de afvalketen – dus het weggooien, inzamelen, sorteren en verwerken – gekeken welke maatregelen nodig zijn om de verbranding van recyclebaar plastic te voorkomen. Deze inzet zal onderdeel uitmaken van het nationaal programma circulaire economie. Het vraagt ook dat producten zo worden ontworpen dat ze recyclebaar zijn. Ook daar zetten we op in. De afvalstoffenheffing is een bevoegdheid van gemeenten. Een aanpak gericht op het voorkomen van verbranding van recyclebare stromen kan hen helpen geld te besparen en daarmee van invloed zijn op de hoogte van de gemeentelijke afvalstoffenheffing. Tegelijkertijd hangt die heffing af van meerdere lokale en landelijke factoren, waarmee het verdwijnen ervan op dit moment niet realistisch lijkt.</p>
Minhas, F.B.	VVD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De hoge tarieven in de Nederlandse spoorgoederenvervoersector verslechtert onze concurrentiepositie en brengt de modal shift-transitie in gevaar. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegenaan en wat gaat zij doen om spoorgoederenvervoer aantrekkelijk te houden?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Om het spoorgoederenvervoer te stimuleren en de concurrentiepositie te verbeteren zijn de tarieven voor het rijden over het spoor al eerder in lijn gebracht met Duitsland. Er zijn echter meerdere factoren die van invloed zijn op de concurrentie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer, waardoor er nog steeds zorgen zijn over de concurrentiepositie.</p> <p>Recent is de Kamer geïnformeerd [Kamerstukken II, 22-23, 34244, nr. 3] over de ambities op het gebied van modal-shift, oftewel: hoe zorgen we ervoor dat meer goederen via de vaarweg of het spoor worden vervoerd, zodat er ook meer ruimte op de weg ontstaat? Deze ambities worden ondersteund via een subsidieregeling die deze maand door de Europese commissie is goedgekeurd. Verder zijn in alle regio's logistieke makelaars hierover met betrokken partijen in gesprek. Ondanks dit alles blijft het voor de sector een uitdaging om het vervoer van goederen per spoor concurrerend te houden.</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Er zijn grote investeringen in het openbaar vervoer nodig buiten de grote steden. Alleen zo kan het openbaar vervoer daadwerkelijk een publieke voorziening zijn. Toch zien we een terugloop van het openbaar vervoer. CDA herinnert het kabinet aan de motie Geurts die opriep de verschraling van het openbaar vervoer in de regio tegen te gaan. Maar die zorgen zijn niet weg. Ziet de staatssecretaris dit risico ook en welke aanvullende stappen wil de staatssecretaris nemen om deze risico's weg te nemen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Om overal in Nederland voldoende, veilig en betrouwbaar openbaar vervoer te kunnen bieden, kan de ov-sector al een aantal jaren gebruik maken van de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV). Ook volgend jaar stelt het ministerie een regeling ter beschikking: het transitievangnet. Met deze regelingen voor het ov wordt ook invulling gegeven aan de motie Geurts. Met het vangnet zijn niet alle naweeën van de pandemie en uitdagingen voor het ov verholpen. De sector dient 2023 dan ook te benutten om zich zo optimaal mogelijk klaar te maken voor het 'nieuwe normaal' in 2024. Hierbij is het van groot belang extra aandacht te hebben voor de huidige personeels- en capaciteitsproblemen in het ov. Deze heeft op verschillende plaatsen in het land gevolgen voor de dienstregelingen.</p> <p>Dit onderwerp wordt geregeld besproken met de daarvoor verantwoordelijke partijen in het Nationale OV beraad (NOVB).</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Deelt de minister de mening dat deelname van Schiphol in vliegveld Eelde een goed idee is?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het ministerie heeft in het kader van de motie Koerhuis/Van der Molen/ Graus [Kamerstuk 31936, nr. 915] deelgenomen aan gesprekken tussen de Royal Schiphol Group (RSG), de betreffende regionale luchthavens en hun aandeelhouders. Voor Groningen Airport Eelde (GAE) lopen de gesprekken op dit moment nog. Door RSG en GAE is aangegeven dat ze de mogelijkheden voor strategische samenwerking verkennen en dat ze de wijze en vorm van een mogelijke samenwerking de komende periode verder bespreken. Zoals in de Kamerbrief van 31 mei 2022 [Kamerstuk 31936, nr. 939] aangegeven, is het aan de luchthaven (en hun aandeelhouders) om in samenwerking met de regio de toekomst te bepalen.</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Er dreigt een groter wordende kloof te ontstaan tussen mensen die wel een auto kunnen betalen en zij die dit niet kunnen. Dat vraagt waakzaamheid bij de invoering Betalen naar gebruik, waarin het risico zit dat de enige manier om grote afstanden te overbruggen duurder wordt. Ziet de minister dit risico ook en wat wil hij doen om hier aan tegemoet te komen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het ministerie van IenW hecht, net als u, belang aan een goede bereikbaarheid van voorzieningen voor iedereen in Nederland. In landelijk gebied zijn mensen meer aangewezen op de auto en het autobezit ligt daar dan ook hoger. Met de invoering van BNG wordt de mrb omgevormd van een vast bedrag naar een bedrag per gereden kilometer.</p> <p>Uit het onderzoek naar de hoofdvarianten en effecten van BNG, dat het ministerie van IenW onlangs samen met het ministerie van Financiën aan de Kamer stuurde, blijkt dat per auto in particulier bezit in landelijk gebied op jaarbasis gemiddeld minder kilometers gemaakt worden dan in sterk stedelijke gebieden (12.400km om 13.000km). Het is daarom niet de verwachting dat ten opzichte van het huidige systeem automobilisten in landelijke gebieden gemiddeld hogere kosten gaan betalen dan automobilisten uit de steden.</p> <p>Om de effecten van BNG op koopkracht en eventuele verdelingseffecten nader in beeld te brengen, wordt in 2023 vervolgonderzoek uitgevoerd.</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Waarom neemt het ministerie in het onderzoek 'Onderweg in Nederland' wel de reisafstand tot onderwijs en werk mee, maar niet voor de zorg?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het CBS voert ieder jaar het onderzoek 'Onderweg in Nederland' uit. Dit is een enquête naar de reismotieven van</p>

		Nederlanders. Inmiddels wordt met ingang van dit jaar de bereikbaarheid van zorg (naar ziekenhuis en huisarts) ook meegenomen. De uitkomsten van het 'Onderweg in Nederland' 2022 is naar verwachting in juni 2023 beschikbaar.
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b> Kunnen de bewindspersonen ingaan op het voorstel van PBL om het bereikbaarheidsniveau te normeren? En om vanuit die normen te kijken naar toekomstige investeringen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het PBL heeft op 31 oktober het rapport 'Toegang voor iedereen' gepubliceerd. In het voorjaar van 2023 komt het ministerie van IenW met een reactie op dit PBL-rapport. Daarnaast werkt het ministerie aan de mobiliteitsvisie 2050. In hoeverre een norm voor bereikbaarheid gaat helpen wordt in dit kader ook verkend. U wordt voorafgaand aan het Commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid van 30 maart 2023 nader geïnformeerd.</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b> Hoe blijft de minister betrokken bij de participatie in regionale vliegvelden door Schiphol?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie heeft in het kader van de motie Koerhuis/Van der Molen/Graus (Kamerstuk 31936, nr. 915) deelgenomen aan gesprekken tussen de Royal Schiphol Group (RSG), de betreffende regionale luchthavens en hun aandeelhouders. Voor Maastricht Aachen Airport (MAA) hebben de gesprekken geleid tot een principeakkoord tussen RSG, MAA en de provincie Limburg dat RSG een belang neemt in MAA. Voor Groningen Airport Eelde (GAE) lopen de gesprekken op dit moment nog. Door RSG en GAE is aangegeven dat ze de mogelijkheden voor strategische samenwerking verkennen en dat ze de wijze en vorm van een mogelijke samenwerking de komende periode verder bespreken. Zoals in de Kamerbrief van 31 mei 2022 aangegeven (Kamerstuk 31936, nr. 939), is het aan de luchthavens (en hun aandeelhouders) om in samenwerking met de regio de toekomst te bepalen.</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b> Rond de vliegvelden Eelde en Maastricht-Aachen zijn er concrete infrastructurele knelpunten. Is de minister bereid daarin te investeren?</p> <p><b>Antwoord:</b> De lokale en regionale infrastructuur maken deze vliegvelden primair een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. In het Mobiliteitsfonds zijn geen middelen beschikbaar.</p>

Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b> Hoe beschermen we de Nederlandse haven (spionage / nationale veiligheid)? En is de minister bereid zich in dit verband in te zetten voor een Europese havenstrategie?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het ministerie van IenW is van mening dat het essentieel is dat onze havens hun belangrijke maritiem-logistieke functie voor onze economie onafhankelijk en veilig kunnen uitoefenen. Waar de Chinese (economische) aanwezigheid dat belang in gevaar brengt dient actie genomen te worden. Het is daarbij belangrijk om te blijven bezien of het instrumentarium dat voorhanden is om risico's te voorkomen of te verminderen, afdoende is.</p> <p>Het kabinet is actief bezig met de herijking van (Europese) regelgeving, instrumenten en strategieën om de bedreiging voor de veiligheid en politiek-economische invloed tegen te gaan. Dat betreft bijvoorbeeld herziening van Europese regelgeving m.b.t. het verhogen van de weerbaarheid van vitale infrastructuur, waarna naar verwachting meer havens en havenfaciliteiten zullen worden aangemerkt als essentiële of belangrijke entiteit en daarmee onderdeel van de vitale infrastructuur worden. Daarnaast wordt gewerkt aan verfijning van investeringstoetsen, mededingingsregels, meer wederkerigheid tussen de EU en China, en trajecten rond (open) strategische autonomie en (digitale) weerbaarheid. Afstemming met onze buurlanden en de Europese Commissie is tevens essentieel. Het ministerie van IenW heeft reeds het voortouw genomen door zowel met de Europese Commissie als met Duitsland de problematiek aan te kaarten en te bespreken ten behoeve van een gezamenlijke Europese aanpak. Tegelijkertijd ligt dit voor een groot deel ook op het vlak van de collega's van Economische Zaken en Klimaat, Justitie en Veiligheid en Buitenlandse Zaken. De minister wil graag deze ministers hier nadrukkelijk bij betrekken.</p>
Molen, H. van der	CDA	<p><b>Vraag:</b> Krimp van Schiphol kan de vrachtvliegtuigen onevenredig hard raken. Kan de minister, nu hij een uiterste poging lijkt te moeten maken om Schiphol te laten krimpen, ook niet een uiterste poging voor een slotpoel ter begunstiging van de vrachtvliegtuigen? Kan hij de Kamer bijpraten voor de juridische plannen voor Schiphol?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het belang van vrachtluchten op Schiphol heeft onze aandacht. Het creëren van een aparte vrachtpool voor de vrachtsector is echter op dit moment juridisch niet mogelijk. De luchthaven Schiphol zoekt samen met sectorpartijen naar oplossingen voor het behoud van de vrachtsector op Schiphol. Bij de geplande herziening van de EU-slotverordening zal Nederland</p>

		inzetten op meer nationale beleidsruimte om te sturen op het behoud van een gezonde en robuuste vrachtsector. De Kamer is hieronder onlangs geïnformeerd (Kamerstuk 22112, nr. 3542).
Plas, C. van der	BBB	<p><b>Vraag:</b> Wat is de langetermijnvisie van het kabinet op de Nederlandse scheepsbouwindustrie?</p> <p><b>Antwoord:</b> De beleidsverantwoordelijkheid voor de maritieme maakindustrie ligt bij het ministerie van EZK. Dit ministerie heeft eerder soortgelijke vragen ontvangen van de Kamer over scheepsbouwer IHC. De antwoorden op die vragen worden op korte termijn door de minister van EZK aan de Kamer verzonden.</p>
Plas, C. van der	BBB	<p><b>Vraag:</b> Vliegveld Eelde is economisch belangrijk voor regio Noord-Nederland, en is ook essentieel voor UMCG en transport voor organen binnen de vereiste tijd. Daarnaast is vliegveld Eelde ook kartrekker van het innoveren in groene waterstof en elektrische vliegen. Graag een reactie van de minister hoe Eelde en andere regionale luchthavens hierin worden ondersteund.</p> <p><b>Antwoord:</b> Uitgangspunt is dat de luchthavens zelf verantwoordelijk zijn voor hun operatie en de bedrijfseconomische onderbouwing daarvan. Het ministerie stelt geen financiële middelen voor exploitatie en instandhouding beschikbaar, maar kan waar nodig en gewenst de luchthavens met specifieke zaken ondersteunen, bijvoorbeeld waar het gaat om kennis en expertise, innovatie, inzet op duurzaamheid en het ondersteunen van de inzet op de verbetering van de leefomgeving. Het ministerie bevordert de samenwerking tussen luchthavens en ondersteunt hen ook in de totstandkoming van nieuwe Luchthavenbesluiten. Daarvoor lopen zowel met de luchthavens gezamenlijk als individueel de nodige gesprekken.</p>
Pouw-Verweij, N.	Ja21	<p><b>Vraag:</b> Kan de staatssecretaris in het nieuwe programma van eisen ervoor zorgen dat de treinen van en naar Leeuwarden (2x sprinter, 2x IC per uur), die zijn afgesproken, behouden blijven na gunning van de nieuwe concessie?</p> <p><b>Antwoord:</b> De tweede sprinterdienst wordt momenteel bekostigd door de provincie Fryslân. Vanwege het beperkte gebruik gaat het om een aanzienlijk bedrag. Het is niet zeker of de provincie deze bijdrage opnieuw wil leveren. Dit heeft ook invloed op de uiteindelijke bediening. Hierover worden nog afspraken gemaakt in de nieuwe HRN-concessie samen met de provincie Fryslân.</p>



Pouw-Verweij, N.	Ja21	<p><b>Vraag:</b> A4 Haaglanden-N14: Een wezenlijke vraag voor de omwonenden is of de modelmatige benadering voldoende aansluit op de omgeving. Het is de vraag naar de verhouding tussen modellen en ervaren overlast. Graag vraag ik van de minister een reflectie op de wens om niet alleen modelmatig, maar ook aan de hand van inbreng uit het gebied zelf beter inzicht te krijgen in het effect van de maatregelen.</p> <p><b>Antwoord:</b> De minister is zich ervan bewust dat omwonenden overlast kunnen ervaren als gevolg van dit project. IenW zorgt ervoor dat het geluid niet hoger zal zijn dan het wettelijk bepaalde maximum, het ter plaatse vastgelegde Geluidproductieplafond (GPP). Gemeenten kunnen echter een verzoek indienen voor extra inpassing, bijvoorbeeld extra geluidsmaatregelen. Er is altijd gelegenheid voor overleg, mits de gemeente de wens tijdig kenbaar maakt en hiervoor een financiële bijdrage levert. In een Bestuurlijke Overeenkomst kunnen hierover afspraken worden gemaakt, die daarna kunnen worden verwerkt in het Tracébesluit. Dat kan ook voor meekoppelkansen. Dit is bijvoorbeeld het geval in Rijswijk, waar extra brede viaducten voor fiets en ecologie worden gerealiseerd, die door de gemeente en IenW worden bekostigd.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Waarom nog miljarden besteden aan het uitkopen van bedrijven voor natuurherstel, terwijl ondertussen een staatsbedrijf, nota bene een piekbelaster, extra uitstoot wil veroorzaken. Ziet de minister hiervan het kromme en ondermijnende van zijn LNV-collega?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het lid Van Raan doelt met deze vraag op Schiphol. Zoals bekend wordt de aanvraag van Schiphol om een natuurvergunning momenteel door het bevoegd gezag (minister voor Natuur en Stikstof) behandeld. Voor de operaties van Schiphol mogen geen significante negatieve effecten voor de natuur optreden. Vergunningverlening kan alleen plaatsvinden als effectief en daadwerkelijk alle maatregelen zijn gerealiseerd ter mitigatie van de stikstofdepositie waarvoor Schiphol een vergunning heeft aangevraagd.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Klopt het dat het ministerie erop mikt dat in 20% van de gevallen geluidsnormen worden overtreden door zogenaamde 'onverwachte weersomstandigheden'?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Nee, dit klopt niet. In geval van een overschrijding van de grenswaarde van de handhavingspunten is het aan de ILT hierop te handhaven. De genoemde 20% is gebruikt om tot een reële inschatting te komen van het aantal vliegtuigbewegingen dat past binnen de handhavingspunten van het LVB 2008. De Kamer is hier onlangs nog schriftelijk over geïnformeerd (Kamerstuk 29665, nr. 445).</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Klopt het dat er geen plan B is wanneer de 25 km-stikstofuitstootafkap (waarvan iedereen wel aanvoelt dat hij onrechtmatig is) gaat sneuvelen bij de rechter?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het ministerie acht een plan B niet opportuun. De maximale rekenafstand van 25km voor het berekenen van de depositiebijdrage van individuele projecten en mitigerende maatregelen met AERIUS Calculator is zorgvuldig tot stand gekomen op basis van wetenschappelijke argumenten. Dit naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Hordijk en vervolgens adviezen van het RIVM en TNO. Elk model kent een wetenschappelijk toepassingsbereik waarbuiten geen betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De Luchtvaartnota moet nodig worden herzien met een stikstofplafond van 2,5 megaton in 2030. Graag een reactie.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>In de Luchtvaartnota 2020-2050 zijn vier publieke belangen centraal gesteld: veiligheid, een goede verbondenheid, een aantrekkelijke leefomgeving en duurzaamheid. Om als luchtvaart toekomstbestendig te blijven, moet er sprake zijn van een goede balans tussen deze publieke belangen.</p> <p>Met de Luchtvaartnota stelt het kabinet heldere CO<sub>2</sub>-doelen voor de luchtvaart. Het kabinet kiest ervoor om de CO<sub>2</sub>-doelen uit de Luchtvaartnota te borgen en werkt hiertoe een CO<sub>2</sub>-plafond uit. Deze nationale doelen voor in-sector reductie zijn complementair aan de internationale doelen voor netto reductie. Tegelijkertijd zet het kabinet zich in voor de aanscherping en aanvulling van de internationale doelen voor de luchtvaart. Dat doet Nederland samen met andere Europese landen binnen ICAO, waar gesproken wordt over een langetermijndoel (LTAG). Als de lat mondiaal hoger wordt gelegd, zal Nederland bij de uitvoering wederom vooroplopen.</p> <p>In lijn met de Luchtvaartnota is in de brief hoofdlijnen Schiphol van 24 juni jongstleden (Kamerstukken II 2021/22, 29665,</p>

		nr. 432) aangegeven dat het kabinet op termijn overstapt op het sturen op normen (verwachting binnen 5 jaar) en op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart, waaronder geluid en andere milieueffecten. Er wordt nu volop gewerkt aan de uitvoering van het hoofdlijnenbesluit.
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kan de minister eindelijk informatie overhandigen die burgerorganisaties al jaren legaal opvragen? De minister betaalt nu namelijk dure dwangsommen omdat het te laat is.</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Eerder zijn door 'Stichting Laagvliegen Nee' de documenten behorende bij de 'Passende beoordeling over het Programma aanpak stikstof 2015-2021' opgevraagd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De gevraagde factsheets<sup>[1]</sup> zijn vorig jaar verstrekt aan de Stichting Laagvliegen Nee. Op 8 november vorig jaar gaf de stichting aan dat op dit punt aan het verzoek is voldaan.</li> <li>- Het ministerie van LNV heeft reeds bestanden met betrekking tot Luchtvaart/Lelystad Airport openbaar gemaakt door middel van diverse Wob-besluiten<sup>[2]</sup>.</li> <li>- Zoals in juni 2022 is aangegeven aan de Kamer<sup>[3]</sup> zal de minister voor Natuur en Stikstof de resterende informatie delen wanneer deze beschikbaar is. De bestanden die het ministerie van IenW aangaan zijn reeds aangeleverd aan de minister voor Natuur en Stikstof. De omvang van de complete set bestanden is zeer omvangrijk waardoor de verstrekking nog niet heeft kunnen plaatsvinden.</li> </ul> <p><sup>[1]</sup> <a href="https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/2370/print#node-1846">https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/2370/print#node-1846</a>.</p> <p><sup>[2]</sup> <a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2020/11/26/besluit-op-wob-verzoek-over-invoerbestedingen-emissieberekeningen">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2020/11/26/besluit-op-wob-verzoek-over-invoerbestedingen-emissieberekeningen</a>  <a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2020/05/11/besluit-wob-verzoek-om-informatie-over-de-gereserveerde-pas-ruimte-en-pas-meldingen-luchthaven-lelystad-airport">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/wob-verzoeken/2020/05/11/besluit-wob-verzoek-om-informatie-over-de-gereserveerde-pas-ruimte-en-pas-meldingen-luchthaven-lelystad-airport</a>.</p> <p><sup>[3]</sup> <a href="https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/22/bijlage-bij-de-brief-met-de-beantwoording-feitelijke-vragen-over-de-startnotitie-nationaal-programma-landelijk-gebied">https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/22/bijlage-bij-de-brief-met-de-beantwoording-feitelijke-vragen-over-de-startnotitie-nationaal-programma-landelijk-gebied</a>.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Is de minister het met mij eens dat de krimp naar 440.000 vliegbewegingen slechts het begin is?</p>

		<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het besluit om het aantal vliegbewegingen te verminderen naar 440.000 is een afweging tussen geweest tussen het (economische) belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving. Een verdere vermindering van het aantal vliegbewegingen kan een negatief effect hebben op de economie, zoals dit ook is toegelicht in de beantwoording van het Schriftelijk Overleg over de brief hoofdlijnen Schiphol (Kamerstukken II 2021/22, 29665, nr. 432). In de toekomst zal het kabinet overstappen naar sturen op normen en op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart, waaronder geluid en andere milieueffecten. Voor de normstelling zullen de milieueffecten van het maximum van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens worden gehanteerd. Daarbinnen is deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaart (zoals schonere en stillere vliegtuigen), maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Nu duidelijk is dat om de natuur te beschermen er flink minder stikstofuitstoot nodig is en nu duidelijk is dat alle sectoren evenredig moeten bijdragen aan die vermindering, dan kan het niet zo zijn dat er juist meer stikstofruimte naar luchthavens gaat. Is de minister het daarmee eens of niet?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er is geen sprake van dat er vanuit de overheid meer stikstofruimte wordt toebedeeld aan Schiphol. Ieder bedrijf dat een natuurvergunning nodig heeft is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van een natuurvergunning en eventuele mitigatie. Dit geldt dus ook voor Schiphol.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Klopt het dat de Polderbaan destijds is aangelegd in strijd met wettelijke eisen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Nee, hiervan is geen sprake.</p> <p>Voor de luchthaven Schiphol en ook voor de Polderbaan is destijds uitgebreid (milieu)onderzoek gedaan in de vorm van een milieueffectrapportage. Dit traject heeft geleid tot de vaststelling van het LVB 2003. Dit LVB geldt onverkort inclusief latere wijzigingen hierop (o.a. LVB 2008). De aanleg van de Polderbaan heeft gelet hierop plaatsgevonden in overeenstemming met de destijds geldende wettelijke eisen. Deze vraag is zowel als schriftelijke vraag op 30 september 2022 (Aanhangsel</p>

		handelingen 2022-2023-110) als in een het SO van 29 september 2022 (Kamerstukken II 2021/22, 29-665, nr. 440) gesteld en beantwoord.
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> In de luchtvaart vinden veel wetsovertredingen plaats. Erkent de minister dat sprake is van daadwerkelijke wetsovertredingen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het beeld uit deze vraag wordt niet herkend. De regionale luchthavens beschikken over een vergunning. Voor Maastricht Aachen Airport (MAA), Rotterdam The Hague Airport (RTHA) en Groningen Airport Eelde (GAE) gaat dit om de zogenoemde Omzettingsregeling. Deze zal worden omgezet naar een Luchthavenbesluit (LVB) op grond van de Wet luchtvaart. De voorbereidingen voor de LVB's lopen. Schiphol opereert onder het luchthavenverkeerbesluit (LVB) 2008. Zoals bekend wordt tot dusver in anticipatie op het LVB NNHS bij overschrijdingen van het LVB 2008 als gevolg van het nieuwe stelsel niet gehandhaafd. Met het NNHS wordt het vliegverkeer immers afgehandeld op de manier die per saldo tot de minste geluidshinder voor de omgeving leidt. Hierover is de Kamer de afgelopen jaren veelvuldig geïnformeerd. In het kabinetsbesluit van 24 juni jongstleden is aangekondigd dat dit beleid van anticiperend handhaven wordt gestopt en het LVB 2008 weer het wettelijke kader wordt. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de wettelijke verankering van het geluidsniveau horend bij 440.000 vliegtuigbewegingen en wordt gewerkt aan een normenstelsel. De luchthavens RTHA, MAA en Eindhoven Airport (EA) én Schiphol spannen zich daarnaast in om een natuurvergunning op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb) te verkrijgen. Zij hebben hiertoe aanvragen gedaan bij het bevoegd gezag, te weten de minister voor Natuur en Stikstof. Het is nog onduidelijk op welke termijn deze aanvragen zullen zijn beoordeeld.</p>
Raan, L. van	PvdD	<p><b>Vraag:</b> Kan de minister ingaan op de meest recente wetsovertredingen, klopt het dat Schiphol geen vergunning heeft voor het geplande baanonderhoud?</p> <p><b>Antwoord:</b> De leden Van Raan en Vestering (beiden PvdD) hebben op 11 november 2022 over dit onderwerp schriftelijke vragen gesteld. De antwoorden komen spoedig naar de Kamer.</p>

		Inmiddels is op 22 november jongstleden een handhavingsverzoek ingediend met betrekking tot groot baanonderhoud. Dat verzoek wordt door de minister voor Natuur en Stikstof behandeld.
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b> Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om vereenvoudiging aan te brengen in ov-regelingen voor werkgevers?</p> <p><b>Antwoord:</b> Bij de behandeling van het Belastingplan 2023 is de motie De Jong/Van Ginneken aangenomen, waarmee de regering verzocht is te onderzoeken hoe werkgevers beter gefaciliteerd kunnen worden om hun werknemers ov-abonnementen te verstrekken. De staatssecretaris van Financiën heeft aangegeven dat ze deze motie zal betrekken bij gesprekken over de thuiswerkkostenvergoeding en de reiskostenvergoeding met sociale partners, in het bijzonder met de Stichting van de Arbeid. De motie krijgt ook een plek in de evaluatie van de werkkostenregeling.</p>
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b> De minister wil verruiming regeling tijdelijke verduurzaming van binnenvaartschepen. Is dat een serieuze verruiming en kunnen daar ook kleine binnenvaartschepen aan meedoen?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het maximale subsidiebedrag wordt verhoogd van 200.000 naar 400.000 euro. Ook komt er een mogelijkheid om naast een SCR-katalysator een roetfilter aan te schaffen met subsidie. De regeling staat open voor alle typen binnenvaartschepen, inclusief kleine. Voorwaarde is alleen dat zij beroepsmatig opereren en voorzien zijn van een binnenschipcertificaat.</p>
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b> Wat betreft de aanpak bij verzilting mis ik technische maatregelen om opdringing van zout water tegen te gaan door bijvoorbeeld sluizen in de Nieuwe Waterweg. Wat is het perspectief als we in zouden zetten op een tweede kustlijn? We zijn een land van waterbouwers. Wil de minister deze bedrijven bij zijn aanpak betrekken?</p> <p><b>Antwoord:</b> Om verzilting tegen te gaan treffen waterbeheerders nu al tal van maatregelen (slim watermanagement), daar gaan we mee door. Zoals in de Water en Bodem Sturend brief is aangegeven kan voor de lange termijn niet worden gegarandeerd dat er altijd voldoende zoetwater beschikbaar zal zijn om de verzilting te bestrijden. Er is zeker ruimte voor initiatieven vanuit de sector om technische maatregelen in te zetten voor ontzilting van water.</p>

		<p>Voor de langere termijn wordt in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging onderzocht wat de effecten van verschillende scenario's van zeespiegelstijging zijn, wat de mogelijke te nemen maatregelen zijn en de effectiviteit daarvan. Sluizen in de Nieuwe Waterweg worden in dit kader meegenomen als mogelijke maatregel.</p> <p>Ook wordt in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging een tweede kustlijn onderzocht. Dit wordt vergeleken met andere oplossingen, ook qua kosten en baten. In 2026 worden de resultaten van het Kennisprogramma verwacht, eind 2023 komt er een tussenbalans. Deze kennis wordt benut bij de herijking van de Deltaprogramma's zoetwater en waterveiligheid in 2026. Bedrijven en kennisinstellingen worden betrokken hierbij en bij de verdere uitwerking. Met bedrijven is regulier contact en is er ook samenwerking, onder andere via de Topsectoren (Topsteam Maritiem).</p>
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Kunnen we bij het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel het in één keer goed doen door daarbij de vrachtwagens in één keer mee te nemen, zonder vertraging?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Op 17 november jongstleden heeft de minister van IenW met de Gedeputeerde van de Provincie Zeeland een Plan van Aanpak vastgesteld om uitvoering te geven aan de motie Van der Staaij c.s.</p> <p>De motie vraagt om het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel voor personenauto's en motoren, en om te bezien of vroegtijdige afschaffing mogelijk en verstandig is voor vrachtvervoer.</p> <p>Eerste stap in dit plan is het verkeers- en milieuonderzoek dat momenteel reeds wordt uitgevoerd. De resultaten komen naar verwachting begin volgend jaar beschikbaar. Daarmee kan worden nagegaan welke maatregelen het ministerie van IenW en/of de Provincie Zeeland moeten nemen om de tunnel uiterlijk per 2025 volledig tolvrij te kunnen maken en of tolvrij maken voor vrachtvervoer haalbaar en verstandig is. Daarbij komen ook financiële vraagstukken op tafel: de kosten en dekking van de verkeers- en milieumaatregelen en, als tol voor vrachtwagens ook wordt afgeschaft, de dekking van de gederfde tolinkomsten van vrachtwagens. Hierover dienen nog afspraken gemaakt te worden.</p>
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Hoe ziet de minister het verdienmodel voor melkveehouderij op veengronden voor zich?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Met een hoger waterpeil zal het bedrijfsmodel voor sommige melkveehouders veranderen. Er zijn verschillende perspectieven denkbaar, zoals extensivering, omschakelen naar natte teelten of het leveren van maatschappelijke diensten (natuurbeheer).</p>

		In de landbouwbrief van de minister van LNV (Kamerstukken 30252, nr. 77) zijn de voornemens ten aanzien van de toekomst van de landbouw uiteengezet.
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De Kamer heeft moties aangenomen waarin het kabinet wordt opgeroepen om investeringen in het vlootvervangingsprogramma's zo mogelijk naar voren te halen, om snel een plan van aanpak naar de Kamer te sturen en inzicht te geven in de betrokkenheid van de maritieme sector. Worden investeringen eindelijk ingepland in plaats van uitgesteld? Wordt de sector betrokken bij deze innovatieslag?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>RWS werkt momenteel vooruitlopend op besluitvorming over het nieuwe vlootvervangingsprogramma aan de aanbesteding van een drietal prioritaire projecten. In de periode tot 2025 moet dit leiden tot de bouw en oplevering van een drietal zgn. trailerbare meetvaartuigen (TMV's) en de voorbereiding van de aanbesteding van twee series van Multi Purpose Vaartuigen (MPV's). De uitvoering van deze prioritaire projecten zal parallel aan de voorbereiding van besluitvorming over het nieuwe vlootvervangingsprogramma worden voortgezet.</p> <p>Nog voor het kerstreces zal de minister de Kamer per brief nader informeren over de voortgang en het tijdsplan voor het vervolg, zoals de Kamer per motie heeft verzocht (motie Stoffer/De Groot sept. jongstleden) In die brief zal de minister ook ingaan op de betrokkenheid van de sector bij de vlootvernieuwing.</p>
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Wil de staatssecretaris aandringen op heroverweging van het voornemen om de spitstrein tussen Harderwijk en Amersfoort te schrappen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Vanwege het personeelstekort ziet NS zich genoodzaakt om op trajecten door heel het land minder of kortere treinen te rijden. Het is in beginsel aan NS om te bezien waar zij haar beperkte personele capaciteit het beste kan inzetten. Bij het maken van afschalingskeuzes kijkt NS naar o.a. de veranderende reispatronen, de reizigersvraag en het beschikbare personeel. NS heeft aangegeven er alles aan te doen om de personeelsproblemen zo spoedig mogelijk op te lossen. Over de voortgang hiervan is de Kamer op 30 november jongstleden geïnformeerd [Vergaderjaar 2021-2022, Kamerstuk 29984, nr. 1076].</p>



Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De staatssecretaris zou in het najaar terugkomen op de wens van SGP en CDA voor een station bij Barneveld-Noord op de lijn Amersfoort-Apeldoorn. Hoe staat het met de corridorstudie Amsterdam-Berlijn waarin dit station zou worden meegenomen? Wanneer kunnen we deze studie nog tegemoet zien en wat staat er in voor Barneveld-Noord?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Op 14 december 2022 wordt aan de Landelijke OV en Spoortafel de corridorstudie Amsterdam-Twente-Duitse grens onder het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer besproken. In deze studie wordt het station Barneveld-Noord meegenomen.</p> <p>Voor de keuzes over het vervolgtraject op deze corridor zal een integrale wegging noodzakelijk zijn, omdat niet alle wensen gecombineerd kunnen worden op het drukbereden Nederlandse spoor. Zo is het aantal tussenstops bijvoorbeeld van invloed op de voor- en nadelen voor verschillende groepen reizigers en de capaciteit voor andere treinen op een bepaald traject. Het ministerie van IenW zal de Kamer kort na de Landelijke OV en Spoortafel informeren over de resultaten.</p>
Stoffer	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Zouden we de lijn Zutphen-Apeldoorn kunnen doortrekken naar Amersfoort? Of eventueel Almelo-Apeldoorn? Kan station Stroe daarin worden meegenomen?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>De ontwikkelmogelijkheden voor het regionale, nationale en internationale spoorvervoer tussen Amersfoort-Apeldoorn worden gezien onder het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer in de corridorstudie Amsterdam-Twente-Duitse grens. Op dit moment bevindt de corridorstudie zich in de definitiefase, waarbij de opgave, afbakening en omgeving in beeld wordt gebracht. Er worden nog geen keuzes gemaakt over de wenselijkheid van de verschillende ontwikkelingen. Station Stroe maakt mogelijk onderdeel uit van nader onderzoek.</p> <p>De uitkomsten van dit onderzoek worden op 14 december 2022 besproken aan de Landelijke OV en Spoortafel. Na de Landelijke OV en Spoortafel wordt de Kamer hierover geïnformeerd. In algemene zin geldt dat keuzes over de doorontwikkeling integraal genomen moeten worden, omdat bijvoorbeeld de snelheid voor intercity's en internationale treinen van invloed is op de infrastructuur die ook voor treinen met een regionaal karakter moet worden aangelegd.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De subsidiebudgetten voor elektrische auto's, bestelauto's en vrachtwagens gaan volgend jaar omlaag. Tegelijkertijd zijn er grote ambities voor emissieloos vervoer, met onder meer zero-emissiezones in veertig steden in 2025. Wat is het perspectief</p>

		<p>voor deze subsidiebudgetten? Wil de minister jaarschotten voor de autoregelingen loslaten? Wordt budget naar voren gehaald voor elektrische vrachtwagens? De subsidieregeling hiervoor was dit jaar in één dag op. Hoort er ook budget voor laadpalen bij?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Er zijn momenteel 28 zero-emissiezones voor stadslogistiek aangekondigd, waarvan er 19 in 2025 in zullen gaan. Ondernemers worden financieel ondersteund om de overstap naar emissievrije bestel- en vrachtauto's te maken. Het subsidiebudget voor elektrische bestelauto's wordt verhoogd van 22 miljoen euro in 2022 naar 33 miljoen euro in 2023. Het subsidieplafond voor vrachtwagens wordt binnenkort bekend gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met het feit dat in 2022 het budget binnen één dag was uitgeput. De verwachting is dat vanaf 2026 de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing aangewend kunnen worden voor de verduurzaming van het vrachtvervoer. Met deze terugsluis komt circa 250 miljoen euro per jaar beschikbaar voor het verduurzamen en innoveren van het vrachtvervoer. De Kamer heeft gevraagd of binnen de bestaande financiële kaders, voorfinanciering van de terugsluis vrachtwagenheffing ter verduurzaming van de transportsector mogelijk kan worden gemaakt, ter overbrugging van het gat tussen de middelen uit het Klimaatakkoord en de terugsluis vrachtwagenheffing. De Minister van IenW heeft aangegeven dit verzoek op te pakken als de wet vrachtwagenheffing is aangenomen (inmiddels gerealiseerd), de BIT-toets doorlopen en de aanbestedingen zijn gestart. Bedrijven kunnen voor laadinfrastructuur voor bestel- en vrachtauto's op eigen terrein gebruik maken van de milieu-investeringsaftrek. Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om in aanvulling daarop een subsidie te verstrekken. De staatssecretaris verwacht de Kamer hierover begin 2023 nader te informeren.</p> <p>De subsidiebudgetten sluiten zoveel mogelijk aan bij de ambities. Zo gaat voor de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) het budget wel omlaag, maar omdat het subsidiebedrag per auto ook daalt, blijft het aantal subsidies gelijk. Die daling van het subsidiebedrag per nieuwe auto is in lijn met de dalende kosten van elektrisch rijden. Aan de andere kant gaat het jaar budget voor gebruikte elektrische auto's wel omhoog.</p> <p>De jaarschotten in de SEPP-regeling zijn uit oogpunt van budgettaire beheersbaarheid juist eerder op expliciet verzoek van de Kamer aan de regeling toegevoegd. Het kabinet wil met de jaarschotten voorkomen dat particulieren die in eerdere jaren een aanvraag doen meer kans op subsidie maken dan de mensen die dat pas later van plan zijn of kunnen.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>De bewindslieden hebben hun contourennota Mobiliteitsvisie naar de Kamer gestuurd. Ik mis in de nota het belang van</p>

		<p>regionale bereikbaarheid, mede voor de regionale economische ontwikkeling, denk aan de krimpregio's. Die bevinden zich niet voor niets aan de randen van het land. Gaan de bewindslieden het belang van regionale bereikbaarheid in het verlengde van regionale economische ontwikkeling heel stevig verankeren in hun Mobiliteitsvisie?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Ja. Als een van de aanleidingen voor de mobiliteitsvisie 2050 is er in de Contourennota aangegeven dat "de bereikbaarheid in het landelijk gebied en in grensregio's vraagt om een adequaat aanbod".</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>In de begroting is een post 'Optimalisering gebruik' opgenomen, maar daar is 0 euro budget voor uitgetrokken. Waarom deze witregel in de begroting van het Mobiliteitsfonds?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Sinds de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds is het mogelijk om middelen te begroten en te verantwoorden voor optimalisering van het gebruik van de bestaande infrastructuur. Deze middelen betekenen geen directe investeringen in bestaande netwerken of aanleg van nieuwe infrastructuur. Met die reden is hiervoor een nieuw subartikelonderdeel ontstaan op de artikelen 12, 13 en 15. Dit met oog op uniformiteit tussen de drie artikelen. Op artikel 13 en 15 zijn reeds middelen in de ontwerpbegroting 2023 geraamd. Voor artikel 12 hoofdwegennet zijn middelen bij tweede suppletoire begroting 2022 toegevoegd. Het artikelonderdeel is al wel in de ontwerpbegroting 2023 toegevoegd om overboeking van middelen in latere begrotingsstukken mogelijk te maken.</p> <p>Binnen diverse bestaande programma's, zoals Veilig, Slim en Duurzaam, binnen het reguliere beheer en onderhoud en bij diverse projecten en gebiedsprogramma's worden reeds uitgaven gedaan voor optimalisering van het gebruik van het hoofdwegennet, maar die staan op andere subartikelonderdelen. Op het nieuwe subartikelonderdeel 12.03.03 worden uitgaven geraamd en verantwoord voor nieuwe programma's die zich volledig richten op optimalisering gebruik.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>In hoeverre zijn medeoverheden in staat de verkeersveiligheidsopgave te financieren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Het is aan de verantwoordelijke wegbeheerders zelf om keuzes te maken rondom investeringen in het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op de wegen die zij in beheer hebben. Medeoverheden worden hierbij wel door het ministerie van IenW ondersteund, zowel met kennis en kunde als financieel. Zo is in de afgelopen jaren 25 miljoen euro cofinanciering beschikbaar</p>

		<p>gesteld voor veiliger maken van bermen van provinciale N-wegen. Daarnaast wordt - via verschillende tranches - uitvoering gegeven aan de investeringsimpuls van in totaal 500 miljoen euro. Medeoverheden kunnen 50% cofinanciering aanvragen voor het verkeersveiliger maken van lokale en provinciale wegen. Veel medeoverheden maken hier ook gebruik van. Met de eerste twee tranches wordt uiterlijk in 2023 circa 859 kilometer bermen van N-wegen veiliger gemaakt. Iets meer dan 260 medeoverheden hebben een aanvraag ingediend in de tweede tranche. Dit zijn er meer dan in de eerste tranche (circa 200 aanvragen). De 3e tranche is voorzien in 2024.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b> Graag vraag ik u het beleid rond de importheffing voor afvalenergiecentrales te heroverwegen. Dit leidt tot averechtse effecten van storten van afval in het buitenland en tot meer methaanemissies.</p> <p><b>Antwoord:</b> De afvalstoffenbelasting wordt geheven over al het stedelijk restafval, uit binnen en buitenland, dat in Nederland wordt verbrand in afvalverbrandingsinstallaties. Het is niet gebleken dat, doordat in Nederland nu ook een belasting wordt geheven op het verbranden van geïmporteerd afval, nu in het buitenland meer gestort wordt. In het VK, waar het afval dat in Nederland werd verbrand voornamelijk vandaan kwam, is sinds 2019 zelfs minder gestort. Tot slot, het afval dat in buitenlandse cementovens wordt mee verbrand, is niet hetzelfde als waar wij in Nederland afvalstoffenbelasting over heffen. Er is hier dus geen sprake van een ongelijk speelveld.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b> Kan het klimaatfonds ook open gesteld worden voor de grondstoffentransitie?</p> <p><b>Antwoord:</b> Het doel van het Klimaatfonds is dat er middelen beschikbaar kunnen worden gesteld die nodig zijn voor de uitvoering van aangescherpte doelstellingen die worden vastgelegd in de Klimaatwet: het realiseren van 55% broeikasgasreductie in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050. Maatregelen gericht op de circulaire economie kunnen leiden tot broeikasgasreductie en komen daarmee in aanmerking voor het fonds. Voor maatregelen gericht op een circulaire economie is er dus mogelijk ook ruimte in het klimaatfonds. Specifiek voor het ambitieuze klimaatdoel voor circulaire economie zijn we afhankelijk van voorjaarsbesluitvorming over de door IenW ingediende maatregelen.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b> Voor nieuwe concessies is veel geld nodig wat provincies vaak niet hebben. Er zijn ook goede initiatieven als Twents Flex. Kan</p>

		<p>de staatssecretaris in overleg met de provincies kijken wat de uitdagingen en knelpunten zijn en op welke manier het Rijk in dit soort initiatieven kan faciliteren?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Samen met de partners in het NOVB, waaronder de medeoverheden, is de afgelopen jaren gewerkt aan een regeling voor de beschikbaarheidsvergoeding en transitievergoeding. Daarmee heeft het ov op verschillende manieren haar vitale rol kunnen vervullen in coronatijd. Langzaam maar zeker herstelt de ov-sector zich. Om ov-reizigers zo goed mogelijk te bedienen, wordt in verschillende regio's flexibel vervoer aangeboden. Het voorbeeld dat de Kamer noemt (Twents Flex), is een mooi voorbeeld van hoe vraaggestuurd ov, uitgevoerd door tientallen vrijwilligers, kan voorzien in de bereikbaarheid van een gemeente. In de recent gepubliceerde 'Staat van het regionaal OV' <sup>[1]</sup> wordt een uitgebreid overzicht gegeven van de verschillende (nieuwe) flexsystemen. Gegeven het veranderende reizigersgedrag is deze ontwikkeling van belang. In het BO MIRT Zuid-West is met de provincie Zeeland afgesproken om over deze vormen van vraaggestuurd ov, inclusief de verbinding met WMO - en leerlingenvervoer, komend voorjaar een conferentie te organiseren waar ook andere regio's kunnen deelnemen om hun vragen en ervaringen te delen.</p> <p><sup>[1]</sup> CROW, Staat van het regionaal openbaar vervoer 2021, 10 november 2022, Bibliotheek Verkeer en Vervoer - CROW.</p>
Stoffer, C.	SGP	<p><b>Vraag:</b></p> <p>Maken maatregelen als drukdrainage en uitrijden van klei op veen integraal onderdeel uit van de gereedschapskist voor de aanpak van bodemdaling in veenweidegebieden?</p> <p><b>Antwoord:</b></p> <p>Verhoging van het waterpeil is nodig om bodemdaling beheersbaar te maken. Daartoe zijn er verschillende mogelijkheden. Deze worden in de gebiedsprocessen nader uitgewerkt. De genoemde maatregelen (drukdrainage en klei op veen) kunnen inderdaad onderdeel uitmaken van het pakket aan maatregelen.</p>