

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu 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 2025 (36600-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025 (36600-A).**

Hoop, H
de

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Kan de staatssecretaris van lenW reageren op het eerste punt uit de alternatieve actieagenda van GL-PvdA: Investeer in de betaalbaarheid van het OV, wat wil zeggen: Geen tariefstijging bij NS, een Klimaatticket, geen bezuiniging in de grote steden en gratis openbaar vervoer voor mensen in armoede.

Antwoord:

Door het veranderde reisgedrag staat de betaalbaarheid van het gehele ov-systeem onder druk. Ook stijgen de kosten voor personeel, materieel en energie. De tariefstijgingen die hiervan het gevolg zijn, zijn zeer vervelend, maar wel uitlegbaar.

Tegelijkertijd wordt er zo veel mogelijk gedaan om het ov betaalbaar te houden en de pijn voor de reiziger te verzachten. De ergste pijn van de tariefstijging bij NS voor volgend jaar wordt verzacht door zowel bij het Rijk als de NS eenmalig extra middelen vrij te maken voor het dempen van de prijsstijgingen. De intentie is daarnaast om hiervoor een structurele oplossing te vinden.

Om in 2025 helemaal geen tariefstijging door te voeren, is bijna 200 miljoen euro structureel per jaar nodig. Dat geld is niet beschikbaar op de begroting, los van de vraag of er überhaupt geen prijsstijgingen zouden moeten zijn vanwege de inflatie. Om het systeem als geheel betaalbaar te houden, zijn er ook acties ingezet. De Ministeries van lenW, OCW, VWS, BZK en FIN verkennen samen de wijze waarop het publiek gefinancierde vervoer (onder andere doelgroepenvervoer en regionaal ov) effectiever kan worden georganiseerd, belemmeringen kunnen worden opgeheven en reizigers een integraal mobiliteitsproduct aangereikt krijgen. Ook een Nederlandticket is onderzocht om het ov betaalbaar te houden. Dit ticket blijkt niet de meest geschikte oplossing daarvoor omdat dit niet leidt tot extra reizigers, zoals ook recent aan de Kamer gecommuniceerd.[1] Daarom kijkt het Ministerie van lenW samen met de ov-autoriteiten en vervoerders in het NOVB naar een afgekocht reisrecht voor bus, tram en metro met korting op de trein als mogelijk alternatief om verder uit te werken.

Wat betreft ov voor mensen in armoede kunnen decentrale overheden als opdrachtgever van het stads- en streekvervoer voordelige abonnementen voor minima uitvragen. Ook gemeenten kunnen als onderdeel van de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor het minimabeleid inwoners met lage inkomens goedkoop of gratis ov bieden. NS verkent tevens mogelijkheden voor een gereduceerd tarief voor stadspashouders, in samenwerking met gemeenten.

De Kamer heeft via de motie-Bikker vorig jaar ook 300 miljoen euro aan structurele extra middelen uitgetrokken om de decentrale overheden te ondersteunen in het betaalbaar en bereikbaar houden van het ov voor alle reizigers. In het

hoofdpijnenakkoord is een afspraak gemaakt om de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer met 10% te verlagen. Samen met de vervoerregio's MRDH en VRA, met IPO en VNG en het ministerie van BZK wordt bezien welke effecten deze afspraak heeft op het ov-voorzieningenniveau in deze twee vervoerregio's.

Kortom er wordt op veel terreinen gewerkt aan een betaalbaarder ov. Dat laat onverlet dat de ov-sector te maken heeft met lastige financiële keuzes.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Hoop, H
de

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW reageren op het tweede punt uit de alternatieve actieagenda van GL-PvdA: Investeer in bereikbaarheid voor alle regio's en zorg dat voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen. De samenleving komt voor te veel mensen op afstand te staan.

Antwoord:

Verschillende rapporten, van het KiM en PBL, hebben in de afgelopen periode inzicht verschaft in de ontwikkeling van de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen zoals zorg, school en werk. Uit de rapporten komt een beeld naar voren dat een deel van de bevolking binnen dezelfde reistijd steeds minder voorzieningen kan bereiken.

Vanzelfsprekend raakt dit het beleidsterrein van IenW, maar zeker ook dat van andere departementen en medeoverheden. Om die reden is op het departement ook gestart met het aanpakken van vervoersarmoede. Dat is niet iets wat we alleen kunnen oplossen, dat moeten we samen doen met de andere departementen en de andere overheden. Het vergt een gecombineerde aanpak, op mobiliteit, voorzieningenbeleid én ruimtelijk beleid om de bereikbaarheid van voorzieningen voor iedereen te borgen. Het kabinet zet daar dan ook gezamenlijk op in, bijvoorbeeld in het traject 'Elke Regio Telt!' en via de Nota Ruimte.

Binnen de mogelijkheden van IenW werken de minister en staatssecretaris van IenW deze kabinetsperiode aan bereikbaarheid. Concreet voor IenW vertaalt dit zich onder andere in het instandhouden van de basiskwaliteit van de weg en het spoor, in investeringen in de bereikbaarheid van nieuwe woningen en in bijvoorbeeld een pilot met een slimme combinatie van ov op afroep met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit, zoals in Zeeland.

Hoop, H
de

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW reageren op het derde punt uit de alternatieve actieagenda van GL-PvdA: Investeer in onderhoud van bestaand spoor door vertragingsen te voorkomen door goed onderhoud, de spoordijken snel aan te pakken en te zorgen dat de tijdelijke snelheidsbeperking van de HSL eraf gaat.

Antwoord:

Dit kabinet geeft prioriteit aan instandhouding, zoals vastgelegd in het regeerprogramma en voorziet daarom in deze begroting het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor van sluitende dekking van ruim 885 miljoen euro. Het basiskwaliteitsniveau is het minimale onderhoudsniveau voor een beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor. De instandhoudingsopgave neemt toe en op deze wijze kan de komende jaren méér aan instandhouding van het spoor worden gedaan.

Onderdeel van de instandhouding van het spoorstelsel is het instandhouden van de spoordijken. Bij groot onderhoud worden ook maatregelen genomen om deze dijken in stand te houden, zodat de treinen veilig kunnen blijven rijden. Bij nieuwe projecten worden de spoordijken versterkt als dit nodig is voor de uitbreiding voor de capaciteit en vergroting van de veiligheid van het spoor.

Ook onderhoud van de HSL vraagt voortdurend om aandacht. Momenteel werkt Infrabeam samen met ProRail aan maatregelen om de snelheid op de HSL voor 15 december aanstaande te verhogen naar 120 km/u. Daarbij is aangegeven dat resultaten van lopende betoninspecties een risico vormen voor het behalen van deze deadline, zoals aangegeven in de Kamerbrief bij de Elfde voortgangsrapportage PHS over de eerste helft van 2024 van 1 oktober jl.[1]

Investeren in de instandhouding van het spoor is en blijft dus een prioriteit van dit kabinet.

[1] Kamerstuk 32404 nr. 124

Hoop, H
de

GroenLinks-
PvdA

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW reageren op het vierde punt uit de alternatieve actieagenda van GL-PvdA: Investeer in nieuwe lijnen zoals de Nedersaksenlijn en de Lelylijn, neem de aangehouden motie van GL-PvdA bij het CD Spoor serieus en zorg voor de andere helft van het bod van de regio.

Antwoord:

Zoals in reactie op de aangehouden motie van het lid De Hoop [1] is opgemerkt, zijn de Nedersaksenlijn en Lelylijn voor het kabinet heel belangrijk. Daarom zijn deze lijnen ook in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma opgenomen. Binnen het kabinet en met de regio wordt gesproken over de resultaten van de onderzoeken en het budget. De verwachting is dat hierover voor het NO MIRT dit najaar meer duidelijkheid is. In het akkoord zijn er geen extra middelen gereserveerd. Het wordt een hele uitdaging om verder te komen. We zijn in intensief overleg met de regio.

Vooruitlopend op de gesprekken in het MIRT heeft de regio maandag een bod gedaan van 15 miljoen euro voor de onderzoekskosten voor

de Lelylijn en Nedersaksenlijn. Dat is een mooie eerste stap van de regio. Tegelijkertijd verwachten we dat de onderzoekskosten voor MIRT-verkenningen van deze omvangrijke trajecten vele malen hoger zullen liggen dan dit bedrag. Onder andere omdat de resultaten van de onderzoeken juridisch en inhoudelijk beperkt houdbaar zijn, moet er op grond van de MIRT-spielregels zicht zijn op 75% van de geraamde kosten. Met het bod van de regio zijn we er dus nog lang niet.

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 1211

Hoop, H de	GroenLinks- PvdA	Vraag: Kan de staatssecretaris van IenW reageren op het vijfde punt uit de alternatieve actieagenda van GL-PvdA: Investeer in Internationaal ov omdat vervoerders dreigen uit Nederland te vertrekken omdat we de boel niet op orde hebben. GL-PvdA verwacht een langjarig plan van dit kabinet om ervoor te zorgen dat de trein een serieus alternatief wordt voor het vliegtuig.
---------------	---------------------	---

Antwoord:

In het regeerprogramma wordt het belang van internationaal spoor onderkend. Het Ministerie van IenW werkt met het werkprogramma Internationaal Spoor reeds aan verbeteringen voor de internationale reiziger. Het kabinet heeft aangekondigd met een voorstel te komen voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op stations van de hogesnelheidslijnen net over de grens. De staatssecretaris van IenW stuurt de Kamer dit voorstel in de eerste helft van 2025 toe. Tevens kijkt de staatssecretaris van IenW hoe de belemmeringen voor nieuwe vervoerders kunnen worden weggenomen met het beleidskader open toegang. De staatssecretaris van IenW zal u hier later dit jaar over informeren.

Gabriels, G	GroenLinks- PvdA	Vraag: We hebben een krachtiger signaal nodig, namelijk een lozingsverbod voor PFAS. Graag reactie hierop.
----------------	---------------------	---

Antwoord:

Deze wens is heel begrijpelijk. We willen allemaal graag de lozingen van PFAS terugbrengen, het liefst naar nul. Dat is echter niet eenvoudig, hierover is vaker met de Kamer over gesproken. Daarom graag bereid de mogelijkheden en eventuele consequenties van een Nederlands lozingsverbod op een rij te zetten. Dan kan op basis hiervan de discussie verder worden gevoerd. U ontvangt hierover voor eind van dit jaar een brief. Bij het tweeminutendebat Water op 8 oktober jl., voorafgaand aan het begrotingsdebat, is deze toezegging ook gedaan.

Gabriels, G	GroenLinks- PvdA	Vraag: Ondernemers lopen tegen grenzen aan zoals beperkte milieuruimte – dus industrie heeft volgens kabinet last van mens en milieu in plaats van andersom – kan de staatssecretaris van IenW aangeven wat deze zin precies betekent?
----------------	---------------------	---

Antwoord:

Het kabinet zet in op een gezonde, schone en veilige leefomgeving. De passage in het regeerprogramma over beperkte milieuruimte laat zien dat er in Nederland beperkt ruimte is voor alle wensen en behoeftes die we hebben. Het wordt dan ook flink puzzelen om zoveel mogelijk wensen in te willigen. Dit vraagstuk en de dilemma's die dit met zich meebrengt staat in het Nationaal Milieu Programma centraal. Het ontwerp van het Nationaal Milieu Programma ontvangt de Tweede Kamer in het eerste kwartaal van 2025. De puzzel is ook een belangrijk thema in de Nota Ruimte waarin ook de verschillende belangen in de fysieke ruimte tegen elkaar af worden gewogen. De inzet is om te kijken waar wat wél kan, de gezondheidsrisico's voor de mensen zo laag mogelijk te maken en duidelijkheid voor bedrijven te bieden.

Gabriels, G GroenLinks-PvdA

Vraag:

Waarom staat er in het regeerprogramma helemaal niets over milieu, VTH en PFAS beschreven? Is het niet belangrijk genoeg?

Antwoord:

Het kabinet zet in op een schone, veilige en gezonde leefomgeving. Dat is opgenomen in de IenW-beleidsagenda en onlangs ook nadrukkelijk aangegeven in het commissiedebat Leefomgeving.

Gabriels, G GroenLinks-PvdA

Vraag:

Is de staatssecretaris van IenW bereid om samen met de minister van Klimaat en Groene Groei een overbruggingsfonds voor innovatieve circulaire koplopers te verkennen?

Antwoord:

De staatssecretaris van IenW wil verkennen welke ruimte er is om meer aandacht te geven aan innovatieve bedrijven rond het thema circulaire economie. Op dit moment laat de staatssecretaris van IenW samen met de Ministeries van Financiën, EZ en van KGG onderzoeken of en hoe slimmere financiële prikkels de circulaire ondernemers kunnen helpen. Dit onderzoek wordt door KPMG uitgevoerd. Naar verwachting wordt de Kamer door de minister van KGG in april/mei in het voorjaar 2025 geïnformeerd over klimaat- en energiemaatregelen en over eventuele financiële prikkels voor circulaire economie.

Heutink, H PVV

Vraag:

Kan het kabinet de fileaanpak meenemen in de Actieagenda Auto?

Antwoord:

Ja. Met de Actieagenda Auto wordt een breed pakket aan concrete maatregelen voor de automobilist gepresenteerd. Daarbij worden ook de maatregelen om de fileproblematiek aan te pakken meegenomen. Het streven is om de Kamer in december te informeren over de Actieagenda Auto en de landelijke aanpak spitsdrukte.

Heutink, H PVV

Vraag:

Kan de minister toezeggen om alles op alles te zetten en nog dit jaar de

maximale snelheid op de eerste snelweg te verhogen?

Antwoord:

Ja. Dit is een goede aansporing op hetgeen al in gang is gezet.

Zoals in de Kamerbrief [1] van afgelopen maandag is aangegeven ziet het er naar uit dat een verkeersbesluit, mits kansrijk, in Q1 2025 genomen kan worden. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat spant zich in om op de eerste trajecten zo snel mogelijk de maximumsnelheid naar 130 km/u te verhogen.

[1] Kamerstukken, nummer 2024D37096

Heutink, H PVV

Vraag:

In het hoofdlijnenakkoord staat dat er uitstel of anders harmonisatie van regels met betrekking tot zero-emissiezones moet komen. Sommige gemeentes willen een invoering van deze milieuzones, maar dat is slecht voor o.a. mkb. Kan het kabinet haast maken met het maken van uitzonderingen voor o.a. mkb voor deze zero-emissiezones? We vragen ons af of een convenant genoeg is. Is een wet niet passender om een kader aan gemeentes te geven wat ze wel en niet kunnen doen?

Antwoord:

Het kabinet heeft de intentie om binnenkort een besluit te nemen over de lijn rond de zero-emissiezones. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het instellen van een zero-emissiezone. Op vrijdag 4 oktober heeft de staatssecretaris van lenW de gemeenten die in 2025 een zero-emissiezone gaan invoeren gevraagd of zij willen overwegen deze uit te stellen. Zij gaven eenduidig aan dit niet te gaan doen. Ook gaven zij aan dat de regels geharmoniseerd zijn en dat er voor situaties waar het niet lukt om de overstap te maken, voldoende uitzonderingsmogelijkheden zijn. Rond de zomer hebben vier andere gemeenten wel aangegeven de zone uit te stellen naar een later moment.

Een wet is inderdaad passend en deze bestaat al: om de gemeenten kaders mee te geven, is reeds in 2023 in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) opgenomen welke overgangsregelingen en vrijstellingen er wettelijk in zero-emissiezones gaan gelden.

Aanpassing van deze wet zou anderhalf tot twee jaar vergen.

Gemeenten gaan over de ontheffingen. Ook deze zijn waar mogelijk landelijk geharmoniseerd. Samen met gemeenten en brancheorganisaties wordt er gewerkt aan een nieuw convenant waarin eerder gemaakte afspraken en aanscherping daarop vast worden gelegd. Het Ministerie van lenW blijft in dit convenant systeemverantwoordelijk. Vanuit deze rol is het passend voor het Ministerie van lenW om te interveniëren mocht daar aanleiding voor zijn, bijvoorbeeld als blijkt dat de stadscentra niet meer toegankelijk zijn voor ondernemers.

Op deze manier zullen ontheffingen geharmoniseerd in alle

gemeenten onder dezelfde voorwaarden gaan gelden.

Heutink, H PVV

Vraag:

Hoe lang gaat de evaluatie van de effecten van de korting op de BDU en SPUK-gelden duren?

Antwoord:

De BDU is een SPUK waarover overeenkomstig het hoofdlijnenakkoord een korting van 10% zal worden gerekend. Over de gevolgen van deze korting zijn de vervoerregio's MRDH en VRA, IPO en VNG en de Ministeries van IenW en BZK met elkaar in gesprek. De Kamer zal in dit najaar worden geïnformeerd over de resultaten van deze gesprekken.

Heutink, H PVV

Vraag:

Heeft de NS inmiddels de bodycam al ingevoerd? Hoe lang moet dit nog duren?

Antwoord:

Alle boa's van de NS dragen bodycams. Voor het servicepersoneel, waaronder conducteurs, liep tot en met de zomer een bodycampilot om het beoogde effect te testen. NS zit momenteel in het besluitvormingsproces over het mogelijk breder uitrollen van de bodycam, waarbij het bedrijf waarde hecht aan het goed betrekken van de personeelsvertegenwoordiging, omdat niet iedere medewerker zomaar een bodycam wil.

Om 3.500 servicemedewerkers meerjarig te voorzien van bodycams is daarnaast een forse investering voor NS nodig. Naast de inhoudelijke en financiële afwegingen, zal ook de uitrol tijd kosten vanwege het in de markt zetten van deze omvangrijke aanbesteding. Vanwege dit proces zal de brede uitrol onder servicepersoneel niet eerder dan medio 2025 plaatsvinden.

Heutink, H PVV

Vraag:

De PVV vraagt aan het kabinet om in de gesprekken met de NS te benadrukken dat NS zich moet beperken tot de kerntaak: Het vervoeren van mensen zodat de reiziger niet de 6% kostenstijging op zich hoeft te nemen en dan kan de stijging van tafel.

Antwoord:

Het kabinet heeft via de hoofdrailnetconcessie met NS afspraken gemaakt over het vervoeren van reizigers. Binnen deze kaders is het Ministerie van IenW regelmatig met NS in gesprek over de financiën. Daarbij is het uitgangspunt natuurlijk dat de NS zich beperkt tot haar kerntaken. Als activiteiten geen kerntaak betreffen, zouden deze geld op moeten leveren.

Als concessieverlener ziet het Ministerie van IenW toe op naleving van de concessieafspraken. Het Ministerie van IenW gaat niet over de verdere bedrijfsvoering van NS (buiten de concessie). Dat is aan het Ministerie van Financiën als aandeelhouder. Tijdens de concessie-onderhandelingen is het bedrijfsmodel van NS door externe adviseurs

grondig doorgelicht. Daaruit bleken geen grote inefficiënties of besparingsmogelijkheden zonder de operationele prestaties in gevaar te brengen. Verdergaande taakstellingen leiden tot het risico dat NS deze alleen kan behalen ten koste van de dagelijkse operatie.

Heutink, H PVV

Vraag:

Veel van ons spoor is aan vervanging toe en brengt de nodige problemen met zich mee. Kan de staatssecretaris van IenW reflecteren op waarom ProRail ervoor kiest om wekenlang een belangrijk traject eruit te gooien en er geen vervangend vervoer wordt geregeld?

Antwoord:

Hinder bij werkzaamheden kan niet worden voorkomen. Het is echter belangrijk dat reizigers goede reisalternatieven hebben tijdens werkzaamheden en dat er vervangend vervoer is wanneer er geen treinen kunnen rijden. De hoofdrailnetconcessie én de Wet personenvervoer 2000 verplichten NS reizigers ook bij werkzaamheden zo goed als mogelijk te vervoeren, met zo min mogelijk hinder. NS doet dit in samenwerking met de infrastructuurbeheerder en stakeholders zoals decentrale overheden en andere aanbieders van openbaar vervoer.

Het doel is om een alternatieve reisoptie aan te bieden met een zo kort mogelijke (extra) reistijd. Dat kunnen omreisroutes per trein zijn, maar ook routes die door andere aanbieders worden aangeboden. Als dit niet mogelijk is, of te veel extra reistijd oplevert, dan kan ook vervangend busvervoer worden ingezet. Als laatste, is het belangrijk dat NS en ProRail bij werkzaamheden inzetten op een goede informatievoorziening. Dit alles nemen NS en ProRail serieus. Als er concrete signalen zijn dat het niet goed gaat met vervangend vervoer bij de werkzaamheden, gaat het Ministerie van IenW hierover met NS en ProRail in gesprek.

Heutink, H PVV

Vraag:

Het kabinet schrijft dat van alle gepauzeerde projecten een analyse wordt gemaakt. Kan de regering ons toezeggen om nog voor het debat over de infrastructuurprojecten ten minste een deel van de analyses naar de Kamer te sturen?

Antwoord:

Ja. Zoals in het regeerprogramma is opgenomen zal na een analyse al dan niet worden begonnen met het opstarten van een paar van de projecten. De minister van IenW zal wat op dat moment gereed is van deze analyse vooraf aan het notaoverleg MIRT aan de Kamer sturen.

De uitspraak van de Raad van State bij de ViA15 heeft laten zien dat extern salderen mogelijk is, maar alleen onder bepaalde voorwaarden. De komende periode verkent IenW wat dit betekent voor de gepauzeerde projecten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de actuele staat van de natuur. Op het gebied van stikstof is per gepauzeerd project eerder een globaal overzicht van de inzichten en verwachtingen van IenW met de Kamer gedeeld. Dit betreft per

project vele gebieden. Deze analyse vergt daarom naar alle waarschijnlijkheid meer tijd.

Een voorstel welke van de 17 gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt, zodra er voldoende budget, stikstof en capaciteit is, zal daarbij meegestuurd worden. Dit vraagt ook keuzes, want de financiële middelen zijn beperkt en de mensen die deze projecten moeten uitvoeren werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere realisatieprojecten.

Heutink, H PVV

Vraag:

Hoe staat het met de invoering van de ID-check?

Antwoord:

OV-boa's hebben momenteel toegang tot identiteitsgegevens uit de 'Basisregistratie Personen' en kunnen zo de identiteit van reizigers vaststellen. Omdat de registratie geen pasfoto's bevat, moet de boa bij twijfel de politie oproepen. De Ministeries van JenV en lenW werken gezamenlijk aan de toegang tot het rijbewijsregister, zodat boa's aan de hand van pasfoto's een zelfstandiger identiteitscontrole kunnen uitvoeren. Bij het realiseren van de toegang voor OV-boa's is de Kamer per brief geïnformeerd dat de toegang voor de boa's in dienst van een private werkgever naar verwachting tot begin 2027 in beslag zal nemen vanwege de privacy- en uitvoeringsvraagstukken [1]. Dat duurt inderdaad lang. De Ministeries van JenV en lenW zoeken naar mogelijkheden om dit project te versnellen.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 819

Heutink, H PVV

Vraag:

Welke van de 17 gepauzeerde trajecten kunnen als eerste worden opgepakt?

Antwoord:

Zoals in het regeerprogramma is opgenomen zal na een analyse al dan niet worden begonnen met het opstarten van een paar van de projecten. De minister van lenW zal wat op dat moment gereed is van deze analyse vooraf aan het notaoverleg MIRT aan de Kamer sturen.

De uitspraak van de Raad van State bij de ViA15 heeft laten zien dat extern salderen mogelijk is, maar alleen onder bepaalde voorwaarden. De komende periode verkent lenW wat dit betekent voor de gepauzeerde projecten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de actuele staat van de natuur. Op het gebied van stikstof is per gepauzeerd project eerder een globaal overzicht van de inzichten en verwachtingen van lenW met de Kamer gedeeld. Dit betreft per project vele gebieden. Deze analyse vergt daarom naar alle waarschijnlijkheid meer tijd.

Een voorstel welke van de 17 gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt, zodra er voldoende budget, stikstof en capaciteit is,

zal daarbij meegestuurd worden. Dit vraagt ook keuzes want de financiële middelen zijn beperkt en de mensen die deze projecten moeten uitvoeren werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere realisatieprojecten.

Boutkan,
W

PVV

Vraag:

De PVV is geen voorstander van nationale koppen en wil een Europees gelijk speelveld. Hoe verhoudt de nationale plastic norm zich met het hebben van een Europees gelijk speelveld?

Antwoord:

De circulaire plastic norm is bedoeld als nationale wetgeving om de vraag naar recycalaat aan te jagen en de klimaatdoelen voor 2030 te kunnen realiseren. Op termijn komen er Europese producteisen voor recycalaat, zoals voor verpakkingen vanaf 2030. Met de circulaire plastic norm zetten we de transitie naar circulair plastic in Nederland tijdig in gang. Dit helpt Nederlandse bedrijven om voorop te lopen en de Europese markt te gaan bedienen.

Boutkan,
W

PVV

Vraag:

Waarom vraagt de ILT, als enige in Europa, bij het exporteren van een grondstof om een document van het ontvangende land om te verifiëren dat het inderdaad een grondstof betreft?

Antwoord:

Voor de invoer en uitvoer van grondstoffen zijn geen documenten nodig, maar wel bij afvalstoffen. Als je afval wil uitvoeren, invoeren of door een EU-lidstaat vervoeren, dan moet je je houden aan de Europese voorschriften voor het vervoer van afval. Deze voorschriften staan beschreven in de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA). Als één land de stof of stroom als afval kwalificeert, moet volgens de EVOA ook het andere land het als afval beschouwen. ILT houdt zich aan de Europese regelgeving en daarom wil de ILT weten of het ontvangende land ook akkoord is met het overbrengen van een afvalstof. Dit is bijvoorbeeld belangrijk als het gaat om stoffen die niet gevaarlijk zijn en hergebruikt kunnen worden (groene lijst afvalstoffen).

Boutkan,
W

PVV

Vraag:

Wat betreft luchtvaart is de inzet gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming. Onder andere door het aanpakken van de geluidsbelasting voor omwonenden, de regelgeving met behoud van netwerkkwaliteit van Schiphol, maar nog belangrijker, het weer op gang brengen van de gesprekken met belanghebbenden. Wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de rechterlijke uitspraak en is er al meer bekend over hoe Brussel in de wedstrijd zit?

Antwoord:

Om opvolging te geven aan het RBV-vonnis wordt zo spoedig mogelijk het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) gewijzigd. Daarmee maken we een einde aan de jarenlange gedoogsituatie en herstellen we de

rechtspositie van omwonenden. Om ook betere rechtsbescherming te bieden aan mensen die verder van Schiphol af wonen, gaat het kabinet extra handhavingpunten voor geluid toevoegen. In het LVB leggen we ook het aantal vliegtuigbewegingen vast dat uit de balanced approach-procedure komt. Begin september heeft het kabinet aan de Kamer gemeld dat dit niet lukt binnen de termijn die de rechter heeft gesteld in de RBV-procedure [1]. Er wordt wel met man en macht aan gewerkt om dat zo snel mogelijk te realiseren.

Het aangepaste maatregelenpakket is op 4 september jl. ter notificatie aan de Europese Commissie gestuurd. Aangezien de berekeningen nog niet stabiel zijn, heeft het kabinet ervoor gekozen om de notificatie te starten met een bandbreedte. Op dit moment worden er aanvullende berekeningen uitgevoerd. In het najaar zijn de uitkomsten van de berekeningen beschikbaar, kan het definitieve maatregelenpakket (en bijbehorende capaciteit) worden vastgesteld en kan ook de notificatie worden aangevuld. De Europese Commissie heeft eind september een ontvangstbevestiging van het genotificeerde pakket gestuurd. Zij heeft aangegeven de uitkomsten van de berekeningen nodig te hebben om tot een advies te komen over het definitieve maatregelenpakket. Daar hoort ook de geluidsimpact van de verschillende maatregelen bij.

[1] Kamerstukken 2023/24, 29 665, nr. 517

Boutkan, PVV
W

Vraag:

Is het mogelijk om in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) een financiële bijdrage te vragen aan buitenlandse producenten als het gaat om het recyclen van plastics? En betalen de producenten ook de afdracht aan Europa?

Antwoord:

Binnen het UPV-systeem is de producent gedefinieerd als degene die de verpakking voor het eerst op de Nederlandse markt brengt. Ook buitenlandse producenten moeten in Nederland een financiële bijdrage betalen voor hun producten die ze op de Nederlandse markt aanbieden.

Iets anders is de afdracht van Nederland aan de Europese Unie. Het deel van de afdracht dat wordt bepaald op basis van de hoeveelheid niet-gerecycled plastic verpakkingsafval, wordt niet verhaald op buitenlandse producenten van plastic verpakkingen, ook niet op de Nederlandse producenten.

Boutkan, PVV
W

Vraag:

Hoe wordt voorkomen dat de regionale luchthavens en Schiphol geconfronteerd worden met een nieuwe geluidsreductie-opgave, puur door aanpassing van het obstakelbeleid? In andere woorden, door uitbreiding van de bouwruimte rondom luchthavens.

Antwoord:

De herziening van het obstakelbeleid gaat over regels rond de maximale bouwhoogtes rondom luchthavens. Het obstakelbeleid

bepaalt tot welke hoogte obstakels rond luchthavens veilig kunnen worden toegestaan. Het gaat hier dus om veiligheid. Het zal niet betekenen dat er nu nieuwe woonwijken mogen worden gebouwd rondom luchthavens, omdat er al bouwbeperkingen gelden vanwege geluid. Deze beperkingen veranderen niet vanwege het obstakelbeleid. Luchthavens zullen dus geen aanvullende geluidreducties opgelegd krijgen vanwege het obstakelbeleid.

Boutkan, PVV
W

Vraag:

Is de staatssecretaris van IenW bereid om opnieuw naar de lachgascasus te kijken en kan hij nog eens kijken of er geld beschikbaar kan komen voor een innamepremie voor lachgascilinders?

Antwoord:

Het illegaal afdanken van lachgascilinders door individuen leidt tot grote problemen in de afvalsector. Deze problemen hebben zeker de aandacht van het kabinet en samen met de sector zijn verschillende maatregelen genomen om de problematiek terug te dringen. Het is illegaal om de lachgascilinders bij het restafval te gooien of in de natuur te dumpen. Het Rijk is niet verantwoordelijk voor het handelen van individuen in strijd met wet- en regelgeving. Het ligt daarom ook niet in de rede dat de schade vanuit het Rijk wordt vergoed. Een innamepremie, waarbij mensen die lege lachgascilinders inleveren daarvoor een bijdrage ontvangen, is een veelgenoemde oplossing. Het kabinet heeft aangegeven het in de huidige situatie te begrijpen als gemeenten tijdelijk overgaan op het invoeren van inleverpremie om de problematiek in de afvalketen te mitigeren. Het Rijk vertrouwt er daarbij op dat gemeenten een weloverwogen keuze maken met het invoeren van deze maatregel op basis van de lokale context. Zij hebben namelijk het beste zicht op de situatie bij hun afvalverwerker en het drugsgebruik binnen hun gemeente. Deze lokale afweging is hierin belangrijk, want er zitten ook kanttekeningen aan, zoals het indirect steunen van drugsgebruik, het normaliseren van lachgas en het stimuleren van negatief gedrag zoals statiegeldjagen door kinderen. Het kabinet is niet voornemens om geld vrij te maken om landelijk een inleverpremie te financieren. Wel heeft het kabinet geld vrijgemaakt voor een pilot met innovatieve detectietechnieken zodat lachgascilinders vroegtijdig kunnen worden gedetecteerd en uit het afval worden verwijderd.

Boutkan, PVV
W

Vraag:

In Europese wetgeving wordt een beperkendere lijst voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) gehanteerd en er bestaat geen EU-lijst voor potentiële ZZS. Aan de staatssecretaris van IenW wordt gevraagd om alert te zijn op nationale koppen.

Antwoord:

Het ZZS-emissiebeleid is geen nationale kop maar invulling van beleid waar geen Europees geharmoniseerd beleid bestaat. Met dit beleid wordt invulling gegeven aan de zorgen van politiek en omwonenden voor emissies van, Europees wetenschappelijk bewezen zeer schadelijke stoffen, zoals lood en PFAS. In Europa is geen omvattende

regelgeving voor het reguleren van emissies van alle schadelijke stoffen. Landen moeten dat dus zelf invullen en doen dat ook, ieder op zijn eigen manier. Daarmee krijgen bedrijven in de verschillende lidstaten op verschillende wijze te maken met de aanpak van deze emissies. Nederland doet dat door, naast een stelsel van emissienormen, voor de meest schadelijke stoffen, de zogeheten Zeer Zorgwekkende Stoffen, te streven naar het stapsgewijs voorkomen of zo ver mogelijk reduceren van emissies. Met de herziening van de Europese Richtlijn Industriële emissies moeten alle lidstaten aandacht gaan geven aan de beperking van dergelijke emissies. Dit versterkt harmonisatie en daarmee het gelijke speelveld.

De lijst met de potentieel Zeer Zorgwekkende Stoffen is geen regelgeving maar alleen een signaleringslijst voor de vergunningverlener. In de praktijk treedt regelmatig verwarring op over het doel van de lijst en op dat punt is de zorg van het Kamerlid begrijpelijk. Daarom wordt nu door het Ministerie van IenW met het RIVM en in overleg met andere partijen gesproken over hoe te komen tot betere signalen voor de bevoegde gezagen.

Boutkan,
W

PVV

Vraag:

De PVV is trots op Schiphol en de verbinding met de rest van de wereld. De koers die de minister heeft uitgezet is onder andere bestaanszekerheid voor Schiphol en belangrijk is dat dit gebeurt binnen de grenzen van de wettelijke afspraken. Wordt binnen het Ministerie van IenW deze koers van de minister gesteund?

Antwoord:

De inzet van het kabinet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidsbelasting) en de regelgeving met behoud van de netwerkkwaliteit van Schiphol. Dat is zo opgenomen in het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Daarmee borgt het kabinet niet alleen de rechtsbescherming van omwonenden, maar ook de bestaanszekerheid voor Schiphol. Het is van groot belang om weer te zorgen voor een juridische basis voor Schiphol en om een einde te maken aan de bestaande praktijk van anticiperend handhaven. Om dit te bereiken zet het kabinet de lopende Europese balanced approach-procedure voort en worden de resultaten daarvan in het Luchthavenverkeerbesluit vastgelegd. Het Ministerie van IenW steunt deze koers.

Boutkan,
W

PVV

Vraag:

Op antwoorden van vragen van het lid Bamenga over faillissementen in de plastic recyclingindustrie blijkt dat de verwachting van het kabinet is dat er een tijdelijke dip is in de vraag naar recyclelaar en dat de vraag zal stijgen na het aankomend Europees en nationaal beleid. Waar is het standpunt dat dit een tijdelijke 'tijdelijke dip' is op gebaseerd, en wat kan de staatssecretaris van IenW in deze kwestie betekenen?

Antwoord:

Op dit moment is het zo dat als de olieprijs laag is, de plastic recyclingindustrie hun recyclaat niet kwijt kan. Als de olieprijs hoog is, is het wel gemakkelijk het recyclaat te verkopen. Dat maakt de markt volatiel.

Om de markt structureel stabiel te maken voor de plastic recyclingindustrie helpen de EU producteisen die vanaf 2030 komen. Daarin wordt het toepassen van een bepaald percentage plastic recyclaat verplicht, zoals voor plastic verpakkingen en voor de auto-industrie. Met de circulaire plastic norm wordt de transitie naar circulair plastic in Nederland tijdig in gang gezet. Dit biedt Nederlandse bedrijven al eerder perspectief en de kans om voorop te lopen en de Europese markt te gaan bedienen.

Boutkan, PVV
W

Vraag:

De PVV vindt het belangrijk dat het gesprek met omwonenden weer op de rit komt. Dit betekent geen koetjes en kalfjes, maar een inhoudelijk gesprek met feiten. Hoe steunt de minister dit?

Antwoord:

Het gesprek met alle stakeholders is van belang om goede afwegingen te kunnen maken. Dat geldt zeker ook voor het gesprek met de omwonenden. Er zijn daarom veel contacten tussen omwonenden en het Ministerie van IenW. De MRS speelt hier een belangrijke rol bij. Ook is de minister van IenW met de MRS in gesprek gegaan over de volgende stap in de balanced approach-procedure. Binnenkort zullen hierover vervolggesprekken plaatsvinden. Inhoudelijke gesprekken met omwonenden worden dus zeker gesteund.

Bamenga, D66
M

Vraag:

In het hoofdlijnenakkoord staat niets over PFAS of schone lucht. Nemen de minister en de staatssecretaris van IenW de mensen rondom Tata en Chemours serieus? Graag hun visie hierop.

Antwoord:

Zoals de Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft aangegeven, gaat het bij een aantal bedrijven niet goed. Dat moet beter. Doel is een schone omgeving en een toekomstbestendige industrie waar burens en werknemers trots op zijn. Het Ministerie van IenW werkt hieraan met generiek beleid, via onder andere het versterken van het VTH-stelsel, het Impulsprogramma Chemische Stoffen en de Actieagenda Industrie en Omwonenden. Ook wordt - samen met het Ministerie van KGG - gewerkt aan de maatwerkafspraken voor de verduurzaming van de industrie.

De staatssecretaris van IenW vindt het belangrijk om goed contact te houden met omwonenden van industriële bedrijven. Een schone omgeving leeft bij hen enorm. Om die reden was de staatssecretaris van IenW recent op werkbezoek in de IJmond en sprak daar onder andere met omwonenden. Ook deze week heeft hij met hen een afspraak over het recent verschenen advies van de Expertgroep

Bijlage 1: Beantwoording eerste termijn Kamer Begrotingsbehandeling IenW 2025

Gezondheid IJmond. Het Ministerie van IenW heeft ook met de inwoners rondom Chemours regelmatig contact. Ondanks dat er positieve ontwikkelingen zijn bij Chemours, hebben zij grote zorgen geuit.

Bamenga, D66
M

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW toezeggen om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met bloedonderzoek naar PFAS?

Antwoord:

Op 20 september is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rond het lopende RIVM onderzoeksprogramma. [1] In dit onderzoeksprogramma zit ook een onderdeel humane biomonitoring. Dat is het meten van PFAS in lichaamsmaterialen, zoals bloed en moedermelk. In dit onderzoek zitten extra monsters uit de regio's Chemours en Westerschelde om te onderzoeken of blootstelling in deze regio's hoger is dan het landelijk gemiddelde. Daarnaast loopt een verkenning van het RIVM naar de regio's rond Chemours en de Westerschelde om te kijken naar aanvullende gezondheidsonderzoeken. Deze uitkomsten van deze verkenning volgen voor het einde van dit jaar.

[1] Kamerstukken II 2024/2025, 35 334, nr. 303

Bamenga, D66
M

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW toezeggen de Nederlandpas (waarmee Nederlanders met korting kunnen reizen in de daluren) verder uit te werken?

Antwoord:

Recent is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek van het Nationaal OV Beraad (NOVB) naar, onder andere, het Nederlandticket.[1] Het NOVB heeft een onderbouwde voorkeur gegeven om alleen variant 1 (voor 10 euro onbeperkt gebruik maken van bus, tram en metro en korting op de trein) verder uit te zoeken. Een belangrijke reden hiervoor is dat de 49 euro per maand voor een Nederlandticket te duur is voor veel reizigers die vooral regionaal reizen met bus, tram en metro (BTM) om voldoende aantrekkelijk te kunnen zijn. Het NOVB heeft daarom geconcludeerd dat verder onderzoek naar variant 1 kansrijker is en meer voorziet in een behoefte bij reizigers en een nieuwe doelgroep aan kan boren. In de Kamerbrief over het Nederlandticket is ten slotte uitgelegd dat met de beschikbare modellen het maken van een reële kosteninschatting lastig is, onder andere vanwege de aannames over het reisgedrag.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Bamenga, D66
M

Vraag:

Hoe staat het met de uitvoering van de motie van het lid Bamenga over Bus Rapid Transit om met behulp van een snelbus dorpen en steden te verbinden?

Antwoord:

In de motie van de leden Bamenga en Vedder [1] wordt verzocht om samen met gemeenten en provincies landelijk in kaart te brengen tussen welke locaties instelling van een Bus Rapid Transit (BRT)-systeem potentie heeft om aan de vervoersvraag te voldoen. In de actieagenda Bus Rapid Transit [2] die begin dit jaar naar de Kamer is gestuurd, is een lijst met twaalf kansrijke locaties voor BRT opgenomen. Daarnaast werkt het Ministerie van IenW binnen het kernteam BRT – waarin decentrale overheden, vervoerders en wegbeheerders zijn vertegenwoordigd – aan een bredere verkenning van kansrijke verbindingen. Naar verwachting kan het Ministerie van IenW dit jaar de methodiek bepalen en voor de zomer van 2025 de motie volledig beantwoorden.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 825

[2] Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 817

Bamenga, D66
M

Vraag:

Hoe staat het met de voorbereiding van het voorkeursbesluit eind 2025 en de financiering van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn?

Antwoord:

In de MIRT-brief (november 2024) wordt de Kamer nader geïnformeerd over de voortgang. Op het MIRT-proces kan niet vooruit worden gelopen.

Bamenga, D66
M

Vraag:

Door bezuinigingen worden tram-, bus-, en metrolijnen geschrapt en woningbouw bemoeilijkt. Heeft de staatssecretaris van IenW een visie waar het naartoe moet met het stads-ov?

Antwoord:

Het kabinet heeft in het regeerprogramma de ambities voor het regionaal openbaar vervoer uiteengezet. Belangrijke voorzieningen moeten voor alle Nederlanders bereikbaar zijn. Het kabinet wil het openbaar vervoer verbeteren in het landelijk gebied. Het kabinet maakt bestuurlijke afspraken met de medeoverheden die hier over gaan. Het kabinet zet er daarom op in dat belangrijke busverbindingen tussen dorpskernen blijven bestaan en het ov in heel Nederland betrouwbaar en betaalbaar is. Daarbij wordt gekeken naar kansen voor slimme combinaties van ov op afroep, zoals de regiotaxi, met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit, zodat met minder opbrengsten wel aan de vervoersvraag kan worden voldaan. In de recente brief van 3 oktober jl. [1] geeft het kabinet een stand van zaken ten aanzien van de uitwerking van de plannen van de medeoverheden voor de investeringen in het regionaal ov.

In het regeerprogramma is ook afgesproken om de bijdrage vanuit het Rijk voor de vervoerregio's MRDH en VRA met 10% te verlagen. Over wat de impact van deze bezuiniging is, lopen de gesprekken met vervoerregio's, IPO en VNG en de Ministeries van IenW en BZK.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Bamenga, D66
M

Vraag:

Kent de minister van lenW het in Frankrijk zeer succesvolle social lease en kan hij onderzoeken of dat een mogelijkheid is in Nederland?

Antwoord:

Ja, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bekend met het social lease initiatief in Frankrijk. Op het ogenblik verkent het kabinet ook opties die mensen met een kleine beurs te ondersteunen in de transitie naar duurzame mobiliteit. Het Ministerie van lenW zal het social lease initiatief hierbij betrekken. Daarover zal het Ministerie van lenW de Kamer in het voorjaar 2025 informeren.

Bamenga, D66
M

Vraag:

Wat gaat de minister van lenW doen aan het verminderen van het aantal laadpalen langs de snelwegen?

Antwoord:

Het aantal snellaadpalen langs de snelweg neemt gelukkig gestaag toe. Van circa 1.000 aan het eind van 2022 tot meer dan 1.400 nu. Nederland heeft een van de beste laadnetwerken van Europa.

Dat wil het Kabinet graag zo houden. In het hoofdlijnenakkoord staat ook dat er wordt ingezet op het opschalen van laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen. Vanaf 2028 lopen veel vergunningen voor laadpalen op verzorgingsplaatsen af. Die zal het Ministerie van lenW opnieuw gaan verdelen onder ondernemers. Met aandacht voor een duidelijke en uniforme inrichting.

Er wordt nu gewerkt aan nieuw beleid. Daarvoor spreekt het Ministerie van lenW eerst met verschillende stakeholders. De Kamer wordt zo snel mogelijk geïnformeerd als een besluit is genomen.

Daarnaast zien we in de praktijk dat een zeer beperkt aantal laadpalen dat net geplaatst is verwijderd moet worden. Het gaat om situaties waar de exploitant voortvarend, op eigen initiatief, laadpalen heeft geplaatst terwijl hier nog geen onherroepelijke vergunning was. Tegen deze vergunningen is bezwaar gemaakt en de bezwaarmaker is in het gelijk gesteld. Dat betekent dat de laadpalen verwijderd moeten worden. Het Ministerie van lenW benadrukt dat dit hier om een zeer beperkt aantal gaat en het totaal aantal laadpalen nog steeds toeneemt

Bamenga, D66
M

Vraag:

In het regeerakkoord staat niets over elektrisch vliegen. Wat zijn de ambities van dit kabinet op het gebied van verduurzamen vliegsector?

Antwoord:

De overheid zet verschillende stappen om de luchtvaartsector te verduurzamen. Dit gebeurt zowel in mondiaal, Europees als nationaal verband. Aangezien luchtvaart een internationale sector is, wordt

ingezet op mondiaal en Europees beleid. Dit voorkomt weglek van vluchten en daarmee het weglekken van CO₂ en bedrijvigheid over de grens.

In mondiaal verband heeft de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie ICAO een lange termijn doel voor de internationale luchtvaart geformuleerd: netto nul emissies in 2050 (Long Term Aspirational Goal, LTAG). Binnen ICAO wordt uitgewerkt hoe dit doel gerealiseerd gaat worden. Nederland heeft een actieve rol gespeeld in de totstandkoming van dit doel. De overheid hecht aan het realiseren van deze doelstelling en zal zich hiervoor inzetten in ICAO-verband. In Europees verband heeft Nederland actief bijgedragen aan de vormgeving van het Fit-for-55 klimaatpakket van de EU, waar het Europese emissiehandelssysteem EU ETS en de oplopende bijmengverplichting RefuelEU Aviation voor de luchtvaart onderdeel van uitmaken.

In nationaal verband is de overheid gecommiteerd aan de Luchtvaartnota, waarin de nationale CO₂-doelen uit het Akkoord Duurzame Luchtvaart zijn geconcretiseerd. Deze drie doelen gaan over CO₂-reductie binnen de luchtvaartsector: in 2030 dient de CO₂-uitstoot maximaal op het niveau van 2005 te liggen, in 2050 dient te CO₂-uitstoot minimaal gehalveerd te zijn en in 2070 bedraagt de uitstoot nul CO₂-emissies. In het Akkoord Duurzame Luchtvaart heeft de luchtvaartsector zich tevens gecommiteerd aan bijmenging van 14% duurzame brandstof in 2030 en in 2050 helemaal fossielvrij. De doelen zijn niet in wetgeving opgelegd. De overheid heeft ook stimuleringsmaatregelen zoals het Nationaal Groeifonds Programma Luchtvaart in Transitie, dat zich richt op waterstof(-elektrisch) vliegen, en Klimaatfondsmiddelen voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Via de Innovatiestrategie Luchtvaart worden nieuwe innovaties gestimuleerd, waaronder elektrisch vliegen.

Bamenga, D66
M

Vraag:

Wat gaat kabinet doen om elektrisch vliegen te stimuleren?

Antwoord:

In juni 2023 heeft het Ministerie van IenW de Innovatiestrategie voor de luchtvaart met de Kamer gedeeld [1]. In de Innovatiestrategie zijn ook doelen opgenomen om vliegen zonder CO₂-uitstoot mogelijk te maken. Een doel is bijvoorbeeld om in 2030 een eerste commerciële vlucht zonder CO₂-uitstoot mogelijk te maken voor een vliegtuig met minimaal negen personen. Hierbij wordt nadrukkelijk ook naar de mogelijkheden van elektrisch vliegen gekeken. In de Kamerbrief van juni 2024 [2] kunt u lezen wat er nodig is om elektrisch vliegen mogelijk te maken.

Het Ministerie van IenW werkt ook de komende tijd verder om de doelen uit de Innovatiestrategie te behalen en heeft tot doel om bij te dragen aan het realiseren van de juiste randvoorwaarden. Het Ministerie van IenW verkent hiervoor bijvoorbeeld welke wet- en

regelgeving aangepast moet worden en hoe de veiligheidsprocedures eruit moeten komen te zien. Daarnaast wordt via het Nationaal Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie de ontwikkeling gestimuleerd van innovaties om (waterstof-)elektrisch vliegen mogelijk te maken. Bovendien ondersteunt het ministerie waar mogelijk de certificeringsprocessen en wordt bijgedragen aan (internationale) samenwerking tussen verschillende stakeholders en overheden.

[1] Kamerstuk 31936 nr. 1080

[2] Kamerstuk 31936 nr. 1168

Bamenga, D66
M

Vraag:

Welke gevolgen hebben de plannen van het Kabinet op de doelen voor duurzaam vervoer?

Antwoord:

Op 24 oktober publiceert het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) de Klimaat- en Energieverkenning 2024. Daarin geeft het PBL waar mogelijk ook een doorkijk naar wat de gevolgen zijn van de kabinetsplannen op het behalen van de klimaatdoelen. Als daaruit blijkt dat de doelen uit de Klimaatwet voor 2030 niet worden gerealiseerd, zal het kabinet in het voorjaar van 2025 aanvullende maatregelen overwegen.

Bamenga, D66
M

Vraag:

Deelt de minister van IenW de visie van D66 dat duurzame vervoerskeuzes voor iedereen bereikbaar moeten zijn?

Antwoord:

Verschillende rapporten (van het KiM, NIBUD en PBL) hebben in de afgelopen periode inzicht verschaft in de betaalbaarheid van de mobiliteit en de ontwikkeling van de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen zoals zorg, school en werk. Vanzelfsprekend raakt dit het beleidsterrein van IenW, maar zeker ook dat van andere departementen en medeoverheden.

Uit de rapporten komt een beeld naar voren dat een deel van de bevolking serieus problemen heeft om de touwtjes aan elkaar te knopen en daarmee ook om te reizen. Het rapport van het KiM laat zien dat de prijs voor vliegreizen, de aanschaf van een auto en brandstofkosten in de periode 2015-2023 iets harder stegen dan de inflatie. Voor kaartjes van de trein, tram, metro en aanschaf van een fiets lag dit onder de inflatie. Het is dus te kort door de bocht om te stellen dat voor alle modaliteiten de prijzen de afgelopen jaren uit de pan zijn gerezen.

Binnen de mogelijkheden van het Ministerie van IenW werken de minister en staatssecretaris deze kabinetsperiode aan betaalbaarheid en bereikbaarheid. Concreet voor het Ministerie van IenW vertaalt dit zich onder andere in de inzet op nabijheid van voorzieningen rondom woningbouw, afspraken over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en pilots van publiek vervoer zoals in Zeeland. Dit sluit aan bij

de adviezen vanuit de onderzoekers die bijvoorbeeld eensluidend waren over het belang van de nabijheid van voorzieningen, juist voor mensen met een smalle beurs.

Specifiek voor openbaar vervoer zijn de tariefsverhoging van 2024 in het regionaal ov structureel voorkomen. Het is tevens gelukt de extra tariefsverhoging van 2025 bij de NS grotendeels te voorkomen. [1] Daarnaast bieden vervoerders in Nederland verschillende kortingsproducten aan voor verschillende doelgroepen waarmee voordeliger kan worden gereisd. Verschillende gemeenten en provincies hebben ook een speciaal aanbod ontwikkeld voor minima. Hierover is de Kamer geïnformeerd in een eerdere brief. [2] Tot slot is in NOVB-verband gesproken over de mogelijke multimodale kortingsproposities zoals het Nederlandticket, waarover de Kamer recent is geïnformeerd.[3]

Veel mensen hebben de auto nodig om hun bestemming te bereiken. Het is daarom van belang dat automobiliteit voor die mensen betaalbaar is, ongeacht of het om een brandstofauto of elektrische auto gaat. Het is vooral een kwestie van tijd dat ook de duurzame vervoerkeuze voor iedereen even bereikbaar wordt. Elektrische auto's worden steeds goedkoper en er komen steeds meer betaalbare tweedehands elektrische auto's.

[1] Kamerstukken 23 645, nr. 811 en 29 984, nr. 1207

[2] Kamerstuk 23 645, nr. 813

[3] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Bamenga, D66
M

Vraag:

Hoe staat het met de motie van D66 over dat Chemours in 2025 geen PFAS meer produceert en loost. Het is inmiddels bijna 2025, hoe staat het met de uitvoering van deze motie?

Antwoord:

Zoals toegezegd tijdens het commissiedebat Water wordt de Kamer voor eind oktober geïnformeerd over de uitvoering van de aangenomen motie van het lid Hagen over 'alle mogelijkheden in kaart brengen om de pfas-productie in Dordrecht uiterlijk in 2025 te stoppen' (Kamerstuk 22343, nr. 374).

Veltman, VVD
H

Vraag:

Wat is er voor nodig dat de schop bij de A15 zo spoedig mogelijk in de grond gaat?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW is ook zeer verheugd met de positieve uitspraak over de ViA15. Door de lange duur van de beroepsprocedure bij de Raad van State is om doelmatigheidsredenen de projectorganisatie bij zowel Rijkswaterstaat als bij de aannemer tijdelijk afgebouwd. Die projectorganisatie moet weer worden opgebouwd. Verder moet overeenstemming met de aannemer Gelregroen worden bereikt over het vervolg, inclusief bijbehorende

nieuwe planning en actualisatie van de kosten. Zodra hierover meer bekend is, wordt de Kamer geïnformeerd.

Veltman,
H

VVD

Vraag:

Heeft de staatssecretaris van IenW het uitgangspunt dat de NS zich tot haar kerntaak beperkt, namelijk mensen met trein van A naar B brengen en hoe ze die taak goed uit gaat voeren? En dat andere taken aan andere marktpartijen gelaten worden? Durft de staatssecretaris van IenW eisen te stellen die de reiziger ten goede komen, maar van de NS vragen om verandering?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW rekent als concessieverlener NS af op haar kerntaak, namelijk het frequent, punctueel en comfortabel vervoeren van reizigers. Daarover hebben het Ministerie van IenW en NS afspraken gemaakt in de hoofdrailnetconcessie, inclusief afspraken over de financiën. Binnen deze kaders is het Ministerie van IenW regelmatig met NS in gesprek over het naleven van de concessieafspraken. Om te kunnen voldoen aan de eisen die NS als concessiehouder moet leveren voor de reiziger heeft NS forse besparingen en veranderingen in de bedrijfsvoering moeten doorvoeren. In dit kader is het bedrijfsmodel van NS door externe adviseurs grondig doorgelicht. Daaruit bleken geen grote inefficiënties of besparingsmogelijkheden zonder de operationele prestaties in gevaar te brengen. Verdergaande taakstellingen leiden tot het risico dat NS deze alleen kan behalen ten koste van de dagelijkse operatie.

Het Ministerie van IenW gaat niet over de overige bedrijfsactiviteiten van NS. Dat is aan het Ministerie van Financiën als aandeelhouder.

Veltman,
H

VVD

Vraag:

Wil de staatssecretaris van IenW de identiteitscontrole in de trein naar het voorbeeld van RET in Rotterdam in overleg met de minister van JenV snel regelen?

Antwoord:

De samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de politie en stadsvervoerder RET in Rotterdam heeft aangetoond dat er voordelen zijn als de (ov-)boa meer identificatie-instrumenten heeft en daardoor minder afhankelijk is van politieondersteuning. De staatssecretaris van IenW is daarom ook positief over deze pilot. De verantwoordelijkheid voor de onderhavige wet- en regelgeving is de verantwoordelijkheid van de minister van JenV. De staatssecretaris gaat in gesprek met de minister van JenV over het op te stellen actieplan voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De intentie daarbij is om te doen wat nodig is om de positieve resultaten van de pilot op meer plaatsen en plekken te kunnen realiseren.

Veltman,
H

VVD

Vraag:

Hoe kijkt de staatssecretaris van IenW naar de oproep van de NS om demonstraties te verbieden op stations? Is dit mogelijk?

Antwoord:

Het is aan het lokale gezag om demonstraties te beoordelen, in goede banen te leiden en daarbij afwegingen te maken met het oog op de gezondheid, het belang van het verkeer en ter bestrijding of voorkoming van wanordelijkheden. De Wet openbare manifestaties biedt daarvoor een kader. Elke demonstratie heeft een eigen context en vergt een eigen beoordeling, mede op basis van de plaatselijke omstandigheden. Het is niet aan het Ministerie van IenW om te treden in de afwegingen van het lokale gezag. Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC) doet in opdracht van de ministers van BZK en JenV onderzoek naar het demonstratierecht, waarbij ook wordt gekeken naar stationsdemonstraties. De Kamer is hierover op 19 april jl. geïnformeerd [1].

[1] Kamerstuk 34 324, nr. 12

Veltman, VVD
H

Vraag:

Parkeertarieven rijzen de pan uit. Ik wil graag weten van de minister van IenW hoe hij het tij gaat keren. Het is de gemeente die zich over parkeerbeleid en tarieven buigt, maar als we lezen dat betaalbare bereikbaarheid in vele delen van Nederland niet meer mogelijk is, dan moet ook het Rijk dit zich aantrekken. Wat gaat de minister van IenW hier aan doen, wat kan hij wel doen?

Antwoord:

Zoals in de vraag aangegeven, heeft de minister van IenW niet de bevoegdheid om parkeertarieven vast te stellen. Op basis van artikel 225 van de Gemeentewet is het aan gemeenten zelf om in het kader van parkeerregulering te bepalen of, waar en tegen welk tarief een parkeerbelasting wordt geheven. Het tarief kan daarbij door gemeenten afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, de parkeertijd, het ingenomen oppervlakte en de ligging van het terrein of weggedeelte.

Veltman, VVD
H

Vraag:

Hoe kan de uitspraak over de A15 helpen bij bijvoorbeeld de knooppunten A1/A30 en Hoevelaken?

Antwoord:

De uitspraak van de Raad van State over de ViA15 heeft laten zien dat extern salderen mogelijk is, maar alleen onder bepaalde voorwaarden zoals goede toepassing van het additionaliteitsbeginsel. De komende periode verkent het Ministerie van IenW wat dit betekent voor de andere projecten zoals de A1/A30 en knooppunt Hoevelaken. Opgemerkt zij dat de staat van de natuur rondom deze projecten verschilt.

Veltman, VVD
H

Vraag:

Veel kleine mkb'ers zitten in de knel door de zero-emissiezones. De voorstanders van de zero-emissiezones zitten in een ivoren toren. Het is een "ontheffingenoerwoud". Niet voor niets hebben de gemeenten

van Apeldoorn, Ede en Deventer de ingangsdatum van de zero-emissiezones uitgesteld. Nieuwe elektrische busjes zijn voor velen onbetaalbaar en er zijn niet voldoende laadpalen. Ik wil binnen twee weken een plan zien van de staatssecretaris van IenW hoe hij de belofte gaat inlossen om te bezien wat anders kan zodat de kleine ondernemers dit kunnen meemaken.

Antwoord:

Samen met gemeenten en brancheorganisaties (zoals Transport en Logistiek Nederland, evofenedex, RAI vereniging, BOVAG, MKB Infra, de Aannemersfederatie, TechniekNL en OnderhoudNL) heeft het Ministerie van IenW aan het beleid van zero-emissiezones gewerkt. Deze brancheorganisaties hebben allen de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend en zien de belangen van hun achterban, grote én kleine ondernemers, hierin voldoende vertegenwoordigd. De staatssecretaris van IenW is voornemens om met deze partijen tot een nieuw convenant te komen met voldoende borgen voor de harmonisering en uniformering van de ZE-zones.

Met gemeenten en deze bracheorganisaties is gezamenlijk bepaald welke overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen van toepassing moeten zijn in de zero-emissiezones om het voor iedereen haalbaar te maken. De gemeenten en brancheorganisaties geven aan dat deze geharmoniseerde regels voldoende zijn voor de situaties van ondernemers waar de overstap nog niet mogelijk is. Tevens hebben de gemeenten nog de mogelijkheid om maatwerk te bieden in de vorm van een hardheidsclausule, waarbij ze hebben aangegeven coulant te zullen zijn. Deze ontheffingen zijn via één centraal loket voor alle gemeenten tegelijk aan te vragen.

De ontheffingsaanvragen die in de eerste drie maanden na openstelling van het centraal loket zijn binnengekomen, evalueert het Ministerie van IenW nog voor het einde van het jaar, zoals eerder toegezegd. Hiermee kan worden bepaald of er mkb'ers zijn die tussen wal en schip vallen. Hierop zal worden gehandeld. Het Ministerie van IenW ontvangt graag concrete voorbeelden van ondernemers die denken in de problemen te komen.

Als laatste krijgen kleine ondernemers fiscale voordelen en een hoger subsidiepercentage dan grotere ondernemers bij het toekennen van subsidies voor emissieloze vrachtwagens (AanZET), emissieloze bestelwagens (SEBA) en voor private laadinfrastructuur (Sprila).

Veltman, VVD
H

Vraag:

Nog steeds is er bij de laadpalen geen informatie over wat het laden kost, hoe gaat de staatsecretaris van IenW ervoor zorgen dat deze prijsinformatie er wel komt?

Antwoord:

Laadpuntexploitanten en laaddienstverleners zijn verplicht om goede prijsinformatie over publiek toegankelijk oplaadpunten te delen. Zij doen dit met behulp van apps en websites. Vanuit de Nationale

Agenda Laadinfrastructuur is bovendien een actieplan opgesteld voor meer prijstransparantie bij opladen. Op 11 juni jl. heeft het Ministerie van IenW de Kamer geïnformeerd over het actieplan prijstransparantie. Bij de volgende voortgangsrapportage over de laadinfrastructuur in het voorjaar van 2025 zal het Ministerie van IenW de Kamer hierover rapporteren.

Veltman, VVD
H

Vraag:

Er zijn veel laadpalen die bij pompstations worden weggehaald terwijl er juist meer nodig zijn. Graag een reactie van de minister van IenW hierop.

Antwoord:

Een zeer beperkt aantal laadpalen zijn recent verwijderd. Het gaat om situaties waar de exploitant voortvarend, op eigen initiatief, laadpalen heeft geplaatst terwijl hier nog geen onherroepelijke vergunning was. Tegen deze vergunningen is bezwaar gemaakt en de bezwaarmaker is in het gelijk gesteld. Dat betekent dat de laadpalen verwijderd moeten worden.

Het aantal snellaadpalen langs de snelweg neemt gelukkig gestaag toe. Van circa 1.000 aan het eind van 2022 tot meer dan 1.400 nu. Nederland heeft een van de beste laadnetwerken van Europa.

Veltman, VVD
H

Vraag:

In het hoofdlijnenakkoord staat dat verduurzaming van het wagenpark gestimuleerd blijft worden. Hoe gaan deze bewindspersonen van IenW zich inzetten voor verduurzaming van het wagenpark zoals in het hoofdlijnenakkoord staat? Dit in relatie met de MRB-korting en of dit genoeg is (voorjaar 2025 wordt hiernaar gekeken)? Wat is het plan om de uitrol van elektrische voertuigen te steunen?

Antwoord:

De gemaakte afspraken over de verduurzaming van de mobiliteit die door vorige kabinetten zijn gemaakt worden geïmplementeerd. De focus van subsidiëring van voertuigen wordt verlegd van personen- en bestelauto's naar vrachtauto's en mobiele machines. In het voorjaar wordt gezien of er nog een aanvulling nodig is van de gewichtscorrectie van de MRB. Daarnaast wordt met name ingezet op de uitrol van de laad- en tankinfrastructuur.

Veltman, VVD
H

Vraag:

Welke mogelijkheden ziet de minister om meer gebruik te maken van publiek-private samenwerking? Hoe gaat de minister werk maken van het beter aanbesteden, zodat aanbestedingen slagen en projecten gerealiseerd worden. En vanaf wanneer heeft hij dat gefikt?

Antwoord:

Rijkswaterstaat is intensief met de markt in gesprek over wat nodig is om de grote productieopgave samen voor elkaar te krijgen. Er worden voorbereidingen getroffen om vanaf 2025 een aantal gelijksoortige projecten gebundeld aan te besteden, in portfolio's van contracten. Dit

gebeurt bijvoorbeeld voor de vernieuwing van bruggen, sluizen en tunnels. Marktpartijen krijgen hiermee meer zekerheid op de lange termijn over de uitvoering van een serie van projecten, om zo te komen tot een *deal flow* zoals dat in de markt wordt genoemd. Dit biedt marktpartijen een aantrekkelijker perspectief om te investeren in personeel, efficiency en innovatie. Rijkswaterstaat ziet dat via deze aanpak projecten efficiënter kunnen worden uitgevoerd, gebruikmakend van het leereffect dat een portfolio benadering kan opleveren.

Ook worden projecten aanbesteed in twee fasen. In deze projecten wordt eerst samen met een marktpartij een goed beeld gevormd van de wijze van uitvoering en de bijbehorende projectrisico's om zo te komen tot een stabiel uitvoeringsbeeld voor Rijkswaterstaat en het ministerie.

Veltman, VVD
H

Vraag:

Hoe gaat de minister zorgen dat de files worden aangepakt en de 17 projecten weer in beweging komen, zoals de knooppunten A1/A30 en Hoevelaken)?

Antwoord:

Zoals in het regeerprogramma is opgenomen zal na een analyse al dan niet worden begonnen met het opstarten van een paar van de projecten. De minister van IenW zal wat op dat moment gereed is van deze analyse vooraf aan het notaoverleg MIRT aan de Kamer sturen.

De uitspraak van de Raad van State bij de ViA15 heeft laten zien dat extern salderen mogelijk is, maar alleen onder bepaalde voorwaarden. De komende periode verkent IenW wat dit betekent voor de gepauzeerde projecten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de actuele staat van de natuur. Op het gebied van stikstof is per gepauzeerd project eerder een globaal overzicht van de inzichten en verwachtingen van IenW met de Kamer gedeeld. Dit betreft per project vele gebieden. Deze analyse vergt daarom naar alle waarschijnlijkheid meer tijd.

Een voorstel welke van de 17 gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt, zodra er voldoende budget, stikstof en capaciteit is, zal daarbij meegestuurd worden. Dit vraagt ook keuzes, want de financiële middelen zijn beperkt en de mensen die deze projecten moeten uitvoeren werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere realisatieprojecten.

Veltman, VVD
H

Vraag:

Slim laden kan nog niet, hiermee is wel geld te besparen. Wanneer kan dit wel?

Antwoord:

Slim laden wordt al op steeds meer plekken in Nederland succesvol toegepast, maar het is belangrijk dat dit op landelijke schaal van toepassing is. 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. Het Ministerie van IenW doet dit door middel van 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.

Groot, P. VVD
de

Vraag:

Het belang van Schiphol wordt door de minister erkend. De VVD steunt de ingeslagen weg om stiller, schoner en zuiniger te worden. De VVD wil weten wat de gevolgen zijn van uitvoering van maatregelen, zoals 5000 minder vluchten en ook stillere vliegtuigen in de nacht. Wat zijn de praktische gevolgen voor vrachtvliegtuigen? Wat betekent deze maatregel eigenlijk? Betekent dat één vlucht inleveren? Dat heeft een enorme impact op de bedrijfsvoering. Heeft de minister ook gesproken met de sector? Hoe gaat dit in de praktijk uitpakken?

Antwoord:

Het beperken van het maximumaantal vliegtuigbewegingen in de nacht van 32.000 naar 27.000 op Schiphol zal impact hebben op alle luchtvaartmaatschappijen die in de nacht opereren. In de nacht vliegen ook luchtvaartmaatschappijen die vrachtoperaties uitvoeren. Hoe groot de impact op deze maatschappijen precies is, blijkt straks bij de toewijzing van slots door de onafhankelijke slotcoördinator. De slotcoördinator zal naar verwachting gebruik maken van de door de slotcoördinator ontwikkelde reductiemethodiek die uitgaat van een proportionele reductie. De Minister van IenW heeft onder andere met de Barin gesproken. De Barin vertegenwoordigt allen luchtvaartmaatschappijen, waaronder de vracht. Het Ministerie van IenW blijft natuurlijk in gesprek met de vrachtsector om de vrachtoperaties – binnen de geldende regelgeving – zo goed mogelijk te faciliteren op Schiphol. Overigens is het huidige aantal daadwerkelijk gevlogen nachtvluchten lager dan het nieuwe maximum van 27.000. In 2023 hebben er ongeveer 24.500 nachtvluchten plaatsgevonden.

Groot, P. VVD
de

Vraag:

Hoe gaat de minister de beloofde geluidsreductie hard maken en de sector houden aan deze afspraken?

Antwoord:

Het pakket aan maatregelen is niet vrijblijvend. Het kabinet wil dat de geluidbelasting in de omgeving van Schiphol daadwerkelijk afneemt. Het kabinet zal dan ook nauwkeurig in de gaten houden of de maatregelen ook echt geluidwinst opleveren en of de toezeggingen van de sector worden nagekomen. Dit gaat het kabinet doen door het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket te monitoren. Daarnaast worden er afspraken gemaakt met de KLM-Groep en Schiphol om hen te committeren aan hun deel van het geluidsdoel. Als deze afspraken niet worden nagekomen moet dat ook gevolgen hebben in de vorm van sancties en/of aanvullende maatregelen. Hierover wordt momenteel het gesprek gevoerd. Zoals eerder gedeeld kan dit in het uiterste geval betekenen dat er een nieuwe balanced

approach-procedure moet worden gestart om te borgen dat het geluidsdoel wordt gehaald. Dit geldt ook voor de resterende in te vullen 3% van het geluidsdoel. De Kamer wordt via de periodieke voortgangsbrief Programma Omgeving Luchthaven Schiphol geïnformeerd over het vervolg.

Groot, P. VVD
de

Vraag:

De 17% geluidsreductie en krimp in de nacht om omwonenden beter te laten slapen, kan zeker op steun van de VVD rekenen. Tegelijkertijd is de VVD zich ervan bewust dat de disbalans die door de jaren heen is ontstaan door dit pakket weinig direct vertrouwen zal terugwinnen. Daarom de vraag waarom de minister niet direct de stap heeft gezet naar 20% geluidsreductie?

Antwoord:

Het geluidsdoel van -20% blijft recht overeind staan. Wel zal dit in stappen worden ingevuld, zoals de Europese Commissie wil. Met het pakket van 4 september [1] wordt 17% van de totale geluidsdoelstelling van 20% uit het Actieplan omgevingslawaa Schiphol (2024-2029) gerealiseerd. Dat betekent dat er nog 3% resteert. Het kabinet heeft besloten om eerst het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket een jaar te monitoren. Daarna wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden en hoe de overige 3% zal worden ingevuld. Dit kan betekenen dat er een nieuwe balanced approach-procedure moet worden gestart om te borgen dat het geluidsdoel wordt gehaald. In de aanvullende raadpleging van mei 2024 was voorzien om de 3% in te vullen in 2026 met maatregelen met een focus op de nacht. Er loopt een impactanalyse naar de gevolgen van een (gedeeltelijke) nachtsluiting. Deze impactanalyse zit in de afrondende fase en wordt later dit najaar aan de Kamer verstuurd.

[1] Kamerstukken 2023/24, 29 665, nr. 517

Vedder, E CDA

Vraag:

Kan de minister toelichten hoe de luchtvaarttafel wordt ingericht? Welke belanghebbenden zitten er op dit moment aan tafel? Het lid De Groot heeft minister op de foto zien staan met luchtvaartmaatschappijen, maar hoopt ook dat hij dat met andere belanghebbenden, die graag een stem aan deze tafel hebben, gaat regelen. Wanneer kan de Kamer een terugkoppeling verwachten van de resultaten van deze gesprekken die gevoerd worden aan de luchtvaarttafel? Graag een uitgebreide reactie.

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft op basis van de motie Peter de Groot (VVD) over de 'Luchtvaarttafel'[1] het initiatief genomen om een verkennend gesprek te voeren met alle belanghebbenden om een luchtvaarttafel in te richten. In dit gesprek tussen de voorzitters en vertegenwoordigers van Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), Luchthaven Schiphol-Group en BARIN (namens de luchtvaartsector en airlines) is geconstateerd dat op dit

moment geen brede steun is voor de inrichting van een dergelijke luchtvaarttafel. Wel is een gezamenlijke wens geuit om meer onderling, en op onderwerpen waar veel raakvlakken zijn, het gesprek aan te gaan voor meer kennisuitwisseling en wederzijds begrip. Gegeven de behoefte bij deze partijen aan meer informeel en onderling gesprek, wordt nog dit jaar gestart met een halfjaarlijks gesprek op bestuurlijk niveau onder voorzitterschap van het Ministerie van IenW.

[1] Kamerstukken II 2023/24, 31936, nr. 1162

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer kunnen we concrete stappen verwachten in de inzet van stevige handhaving en de uitbreiding van handhavingsmiddelen met betrekking tot het fatsoen in het verkeer?

Antwoord:

Stevige handhaving is van groot belang. De minister van Justitie en Veiligheid gaat over verkeershandhaving en de handhavingsmiddelen. Ik ga hiervoor wel met mijn collega van JenV in gesprek. Het Ministerie van IenW zet (voorts) in op gedragsbeïnvloeding die effectief is voor het verbeteren van fatsoen in het verkeer. De Bob-campagne is hiervan een succesvol voorbeeld. Andere terugkerende campagnes die het ministerie ontwikkelt en betaalt gaan over de fietsverlichting, de snelheid en het niet bellen en appen in het verkeer (MONO-campagne). Hiervoor wordt nauw samengewerkt met alle verkeersveiligheidspartners. Dit jaar is ook een fatbike-campagne ontwikkeld voor een extra impuls aan goed fatsoen in het verkeer.

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer kunnen wij stappen gaan zien dat de luchtvaart ook een eerlijke bijdrage gaat leveren aan de oplossing van het stikstofprobleem?

Antwoord:

De aanpak van de stikstofproblematiek vraagt om een bijdrage van alle sectoren. Daartoe heeft het vorige kabinet in 2023 emissiereductiedoelen gesteld voor sectoren industrie, mobiliteit en landbouw. De stikstofemissies in de sector mobiliteit zijn de afgelopen decennia sterk gedaald en zullen ook blijven dalen. De luchtvaart draagt relatief beperkt bij aan de stikstofproblematiek (0,1%), maar de luchtvaart moet natuurlijk ook een bijdrage leveren aan het oplossen van de stikstofproblematiek. Luchthavens moeten beschikken over een natuurvergunning of toestemming. Zij zijn zelf verantwoordelijk voor het aanvragen daarvan, en dus ook voor het (zo nodig) verkrijgen van stikstofrechten en het intern nemen van maatregelen om emissies van onder andere stikstof te mitigeren. Denk hierbij aan het aanleggen van walstroom en de auxiliary power unit (APU) in vliegtuigen. Daarna is het aan het bevoegd gezag, de staatssecretaris van LNV, om de aanvraag te beoordelen. Aan Schiphol is inmiddels een natuurvergunning verleend.

Bijlage 1: Beantwoording eerste termijn Kamer Begrotingsbehandeling IenW 2025

Vedder, E CDA

Vraag:

Het openingsbesluit voor Lelystad Airport laat op zich wachten. Er zou een plan B moeten zijn voor als het vliegveld niet open gaat. Een concreet plan, dat samen met de regio is gemaakt en met vervangende sociale en economische ontwikkelingen. Wanneer ligt dat plan er?

Antwoord:

In het regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet in 2025 een besluit neemt over Lelystad Airport. Het is te vroeg om nu vooruit te lopen op dit besluit. Dat geldt zowel voor eventuele opening voor handelsverkeer als voor een plan B.

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer komt er duidelijkheid over de hogere nadering en de steilere vertrapping bij de vierde aanvliegeroute?

Antwoord:

De minister van IenW en de staatsecretaris van Defensie publiceren naar verwachting aan het eind van het jaar de plannen voor de herindeling van het luchtruim, inclusief de aanvliegeroutes naar Schiphol. Tegelijkertijd wordt dan ook duidelijk hoe invulling wordt gegeven aan de motie Krul over hoger naderen [1].

[1] Kamerstuk 31936 nr. 1121

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer horen we de plannen van het kabinet over de algemene regeling bij de CCR-eisen voor de binnenvaart. Het wantrouwen bij de schippers die dat betreft is nog niet weg.

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft in overleg met de sector in kaart gebracht welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling voor kleine schepen tot 55 meter op internationaal niveau. Ook is er een gezamenlijke probleemanalyse opgesteld met de CCR-landen. Na goedkeuring in oktober 2024 in EU-verband (CESNI) wordt het onderwerp opgenomen in het werkprogramma 2025-2027 van CESNI. De Kamer zal vervolgens over deze ontwikkelingen op internationaal niveau worden geïnformeerd via de verzamelbrieven over maritieme zaken.

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer kunnen we plannen tegemoet zien wanneer er geld bij komt voor de Lelylijn en Nedersaksenlijn zodat we kans kunnen maken op Europees geld (TEN-T)?

Antwoord:

Binnen het kabinet en met de regio wordt momenteel gesproken over de resultaten van de onderzoeken Lelylijn en Nedersaksenlijn en het benodigde budget. De verwachting is dat hierover voor het notaoverleg MIRT meer duidelijkheid is. Voor cofinanciering vanuit Europa kan, nu de Lelylijn is opgenomen op de kaart voor het Trans-

Europese transportnetwerk (TEN-T), een aanvraag ingediend worden voor medefinanciering vanuit de Connecting Europe Facility (CEF). Onder de lopende EU-meerjarenbegroting (2021-2027) kan geen aanvraag meer worden ingediend omdat het huidige budget inmiddels bijna is uitgeput. De verwachting is dat onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting (2028-2034) opnieuw ruimte zal worden gecreëerd voor de CEF. De tweede fase van de Nedersaksenlijn – het traject tussen Stadskanaal en Emmen – is niet op de TEN-T-kaart opgenomen. Dit is ook niet opportuun, aangezien de kosten om het te laten voldoen aan de TEN-T-eisen hoger zouden zijn dan de eventuele financiële bijdrage uit Europa.

Vedder, E CDA

Vraag:

Voor wanneer kunnen we hernieuwde berekeningen rondom stikstof verwachten bij de gepauzeerde wegenprojecten?

Antwoord:

Zoals in het regeerprogramma is opgenomen zal na een analyse al dan niet worden begonnen met het opstarten van een paar van de projecten. De minister van IenW zal wat op dat moment gereed is van deze analyse vooraf aan het notaoverleg MIRT aan de Kamer sturen.

De uitspraak van de Raad van State bij de ViA15 heeft laten zien dat extern salderen mogelijk is, maar alleen onder bepaalde voorwaarden en is niet één op één door te trekken naar andere projecten. De komende periode verkent het Ministerie IenW wat dit betekent voor de gepauzeerde projecten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de actuele staat van de natuur.

Op het gebied van stikstof is per gepauzeerd project eerder een globaal overzicht van de inzichten en verwachtingen van het Ministerie van IenW met de Kamer gedeeld. Per project betreft dit vele gebieden en daarom vergt deze analyse naar alle waarschijnlijkheid meer tijd.

Een voorstel welke van de 17 gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt, zodra er voldoende budget, stikstof en capaciteit is, zal daarbij meegestuurd worden. Dit vraagt ook om keuzes, want de financiële middelen zijn beperkt en de mensen die deze projecten moeten uitvoeren werken momenteel aan de instandhoudingsopgave of aan andere realisatieprojecten.

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer horen we iets over het oprichten van een maritieme autoriteit dat varen onder Nederlandse vlag weer aantrekkelijk moet maken?

Antwoord:

In het commissiedebat Maritiem van 3 oktober jl. is geschetst dat met ingang van 2024 extra geld (€1,3 mln. per jaar) vrijgemaakt is voor het verbeteren van het Nederlands scheepsregister. Hiermee is een begin gemaakt met een Nederlandse Maritieme Autoriteit. Met dat geld werkt het Ministerie van IenW aan onder andere het moderniseren

van wet- en regelgeving, het bevorderen van innovaties en het verbeteren van de dienstverlening aan de sector. Met het beschikbare geld kan een flinke stap worden gemaakt, maar kunnen nog niet alle ambities gerealiseerd worden. In 2025 wordt geëvalueerd wat de resultaten tot nu toe zijn.

Tijdens het commissiedebat heeft de minister van IenW tevens toegezegd de Kamer op korte termijn per brief uiteen te zetten wat het ministerie allemaal doet om het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijk te houden. De verwachting is deze brief op korte termijn te kunnen sturen.

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer komt het brede onderzoek naar de gevolgen van PFAS-vervuiling in de Westerschelde en rondom Chemours?

Antwoord:

Het RIVM is begin dit jaar met de verkenning van start gegaan. Het doel van de verkenning is duidelijkheid te geven over (i) de behoeften die er zijn, (ii) de meerwaarde van een onderzoek naar de gezondheidseffecten rond Chemours (omwonenden en werknemers) en rond de Westerschelde, en (iii) tenslotte inzicht te geven in de (on)mogelijkheden voor het uitvoeren van een dergelijk onderzoek voor de situatie rond Chemours en rond de Westerschelde. De Kamer is over de tussenstand van deze verkenning geïnformeerd bij brief van 20 september jl. [1]

Op dit moment is het RIVM de resultaten van enquêtes en gesprekken aan het uitwerken om tot een advies over een vervolgonderzoek naar de gezondheidseffecten te komen. Het Ministerie van IenW zal in afstemming met het Ministerie van VWS besluiten hoe daar opvolging aan wordt gegeven. De Kamer wordt hier voor het einde van dit jaar over geïnformeerd.

[1] Kamerstukken II 2024/2025, 35 334, nr. 303.

Vedder, E CDA

Vraag:

Inmiddels heeft het Europees Parlement de Europese Havenstrategie van Tom Berendsen aangenomen. Voor wanneer kunnen wij maatregelen op nationaal gebied verwachten?

Antwoord:

Er lopen nationaal diverse actielijnen ter versterking van de weerbaarheid van de maritieme sector tegen (economische) dreigingen. Een daarvan is de aanwijzing van vitale onderdelen in de Nederlandse zeehavens, zoals bijvoorbeeld bedrijven in de havens. Daarmee wordt voldaan aan de Europese CER-richtlijn over fysieke dreigingen. Verder werken de departementen van IenW en JenV aan de implementatie van de Europese NIS2 richtlijn, die tot doel heeft dat de Europese landen zich beter beschermen tegen digitale dreigingen, zoals hacks van computersystemen. Beide richtlijnen worden naar verwachting in 2025 in Nederland geïmplementeerd.

Daarnaast is het Ministerie van IenW in overleg met het Ministerie van EZ om te kijken of vitale partijen in de maritieme sector onder de Wet 'veiligheidstoets investeringen, fusies en overnames' (ViFo) kunnen worden gebracht. Hiermee wordt een extra waarborg ingebouwd met oog op de screening van toekomstige investeringen door buitenlandse (staats)bedrijven in de sector. Ook vraagt Nederland op Europees niveau aandacht voor de risico's van ongewenste economische inmenging door buitenlandse mogendheden in zeehavens. Het is aan de nieuwe Europese Commissie om hier opvolging aan te geven.

Vedder, E CDA

Vraag:

Wanneer kunnen we plannen verwachten van dit kabinet over hoe er werk wordt gemaakt van de Europese kerosinetax?

Antwoord:

Er wordt binnen de EU gesproken over de invoering van een Europese kerosineaccijns. Dat is onderdeel van de onderhandelingen over de herziening van de Richtlijn Energiebelastingen. De onderhandelingen lopen erg stroef en unanieme instemming met de herziening is vereist. Het is niet te zeggen of, en zo ja wanneer er overeenstemming behaald wordt tussen de lidstaten. Nederland zal hier aan blijven werken, want met een Europese kerosineaccijns kan binnen de EU een gelijk speelveld worden geborgd.

Dijk, O van NSC

Vraag:

Met het nieuwe beleid wordt 17% van de totale geluidsdoelstelling van 20% gehaald. Hoe kan dat, terwijl het regeerprogramma stelt dat de geluidsbelasting met 20% wordt teruggedrongen? De minister heeft besloten de resterende 3% niet in te vullen in 2026 en pas in 2027 hierover te besluiten. Dat hangt samen met de impactanalyse naar een vorm van nachtsluiting die is uitgesteld en ons deze zomer was beloofd. Kan deze analyse voor de kerst aan de Kamer worden gestuurd?

Antwoord:

Conform het beleid van het vorige kabinet blijft het geluidsdoel van - 20% blijft recht overeind staan. Wel zal dit in stappen worden ingevuld. Met het pakket van 4 september [1] wordt 17% van de totale geluidsdoelstelling van 20% uit het Actieplan omgevingslawaa Schiphol (2024-2029) gerealiseerd. Dat betekent dat er nog 3% resteert. Het kabinet heeft besloten om eerst het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket een jaar te monitoren. Daarna wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden en hoe de overige 3% zal worden ingevuld. Dit kan betekenen dat er een nieuwe balanced approach-procedure moet worden gestart om te borgen dat het geluidsdoel wordt gehaald. In de aanvullende raadpleging van mei 2024 was voorzien om de 3% in te vullen in 2026 met maatregelen met een focus op de nacht. Er loopt een impactanalyse naar de gevolgen van een (gedeeltelijke) nachtsluiting. Deze impactanalyse zit in de afrondende fase en wordt naar verwachting voor de kerst in december aan de Kamer verstuurd.

[1] Kamerstukken 2023/24, 29 665, nr. 517

Dijk, O van NSC

Vraag:

Heeft de minister ook overwogen om linescancamera's te combineren met een AI-model, zodat vrachtwagens ook rijdend gecontroleerd kunnen worden? Dit zou veel files kunnen voorkomen. Zo nee, is hij bereid dit te onderzoeken? Ook zijn wij benieuwd of de minister bereid is om meer te sturen op Rijkswaterstaat door hier bijvoorbeeld een KPI voor op te stellen?

Antwoord:

Rijkswaterstaat monitort het aantal tunnelsluitingen door hoogtemeldingen. Tunnelsluitingen voorkomen echter ook dat tunnels kapot worden gereden, wat tot hoge kosten en langdurige hinder leidt. Onterechte tunnelsluitingen worden bijvoorbeeld veroorzaakt door bijvoorbeeld klapperende zeilen van een vrachtwagen. Dit leidt tot onnodige hinder. Rijkswaterstaat onderzoekt wat er mogelijk is om dit soort meldingen te voorkomen, dan wel de tunnel na een dergelijke melding sneller weer open te stellen. Het ministerie zal uw suggestie in dit onderzoek meenemen. Zoals in de brief toegezegd wordt uw Kamer begin 2025 geïnformeerd over de mogelijk te nemen maatregelen. Een aparte KPI voor sturing op RWS hierover ligt niet voor de hand, omdat uit de monitoring blijkt dat veel hoogtemeldingen buiten de invloedssfeer van RWS vallen (bijvoorbeeld als gevolg van klapperende zeilen of te hoge belading).

Dijk, O van NSC

Vraag:

Is de staatsecretaris van IenW bereid een betekenisvolle stap te doen en op zoek te gaan naar budget binnen de kaders van begroting en hoofdlijnenakkoord voor de Nedersaksenlijn?

Antwoord:

De Nedersaksenlijn is voor het kabinet heel belangrijk en is in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma opgenomen. Het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn wordt dit najaar afgerond. Voor het starten van een MIRT-Verkenning, de volgende fase in het MIRT-proces, is zicht op minimaal 75% van de geraamde kosten vereist. Hiervoor is minstens 1,3 miljard euro nodig. Binnen het kabinet en met de regio wordt gesproken over de manier waarop er met de resultaten verdergegaan kan worden. Daarbij wordt ook gesproken over het benodigde budget. Na het BO MIRT en verdere bespreking in het kabinet kan ik de Kamer nader informeren.

Dijk, O van NSC

Vraag:

Hoe het staat met de uitvoering van mijn motie over een externe commissie van experts en omwonenden, die nut en noodzaak van een vierde aanvliegroute beoordeelt?

Antwoord:

De minister van IenW en de staatsecretaris van Defensie verwachten

de Kamer eind 2024 te informeren over de invulling van de externe commissie. De komende periode worden met provincies en omwonenden gesprekken gevoerd over de invulling en bemensing van de externe commissie.

Dijk, O van NSC

Vraag:

Heeft de minister naast de luchtvaartsector ook overleg gehad met belanghebbenden zoals de gemeente Amsterdam en omwonenden voorafgaand aan zijn brief van 4 september en zo nee, waarom niet? En is hij in de toekomst van plan beleid in afstemming met alle belanghebbenden te maken?

Antwoord:

Ja, er is naast overleg met de luchtvaartsector ook overleg geweest met andere belanghebbenden. De Minister van IenW is gestart met een gesprek met de voorzitter van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) heeft de minister van IenW in de zomer in een kennismakingsgesprek gehad en in een tweede gesprek gesproken over het lopende proces naar aanleiding van de aanvullende raadpleging en de vervolgstappen in de Europese balanced approach-procedure. Ook met de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft de minister van IenW daarover gesproken in een kennismakingsgesprek en een tweede gesprek. De minister van IenW heeft daarnaast de voorzitter van de BRS en de MRS telefonisch geïnformeerd voorafgaand aan de bekendmaking van het besluit op 4 september jl. Met de wethouder van de gemeente Amsterdam heeft de minister van IenW binnenkort een kennismakingsgesprek, naar aanleiding van een verzoek van haar half september. De minister van IenW vindt het belangrijk om ook in de toekomst alle belanghebbenden te blijven betrekken.

Dijk, O van NSC

Vraag:

Mooi dat kabinet volgend jaar de accijnskorting van 21 cent in stand houdt en dat de tariefstijging bij de NS gematigd wordt. Is dit voldoende om mobiliteit betaalbaar te houden?

Antwoord:

Het dempen van de tariefstijging bij de NS en het verlagen van de accijns zijn gerichte stappen om de betaalbaarheid van mobiliteit te verbeteren. Daarnaast gaan slimme combinaties van ov op afroep met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit hier ook aan bijdragen. De inzet van het kabinet om woningen te bouwen nabij werk en voorzieningen zoals zorg en onderwijs helpt ook. Tot slot steunt het Ministerie van IenW het NOVB-initiatief om onderzoek te doen naar een ticket met korting voor de trein en onbeperkt reizen in de bus, tram of metro. Dit initiatief kan rekenen op draagvlak in de regio.

Dijk, O van NSC

Vraag:

Voor NSC staat de rechtsbescherming van omwonenden in de luchtvaart in de komende jaren centraal. Daarom verwachten wij een toezegging van deze minister dat hij de 20% geluidsreductie wel gaat invullen en niet op de lange baan schuift. Zo niet, dan overweeg ik een

motie in tweede termijn.

Antwoord:

De doelstelling van 20% geluidsreductie blijft overeind en moet behaald worden. Met het pakket wordt per november 2025 17% van de totale geluidsdoelstelling van 20% gerealiseerd. Hiermee resteert nog 3% van het geluidsdoel. Het kabinet heeft besloten om eerst het daadwerkelijke effect van het maatregelenpakket een jaar te monitoren. Daarna wordt besloten welke verdere stappen gezet moeten worden. Overigens is 475.000 tot 485.000 een reductie ten opzichte van de maximale situatie van 500.000 vliegtuigbewegingen, waar in de berekeningen vanuit is gegaan.

Dijk, O van NSC

Vraag:

Vraag aan de minister. Hoe staat het met de uitvoering van de motie om de Stichting van de Arbeid te laten adviseren over de toekomst van de reiskostenvergoeding voor woon-werkverkeer met eventueel een wettelijke verplichting?

Antwoord:

De motie van Dijk [1] wordt door het Ministerie van SZW uitgevoerd in samenspraak met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van IenW. De Stichting van de Arbeid is om advies gevraagd en zal uiterlijk in het voorjaar van 2025 met haar advies komen.

[1] Kamerstukken 2023-2024, 31 305, nr. 455

Dijk, O van NSC

Vraag:

Hoe staat de landelijke aanpak om meer verspreid over de dag of week te reizen ervoor (anti-spits en anti-dinsdag/donderdag)? Worden rijksambtenaren al gestimuleerd om op woensdag en maandag naar kantoor te komen? Kan de minister toezeggen om een landelijke aanpak spreiden zo snel mogelijk, in elk geval nog dit jaar, aan te bieden aan de Kamer?

Antwoord:

De Kamer is recentelijk geïnformeerd [1], dat op verzoek van de Kamer[2] aan een landelijke aanpak wordt gewerkt om de drukte op de weg en spoor tijdens de spits te verminderen. De komende periode wordt de aanpak uitgewerkt met onder andere de betrokken regionale overheden bij gesprekken over het MIRT dit najaar. Het streven is de aanpak eind dit jaar naar de Kamer te sturen.

[1] Kamerstukken II, nummer 2024D36142

[2] Kamerstukken II, 2023-2024, 36410 XII, nr. 43

Dijk, O van NSC

Vraag:

Klopt het dat de minister zich heeft bemoeid heeft met berekeningen, zodat er meer capaciteit mogelijk is? En die berekeningen blijken niet stabiel. Zijn er inmiddels nieuwe uitkomsten? En wordt de bandbreedte van 475.000 en 485.000 vluchten op Schiphol nog naar beneden aangepast?

Antwoord:

Bij zijn aantreden heeft de minister van lenW de ambtenaren gevraagd om met de sector in gesprek te gaan en uit te zoeken hoe het komt dat de sector andere uitkomsten van berekeningen had dan het Ministerie van lenW.

Daarbij was het verzoek van de minister of de sector en het ministerie het eens konden worden over de uitgangspunten voor de berekeningen. De berekeningen worden door onafhankelijke bureaus gedaan. De uitkomsten heeft de minister van lenW niet bepaald en de minister heeft ook niet aan de ambtenaren gevraagd om die te beïnvloeden.

In augustus is geconstateerd dat de nieuwe berekeningen niet stabiel waren. Er wordt op dit moment daarom nog hard aan gewerkt om ze wel stabiel te krijgen. Dit is van belang voor de zorgvuldigheid en dat kan nog leiden tot een andere uitkomst.

Na de controle – die in het najaar zal worden afgerond – zal het definitieve aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld.

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

De wet wordt aangepast zodat de staatssecretaris van lenW vanuit stelselverantwoordelijkheid kan bijsturen als kwaliteit onvoldoende is. De uitvoeringspraktijk wordt intensief betrokken bij uitvoering. Ook vroegtijdig betrekken van inwoners als bedrijven kan helpen bij de ontwikkeling van beleid en prioritering van de werkzaamheden. Deze manier van werken spreekt NSC erg aan. Om teleurstellingen te voorkomen, zou wel aan de voorkant duidelijk moeten zijn dat het ene belang de ene keer voor het andere belang gaat, terwijl de andere keer het andersom kan zijn. Wat is de reflectie van het kabinet hierop?

Antwoord:

Het is juist dat er in verschillende fasen van beleidsvorming, wetgeving en uitvoering een belangenafweging dient plaats te vinden. Een dergelijke afweging vindt altijd plaats. Als het gaat om het door de staatssecretaris van lenW aangekondigde wetsvoorstel gebeurt dat ook: de uitvoeringspraktijk en andere belanghebbenden worden zo goed mogelijk betrokken onder andere via de consultatiefase in het wetgevingsproces. Uiteindelijk kan het voorkomen dat het ene belang zwaarder weegt dan het andere. De staatssecretaris van lenW heeft echter, zoals eerder toegezegd in de Kamerbrief van 19 maart jl., alles afwegende wel reeds geconstateerd dat hij vanuit zijn stelselverantwoordelijkheid meer moet kunnen sturen op de kwaliteit van de uitvoering van VTH door omgevingsdiensten. Hier is dus werk aan de winkel. [1]

[1] Kamerstuk 22343 en 28663, nr. 394

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

De fractie van de NSC is blij dat het kabinet zich uitspreekt over het belang van gezonde, veilige en schone leefomgeving. Begin 2025 wordt een Nationaal Milieu Programma opgesteld om de basis te leggen

onder alle maatregelen. Hoe hoog de ambitie van de staatssecretaris van lenW is, is echter nog niet helemaal duidelijk. Graag reflectie van de staatssecretaris van lenW op de te stellen kaders en wanneer de Kamer daarover mee kunnen praten.

Antwoord:

De staatssecretaris zet in op het realiseren van een gezonde, schone en veilige leefomgeving. Hierin is de komende jaren nog veel winst te boeken. Met het Nationaal Milieuprogramma wil de staatssecretaris van lenW daarvoor een fundament creëren zodat inwoners en het bedrijfsleven op de korte en de lange termijn weten waar ze aan toe zijn. De waarden gezondheid, rechtvaardigheid en verantwoordelijkheid staan daarbij centraal.

Mede op basis van de input van vele maatschappelijke partijen zal de staatssecretaris van lenW begin 2025 het ontwerp-NMP aan de Tweede Kamer toezenden.

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

Hoe kunnen de ambities uit de begroting op milieugebied samengaan met de taakstelling op het Ministerie van lenW? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de ambities overeind blijven?

Antwoord:

Het kabinet heeft besloten generieke taakstellingen op subsidies, specifieke uitkeringen en apparaatsuitgaven bij de Rijksdienst in te boeken. Ook op de portefeuille milieu bij het Ministerie van lenW. De taakstellingen zijn bij de ontwerp-begroting technisch en beleidsarm verwerkt. De periode tot de voorjaarsnota wordt gebruikt om invulling te geven aan de taakstellingsopgave en de verdeling hiervan binnen het Ministerie van lenW.

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bemiddelaar en het maken van nieuwe afspraken tussen de Vereniging Nederlandse Gemeenten en Verpact rondom het inzamelen van verpakkingsmateriaal?

Antwoord:

De toenmalige staatssecretaris van lenW heeft de Kamer toegezegd een gespreksbegeleider beschikbaar te stellen voor de gesprekken tussen Verpact en de gemeenten over nieuwe afspraken over de inzameling van verpakkingsafval (PMD). Dat is de heer Dick Benschop geworden. De gesprekken zijn in vertrouwelijkheid gaande. Dit proces heeft rust en ruimte nodig om te kunnen slagen. Dat betekent dat nu niet inhoudelijk kan worden ingegaan op de voortgang. Wel kan gedeeld worden dat alle partijen constructief deelnemen en vertrouwen hebben in het proces en de gespreksbegeleider. Zij hebben laten weten meer tijd nodig te hebben dan gedacht, om over alle onderdelen van een nieuwe overeenkomst met elkaar in gesprek te gaan en afspraken uit te werken. De wens is om voor het einde van het jaar tot een akkoord te komen. De Kamer wordt geïnformeerd over de

resultaten van de gesprekken wanneer die bekend zijn.

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

Kijkt Nederland met betrekking tot statiegeld ook naar andere landen om te leren van hoe zij met statiegeld om gaan? En wat kan Nederland specifiek leren van Litouwen?

Antwoord:

Dit najaar wordt de statiegeldregeling geëvalueerd. In de evaluatie wordt de regelgeving in den brede bekeken, waarbij ook eerder door de Kamer genoemde zaken worden meegenomen, als een eventuele innameplicht, bestaande uitzonderingen en eventuele uitbreiding van het systeem. Voorbeelden uit andere landen, zoals Litouwen, worden hierbij waar relevant meegenomen. De uitkomsten van de evaluatie worden eind dit jaar met de Kamer gedeeld. Deze uitkomsten dienen als basis om te bepalen of en welke aanpassingen in de wetgeving noodzakelijk, nuttig en mogelijk zijn. Het doel is een effectief statiegeldsysteem, dat een belangrijke bijdrage levert aan een schoner Nederland.

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

In de grensstreken rond België krijgt men statiegeld voor Belgische blikjes, waar in België geen statiegeld voor betaald is. Dit kan toch niet de bedoeling zijn?

Antwoord:

Het verpakkend bedrijfsleven is verantwoordelijk voor het statiegeldsysteem en de inrichting, het functioneren en de bekostiging ervan. Sommige merken kiezen ervoor om in de Belgische grensstreek dezelfde flessen of blikjes op de markt te brengen als in Nederland, inclusief statiegeldlogo en -barcode. Zij nemen hierbij kennelijk voor lief dat die flessen en blikjes kunnen worden ingeleverd in Nederland, ook al is er geen statiegeld over betaald. Dit is een keuze van het verpakkend bedrijfsleven. De staatssecretaris van IenW plaatst wel vraagtekens bij deze situatie en zal dit bespreken met het verpakkend bedrijfsleven.

Wingelaar, NSC
N.

Vraag:

Onlangs is een voortgangsrapportage bij het Schone Lucht akkoord naar buiten gekomen, dat aangeeft dat Nederland op koers ligt. Alle plannen zijn uitgevoerd. Zelfs al lukken de plannen, er zullen nog steeds hotspots zijn waar dit niet het geval is. Waar ziet men knelpunten in het nieuwe beleid voor het behalen van de doelen en kan de staatssecretaris van IenW aangeven waar hij verwacht dat de hotspots zullen zijn?

Antwoord:

De recente voortgangsmeting van het Schone Luchtakkoord laat zien dat het overkoepelende doel, 50% gezondheidswinst in 2030, binnen bereik is. [1] Voorwaarde hierbij is dat de voorgenomen maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord worden uitgevoerd en de Nederlandse klimaat- en stikstofdoelen gehaald worden. De WHO-advieswaarden

voor luchtkwaliteit uit 2005 worden in 2030 naar verwachting bijna overal gehaald, met uitzondering van een aantal gebieden, zoals de Maasvlakte, de IJmond, Schiphol, rondom de grote steden en in enkele gebieden met hoge vee dichtheid. In het Schone Lucht Akkoord wordt samengewerkt aan een aanvullende aanpak voor hoog blootgestelde gebieden die moet helpen om de concentraties op deze locaties verder omlaag te brengen. Deze aanpak is naar verwachting voor het eind van het jaar gereed.

[1] Kamerstuk 30 175, nr. 464

Kent, B.
van

SP

Vraag:

Ten aanzien van superjachten. Als je in Nederland een camper of een auto koopt betaal je aanschafbelasting en wegenbelasting. Bij de aanschaf van een superjacht is dat niet het geval. We willen weten of de minister dat eerlijk en rechtvaardig vindt. Deze superjachten stoken duizenden liters brandstof op per dag. Het zijn enorme milieuvervuilers. Vindt de minister niet dat we aan deze multimiljonairs een eerlijke bijdrage moeten vragen. Is de minister bereid onderzoek te doen naar manieren om hier (liggeld, categorie boten groter dan 20 meter) belasting voor in te voeren. Het gaat niet om professionele binnenvaart maar om pleziervaartuigen. Is de minister bereid te kijken of daar belasting op geheven kan worden?

Antwoord:

Dit is eigenlijk ook een vraag voor de staatssecretaris Fiscaliteit en Belastingdienst. Het gaat immers om wat een eerlijke fiscale behandeling is bij het bezit van zoiets als een luxe plezierjacht. Deze vraag zal daarom opgenomen worden met de staatssecretaris Fiscaliteit en Belastingdienst, met als voorstel om gezamenlijk een schriftelijke reactie op deze vraag te geven.

Kent, B.
van

SP

Vraag:

Een gewetensvraag aan de staatssecretaris van IenW: Is de staatssecretaris van IenW de komende tijd van plan om aan de kant van de omwonenden te gaan staan? Om niet langer te zeggen de economische belangen staan op 1, maar om te kiezen voor de gezondheid, om te kiezen voor het milieu. En om daar te gaan ingrijpen.

Antwoord:

Het gaat om het vinden van de goede balans en gezondheid wegen we daarin volwaardig mee. Het kabinet ziet dat bedrijven steeds nadrukkelijker aandacht hebben voor een gezonde en veilige leefomgeving voor omwonenden. Maar het is nog niet genoeg. De overheid heeft een grondwettelijke zorgplicht voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Daarom zet het Ministerie van IenW in op een schone omgeving en een toekomstbestendige industrie, waar burens en werknemers trots op zijn.

Kent, B.
van

SP

Vraag:

Erkent de staatssecretaris van IenW dat de prijsstijging van de NS meer files veroorzaakt en dat daardoor meer mensen in isolement raken,

aangezien een prijsstijging van 1 procent betekent dat er 0,5 procent minder reizigers zijn?

Antwoord:

Het rapport van het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid 'Prijsgevoeligheid diensten personenvervoer' uit 2018 gaat nader in op prijselasticiteit bij het treinvervoer. De Kamer is hierover op 6 september 2024 geïnformeerd. [1] Het gaat hierbij om een langetermijneffect, of er verschillen zijn tussen spits en dal, en of prijselasticiteiten zijn omgeven met onzekerheden. In algemene zin geldt dat er bij de verwachte tariefstijging bij NS van 12% in 2025 sprake zou zijn van een forse afname van het aantal treinreizigers. Het kabinet is daarom blij dat er voor het jaar 2025 een oplossing is gevonden waarbij deze tariefstijging is gehalveerd tot 6%.

[1] Kamerstuk 29 984, nr. 1206

Kent, B. SP
van

Vraag:

Wat is de staatssecretaris van lenW van plan te gaan doen in Eerbeek (in het kader van staalslakken)?

Antwoord:

De staatssecretaris van lenW heeft in het recente commissiedebat Leefomgeving op 11 september jl. aangegeven dat er in Eerbeek inderdaad nadelige gevolgen zijn geweest van de toepassing van staalslakken. Het oplossen daarvan is de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Dat is hier de provincie Gelderland. De staatssecretaris van lenW gaat binnenkort op bezoek in Eerbeek.

Dat de toepassing van staalslakken in een aantal gevallen in het verleden niet goed is gegaan, is een kwalijke zaak. Daarom wordt per 1 januari 2026 een informatieplicht ingevoerd. Bij de lopende herijking van de bodemregelgeving wordt gekeken of meer aanpassingen in de kaders voor toepassing van secundaire bouwstoffen nodig zijn. De leden Kostić, Gabriëls, Bamenga en Van Kent hebben schriftelijke vragen gesteld over de toepassing van staalslakken in Eerbeek (2024Z13764). De staatssecretaris van lenW verwacht deze eind oktober beantwoord te hebben.

Pierik, C BBB

Vraag:

Kan de staatssecretaris van lenW kijken of de onderuitputting bij de voorjaarsbegroting in 2025 ingezet kan worden voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het landelijk gebied, de financiering van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn?

Antwoord:

Als er op het Mobiliteitsfonds middelen overblijven in 2024, dan zijn die middelen niet vrij besteedbaar. Het gaat namelijk om reeds bestemde uitgaven, waarvan de daadwerkelijke besteding verschuift. Deze middelen kunnen dus ook niet ingezet worden voor andere doelen. Hier liggen al verplichtingen onder.

Pierik, C BBB

Vraag:

Wil de staatssecretaris van IenW afspraken maken over de provinciale concessies en hierbij rekening houden met de tekortkomingen uit het verleden die langs zijn gekomen bij vorige concessies en die zwaarder te laten meewegen in de beoordeling van de provinciale concessie?

Antwoord:

Vorig jaar is door de motie Bikker 300 miljoen euro per jaar beschikbaar gesteld, waarvan 150 miljoen euro voor het op peil houden en het verbeteren van de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer.

Momenteel maken de decentrale overheden plannen hoe deze middelen ingezet kunnen worden, zodat deze onder andere bijdragen aan de verbetering van het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Zij zijn daar zelf primair verantwoordelijk voor.

Bij de totstandkoming van de plannen wordt ook gekeken naar kansen voor slimme combinaties van ov op afroep met doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. De regio's kiezen daarbij ieder voor een eigen inzet van de middelen die past bij de regio. Over de plannen van de decentrale overheden is de Kamer op 3 oktober jl. geïnformeerd over het voorlopige beeld van deze regionale plannen. [1]

Specifiek is geïnventariseerd hoe de plannen van de overheden aansluiten bij het regeerprogramma. In het NOVB wordt gesproken over welke aanpakken van decentrale overheden werken, zoals deze ook elders kunnen worden toegepast. In het voorjaar zal het Ministerie van IenW een nieuwe inventarisatie maken van de definitieve inzet van de middelen als de besluitvorming bij de decentrale overheden is afgerond. Daarbij zal ook specifiek worden ingegaan op de bijdrage hiervan aan de bereikbaarheid van het landelijk gebied.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Pierik, C BBB

Vraag:

Wil de staatssecretaris van IenW met de minister van VRO in overleg treden of en hoe met woningbouwprojecten privaat geld kan worden aangetrokken om de Nedersaksenlijn mee te financieren? En kunnen in de analyse van de Nedersaksenlijn (en Lelylijn) de effecten in de woningmarkt, winstgevendheid en bedrijvigheid worden meegenomen?

Antwoord:

Samen met de Ministeries van VRO en EZ wordt vanuit Rijkszijde met partijen uit de regio gewerkt aan het MIRT-onderzoek Lelylijn en het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn. In het verlengde van deze MIRT-onderzoeken wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om voldoende middelen te genereren. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om private middelen in te zetten. In de vervolgfase zullen deze mogelijkheden verder uitgediept worden.

In de onlangs aan de Kamer toegestuurde deelrapportages over de

Nedersaksenlijn is aan deze onderwerpen aandacht besteed. [1] Uit de onderzoeken komt naar voren dat er modelmatig tot 10.000 woningen boven op de autonome ontwikkeling bijgebouwd kunnen worden. Ook is de verwachting dat er tot 15.000 extra arbeidsplaatsen langs de lijn bij kunnen komen ten opzichte van een situatie zonder de Nedersaksenlijn. De regio verwacht dat deze aantallen op basis van regionale ambitie verhoogd kunnen worden, wat ook bijdraagt aan een beter exploitatiesaldo voor de lijn.

[1] Kamerstuk 36 000-A-6

Pierik, C BBB

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW kijken of er in de EU gelden beschikbaar zijn voor grote spoorinfrastructuurprojecten en specifiek ook Green Bonds onderzoeken als optie voor het aantrekken van financiële middelen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW houdt de mogelijkheden van Europese financiering voor infraprojecten nauwgezet in de gaten. Onder de lopende EU-meerjarenbegroting (2021-2027) kan geen aanvraag meer worden ingediend voor de Connecting Europe Facility (CEF) omdat het huidige budget inmiddels bijna is uitgeput. De verwachting is dat onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting (2028-2034) opnieuw ruimte zal worden gecreëerd voor de CEF. Deze aanvraag zal worden beoordeeld door de Europese Commissie. Voor cofinanciering vanuit Europa kan, nu de Lelylijn is opgenomen op de Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) kaart, een aanvraag ingediend worden voor medefinanciering vanuit de CEF. De verantwoordelijkheid voor Green Bonds ligt bij het Ministerie van Financiën.

Abassi el, I DENK

Vraag:

Wat gaat het kabinet concreet doen om mobiliteit betaalbaar te houden?

Antwoord:

Verschillende rapporten (van het KiM, NIBUD en PBL) hebben in de afgelopen periode inzicht verschaft in de betaalbaarheid van de mobiliteit en de ontwikkeling van de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen zoals zorg, school en werk. Vanzelfsprekend raakt dit het beleidsterrein van IenW, maar zeker ook dat van andere departementen en medeoverheden.

Uit de rapporten komt een beeld naar voren dat een deel van de bevolking serieus problemen heeft om de touwtjes aan elkaar te knopen en daarmee ook om te reizen. Het rapport van het KiM laat zien dat de prijs voor vliegreizen, de aanschaf van een auto en brandstofkosten in de periode 2015-2023 iets harder stegen dan de inflatie. Voor kaartjes van de trein, tram, metro en aanschaf van een fiets lag dit onder de inflatie. Het is dus te kort door de bocht om te stellen dat voor alle modaliteiten de prijzen de afgelopen jaren uit de pan zijn gerezen.

Binnen de mogelijkheden van het Ministerie van IenW werken de minister en staatssecretaris deze kabinetsperiode aan betaalbaarheid en bereikbaarheid. Concreet voor het Ministerie van IenW vertaalt dit zich onder andere in de inzet op nabijheid van voorzieningen rondom woningbouw, afspraken over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en pilots van publiek vervoer zoals in Zeeland. Dit sluit aan bij de adviezen vanuit de onderzoekers die bijvoorbeeld eensluidend waren over het belang van de nabijheid van voorzieningen, juist voor mensen met een smalle beurs.

Specifiek voor openbaar vervoer zijn de tariefsverhoging van 2024 in het regionaal ov structureel voorkomen. Het is tevens gelukt de extra tariefsverhoging van 2025 bij de NS grotendeels te voorkomen. [1] Daarnaast bieden vervoerders in Nederland verschillende kortingsproducten aan voor verschillende doelgroepen waarmee voordeliger kan worden gereisd. Verschillende gemeenten en provincies hebben ook een speciaal aanbod ontwikkeld voor minima. Hierover is de Kamer geïnformeerd in een eerdere brief. [2] Tot slot is in NOVB-verband gesproken over de mogelijke multimodale kortingsproposities zoals het Nederlandticket, waarover de Kamer recent is geïnformeerd.[3]

Het kabinet zet ook in op een eerlijke verdeling van lasten over elektrische auto's en brandstofauto's zodat autorijden betaalbaar blijft en tegelijkertijd de elektrische auto in voldoende mate wordt ondersteund om de afgesproken klimaat- en energiedoelen te halen en stikstofreductie te realiseren. Het kabinet informeert de Kamer hierover komend voorjaar.

Deze acties laten zien dat de betaalbaarheid van mobiliteit de nadrukkelijke aandacht van de minister en staatssecretaris van IenW heeft.

[1] Kamerstukken 23 645, nr. 811 en 29 984, nr. 1207

[2] Kamerstuk 23 645, nr. 813

[3] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Abassi el, I DENK

Vraag:

Het kabinet spreekt vol trots over de verlenging van de korting op brandstofprijzen in 2025. Dit wordt met nog 1 jaar terecht verlengd. Hiermee wordt wel de dreiging van een aanzienlijke lastenverzwaring in 2026 compleet genegeerd. Hierbij een verzoek aan de minister, wees niet degene die het ene jaar belooft de lasten te verlichten om vervolgens het volgende jaar in stilte de accijnzen voor benzine en diesel weer op te voeren. Zet de hardwerkende Nederlander niet onder druk met hogere kosten aan de pomp, de automobilist wordt in Nederland namelijk al genoeg uitgemolken.

Antwoord:

Het kabinet heeft de belastingdruk voor fossiele auto's verlaagd via een tijdelijke accijnskorting. Dit betreft primair het dossier van de

staatssecretaris van financiën. De maatregel is inderdaad tijdelijk, daarom komt het kabinet in het eerste kwartaal van 2025 met een toekomstbestendig plan voor de hervorming van de autobelastingen waarbij het kabinet ook kijkt naar de betaalbaarheid van fossiele en emissievrije auto's.

Kostić, I PvdD

Vraag:

Het traject van de maatwerkafspraken met Tata Steel loopt nog, maar er is een nieuw expertgroep advies gekomen. Is de staatssecretaris van IenW bereid alle aanbevelingen van de expertgroep op te nemen in de maatwerkafpraak als een verplichting met stevige sancties als toch niet aan de voorwaarden wordt voldaan?

Antwoord:

In de komende tijd zal het advies van de Expertgroep Gezondheid IJmond nader bestudeerd worden, in afstemming met de andere overheden, omwonenden en het bedrijf. Op basis daarvan zal de staatssecretaris van IenW een reactie op het advies geven en de Tweede Kamer hierover voor het einde van dit jaar informeren. Het doel is helder: waarborgen van een gezonde leefomgeving in de IJmond regio en toekomstperspectief bieden aan Tata Steel.

Kostić, I PvdD

Vraag:

We zien ook veel gezondheidsschade door industrie, luchtvervuiling. Maar geen onderzoek naar de impact van de industrie op omwonenden. Het zou fijn zijn als er een landelijk onderzoek komt naar de impact van industrie op omwonenden en op hun gezondheid, zodat we dat goed kunnen borgen.

Antwoord:

In opdracht van het Ministerie van IenW werkt het RIVM op dit moment al aan diverse onderzoeken over de impact van industrie op omwonenden. Concreet wordt onderzoek gedaan rond Tata Steel, Chemours en Chemelot. Op basis daarvan wordt een methodiek opgesteld die kan worden toegepast om de impact van industrie op de gezondheid van omwonenden te bepalen.

Kostić, I PvdD

Vraag:

Is de minister het eens dat de bijdrage van IenW voor die bermen belangrijk is? Is de minister bereid om op korte termijn aan de kamer te laten weten waar nog inzet kan worden geleverd voor ecologisch bermbeheer met als doel om bestuivers te helpen? Is hij met hetzelfde doel voor ogen ook bereid om met provincies, gemeenten en waterschappen te verkennen hoe ecologisch bermbeheer overal als standaard kan worden toegepast en daarover begin 2025 de kamer te informeren?

Antwoord:

De instandhoudingsopgave van onze netwerken is groot. Dit betekent dat keuzes moeten worden gemaakt om budget, capaciteit en prestaties met elkaar in evenwicht te brengen.

De Kamer is in maart 2023 geïnformeerd [vergaderjaar 2022-2023

29385 nr. 119] dat voor de Rijkswaterstaat netwerken de keuze is gemaakt het groenbeheer af te schalen dat niet noodzakelijk is voor de veiligheid van de constructie en de weggebruiker. De wettelijke verplichtingen rondom natuur - waaronder soortenbescherming - blijven onderdeel van het beheer- en onderhoudsregime. Voor spoor is de kamer op 7 juni jl. geïnformeerd over het basiskwaliteitsniveau (BKN) spoor (vergaderjaar 2023-2024 29 984, nr. 1202). Binnen het BKN wordt voldaan aan de wettelijke verplichtingen rondom natuur en ook aan bermbeheer ten behoeve van de bereikbaarheid en veiligheid van het spoor.

Kostić, I PvdD

Vraag:

Kan de staatssecretaris van IenW toezeggen dat hij op korte termijn de Tweede Kamer informeert over wat hij kan doen om de uitbreiding van bedrijven te voorkomen in de zwaarste categorieën in industriegebieden waar mensen gezondheidsrisico's lopen, totdat met zekerheid kan worden vastgesteld dat er geen ernstige schade is voor de gezondheid van burgers, waarbij rekening wordt gehouden met de impact van de optelsom van meerdere activiteiten in dat gebied?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft een Actieagenda Industrie en Omwonenden opgesteld, die op dit moment wordt uitgevoerd. Als onderdeel daarvan wordt onder andere onderzocht hoe gezondheid een prominentere rol kan krijgen in vergunningverlening. Samen met gemeenten en provincies wordt onderzocht hoe dit in de praktijk het beste kan worden ingevuld. Daarnaast wordt gezien of het instrumentarium kan worden versterkt; dit gebeurt in brede zin dus ook rond uitbreiding van bedrijven in de zwaarste categorieën. Uiterlijk begin volgend jaar zal de Tweede Kamer over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Stoffer SGP

Vraag:

De omvang van het uitgesteld onderhoud met betrekking tot de infrastructuur neemt toe. Voor 2026-2030 krijgt Rijkswaterstaat de helft van het benodigde budget. Goede risicosturing en stabiele meerjarenplanning zijn nodig, maar ontbreken nog. Gaat de minister hiervoor zorgen?

Antwoord:

De Kamer is op 17 maart 2023 [1] geïnformeerd over de meerjarenaanpak van de instandhoudingsopgave en op 24 juni 2023 [2] over de aanpak om de productie opgave te vergroten. Door langjarige zekerheid in budget en samenwerking met de markt verhogen we de productie van 2 naar 3 miljard in 2028. De instandhoudingsopgave is echter fors hoger dan wat op dit moment maakbaar en budgettair beschikbaar is. RWS stelt jaarlijks een meerjarige programmering vast. Omdat niet alles kan, moet er geprioriteerd worden. Via de Staat van de Infra, de reguliere begroting en de jaarverantwoording wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang, de kosten en de prestaties.

[1] Kamerstuk 29385, nr. 119

[2] Kamerstuk 29385, nr.139

Stoffer SGP

Vraag:

Er is sprake van een exploderend budgettekort op onderhoud, instandhouding, infraprojecten en openbaar vervoer. Er moet geld bij of scherpe keuzes zijn nodig. Verzoek aan M en S om vóór het WGO MIRT meer perspectief richting de TK te geven.

Antwoord:

Er is inderdaad een enorm verschil tussen de beschikbare budgetten en de eisen/wensen op het gebied van mobiliteit. Deze keuzes zijn nog niet gemaakt. De Minister en Staatssecretaris van het Ministerie van lenW gaan hierover - begin november - met de regio's in gesprek tijdens de bestuurlijke overleggen MIRT. De Kamer zal over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT per brief worden geïnformeerd.

Stoffer SGP

Vraag:

We komen handen tekort. De vorige van minister van lenW heeft 17 infraprojecten geparkeerd om geld en ambtenaren vrij te spelen voor instandhouding. De nieuwe minister kiest nu voor een ambtelijke taakstelling en kostbare ambtelijke inzet om op een aantal trajecten 130 km/h te kunnen rijden. Wat betekent dit voor de capaciteit voor de instandhouding van onze infrastructuur?

Antwoord:

De taakstelling vanuit het hoofdlijnenakkoord is voor 2025 in eerste instantie verdeeld over de verschillende dienstonderdelen van het ministerie van lenW. Voor alle dienstonderdelen van lenW betekent dit op dit moment in elk geval een structurele taakstelling van 1%. Dit wordt op korte termijn korte termijn reëel en inpasbaar geacht zonder dat dit ten koste gaat van de dienstverlening aan de burger. Over de invulling van de structurele taakstelling vanaf 2026 en verder wordt de Kamer bij Voorjaarsnota 2025 geïnformeerd. Hierbij houden we rekening met het Hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma, waar in staat dat de uitvoering ontzien wordt en prioriteiten als Instandhouding en 130km/u staan benoemd.

De aanpak voor 130 km/u richt zich nu op het identificeren van trajecten waar de maximumsnelheid verhoogd kan worden zonder mitigerende maatregelen voor stikstof en geluid. Door deze aanpak is er beperkte capaciteit nodig van Rijkswaterstaat. In de uitvoering kan worden volstaan met een kleine aanpassing van de bebording die niet concurreert met de instandhoudingsopgave. Mocht de snelheidsverhoging worden overwogen op trajecten waar wél mitigerende maatregelen nodig zijn, brengt het ministerie van lenW in kaart in hoeverre dit effect heeft op de capaciteit voor instandhouding.

Stoffer SGP

Vraag:

Wil de minister aan de slag met de inzet van extra opbrengsten van vliegbelasting voor vlootvergroening en verlaging ov-kosten?

Antwoord:

Per 1 januari 2027 wordt de vliegbelasting met 248 miljoen euro verhoogd én gedifferentieerd naar afstand. Deze maatregel heeft als doel om de hogere uitstoot van lange afstandsvluchten zwaarder te belasten. Bij de uitwerking wordt onder andere gekeken naar de effecten op emissies, netwerkkwaliteit, de hub-functie van Schiphol, werkgelegenheid en het vestigingsklimaat. De opbrengsten van de vliegbelasting gaan volgens de begrotingsregels naar de algemene middelen van de begroting.

Stoffer SGP

Vraag:

Zet het kabinet zich in voor halvering van grondstoffengebruik in 2030?

Antwoord:

Het Nationaal Programma Circulaire Economie (NPCE) is een goede basis voor het circulaire economiebeleid. De actualisatie en uitvoering van het NPCE is dan ook een de prioriteiten van de staatssecretaris van IenW. De vorige staatssecretaris van IenW heeft eerder al aangegeven dat met de huidige maatregelen in het NPCE de doelstellingen voor het grondstofgebruik voor 2030 en 2050 niet gehaald worden. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving geeft in de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) van 2023 aan dat meer maatregelen nodig zijn. Begin 2025 komt een nieuwe Integrale Circulaire Economie Rapportage uit. Mede op basis hiervan zal de staatssecretaris van IenW in september 2025 een geactualiseerd NPCE aan de Kamer aanbieden.

Stoffer SGP

Vraag:

De SGP heeft eerder aangedrongen op het uit de pauzestand halen van belangrijke infra-projecten. In het bijzonder knooppunt Hoevelaken. Maar ook A2 Deil-Vught en A15 Papendrecht. Het kan toch niet zo zijn dat deze minister dit opnieuw vooruit gaat schuiven?

Antwoord:

De bewindspersonen van het ministerie van IenW zijn zeer gemotiveerd om aan het werk te gaan. De 17 gepauzeerde aanlegprojecten worden gefaseerd opgepakt bij voldoende personeel, beschikbare maatregelen voor vergunningsruimte en financiële middelen. Van alle gepauzeerde projecten wordt een analyse gemaakt van het personeel, de benodigde vergunningsruimte en financiële middelen waarna al dan niet wordt begonnen met het opstarten de projecten. Een voorstel welke van de 17 gepauzeerde trajecten als eerste kunnen worden opgepakt zal de minister van IenW vooraf aan het notaoverleg MIRT aan de Kamer sturen.

Stoffer SGP

Vraag:

Het landelijk veiligheidsbeleid primaire waterkeringen laat zien dat richting 2050 miljarden euro's extra nodig zijn en ik vroeg vorige week om een snel besluit over de benodigde 1,25 miljard euro extra voor de periode 2030-2036. De minister van IenW had het geld niet, maar we

hebben het over wettelijke veiligheidsnormen die in 2050 wel gehaald moeten worden. Die 1,25 miljard hoort bij de programmering. Verzoek is aan de minister van IenW om voor het wetgevingsoverleg Water inzichtelijk te maken hoe hij gaat zorgen voor een goede programmering voor 2050, zodat niet gemarchandeerd wordt met waterveiligheid?

Antwoord:

Waterveiligheid is voor Nederland van cruciaal belang.

Waterschappen, Rijkswaterstaat en het rijk werken samen in het hoogwaterbeschermingsprogramma hard aan het versterken van de dijken zodat deze aan de norm voldoen in 2050 en dat daarbij geen vertraging opgelopen wordt.

Daarbij is sprake van een financieel knelpunt. Erkend wordt dat het van belang is hiervoor tijdig een oplossing te vinden, passend binnen de besluitvormingsmomenten van het begrotingsproces. In het regeerprogramma is aangekondigd dat we het hoogwaterbeschermingsprogramma gaan herijken. Hieronder valt ook dat we de opgave scherper in beeld brengen en gericht sturen. En dat we eind 2025 met de waterschappen daarover afspraken maken, ook over de financiering. In de tussenliggende periode wordt doorgewerkt aan de programmering. De Kamer ontvangt eind dit jaar een brief met de laatste stand van zaken.

Stoffer SGP

Vraag:

Het probleem van onder uitputting wordt niet alleen opgelost door over programmering, maar door budget door te schuiven en dat noem ik een boekhoudkundige truc. Mijn vraag is wil de minister echt overprogrammeren in plaats van vooruitschuiven. Aan het werk! Bijvoorbeeld bij het knooppunt A1 en A30 bij Barneveld.

Antwoord:

Er zijn verschillende mogelijkheden om uitgaven te versnellen en om de volledige capaciteit van de uitvoering te benutten in de voorliggende begroting verwerkt. De huidige programmering is het maximaal maakbare. Mochten zich in de toekomst mogelijkheden voordoen om projecten te versnellen, dan wordt alles op alles gezet om aan het werk te gaan.

Stoffer SGP

Vraag:

De coalitie/het kabinet willen jaarlijks 500 miljoen uittrekken voor infrastructuur ten behoeve van nieuwe woningbouwprojecten, en tegelijkertijd 10% bezuinigen op de BDU uitkering. Dat is tegenstrijdig. Ik vraag de Minister om die bezuiniging terug te draaien en zo nodig de vliegheffing te verhogen.

Antwoord:

De Ministeries van IenW en BZK zijn met de vervoerregio's en de koepels de VNG en het IPO in gesprek over de precieze gevolgen van

de maatregel. Voor het terugdraaien van de budgetkorting op de SPUK-maatregel, zoals de BDU, is op de Rijksbegroting geen dekking. De opbrengsten van de vliegbelasting gaan volgens de begrotingsregels naar de algemene middelen van de begroting en zijn daarmee geen dekking voor deze maatregel.

Stoffer SGP

Vraag:

Gaat het kabinet snel aan de slag met de uitwerking van de aangekondigde plastic heffing?

Antwoord:

De staatssecretaris van Financiën is eerstverantwoordelijk voor de uitwerking van de plastic heffing. De staatssecretaris van IenW is nauw betrokken omdat de plastic heffing ook onderdeel is van een breder beleidspakket gericht op circulair plastic. Effecten van de maatregel en alternatieve beprijzingsmaatregelen worden de komende maanden in kaart gebracht. Dit moet leiden tot besluitvorming bij de voorjaarsnota 2025. Er is samenhang met de circulaire plastic norm. Bij de uitwerking van de heffing moet worden gezien op welke wijze de plastic heffing en de plastic norm zich logisch tot elkaar verhouden.

Stoffer SGP

Vraag:

Er dreigt regelgeving die retailers en installateurs dwingt om apparaten voor recycling aan te bieden en niet te hergebruiken of repareren. Wil de staatssecretaris van IenW retailers en installateurs ruimte geven voor reparatie en hergebruik?

Antwoord:

Het kabinet vindt het bevorderen van hergebruik en reparatie van groot belang. De regelgeving voor elektrische en elektronische apparaten zit dat niet in de weg maar bevordert juist hergebruik en reparatie boven recycling. Dat blijft zo. Er komt een afgifteplicht voor afgedankte apparaten die ervoor zorgt dat ondernemers apparaten op de correcte wijze inleveren zodra deze niet meer bruikbaar zijn en als afval moeten worden afgevoerd. Het doel hiervan is tegengaan dat apparaten die vervangen worden, zoals Cv-ketels, in het grijze circuit belanden en niet op de juiste wijze worden ingezameld. En daardoor dus ook niet meer beschikbaar zijn voor hergebruik noch voor recycling. De regelgeving voor de afgifteplicht laat expliciet ruimte voor hergebruik en reparatie van de apparaten die worden ingeleverd.

Grinwis,
P.A. CU

Vraag:

Wat is de reactie van de minister en de staatssecretaris van IenW op de brandbrief van de vervoerregio Amsterdam en de MRDH?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft kennis genomen van de inhoud van de brandbrief van de lokale bestuurders en politici en de meer dan tachtig maatschappelijke organisaties en marktpartijen. Het Ministerie van IenW voert gesprekken met de vervoerregio's MRDH en VRA over de effecten van de BDU-korting. Over de uitkomsten wordt de Kamer

geïnformeerd.

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Waarom gaat de minister ondertussen wel uitgebreid in gesprek met de luchtvaartsector, maar niet met de omwonenden?

Antwoord:

In de zomer hebben er meerdere gesprekken plaatsgevonden met de CEO's van luchtvaartmaatschappijen en Schiphol, maar ook met de voorzitters van de Bestuurlijke regie Schiphol (BRS) en van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS). Met hen allen hebben, naast een kennismaking, ook gesprekken plaatsgevonden over de stand van zaken van de balanced approach-procedure.

Met de sector is daarnaast ambtelijk gesproken over de uitgangspunten voor de berekeningen in de balanced approach-procedure. Voor de zomer heeft KLM een eigen doorrekening laten maken van het balanced approach-pakket. Daar kwamen andere cijfers uit dan bij de berekeningen van het ministerie. Ambtenaren van het ministerie van IenW hebben naar deze verschillen gekeken en daar met de sector het gesprek over gevoerd. Dit heeft geleid tot gewijzigde uitgangspunten voor de berekening die in opdracht van het ministerie van IenW wordt gemaakt.

Direct na de zomer, op 8 september, is de minister van IenW langs geweest bij de voltallige Maatschappelijke Raad Schiphol, voor een kennismaking. Daar is de balanced approach-procedure ook aan de orde geweest. Deze maand zal de minister van IenW te gast zijn bij de BRS en opnieuw ook bij de MRS. Het is dus niet zo dat er alleen met de sector wordt gesproken, en niet met de omwonenden.

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

De nieuwste loot aan deze stam is de Sluis bij Kornwerderzand, waar de minister de rekening volledig bij de regio legt. Waarom zet de minister zijn schouders niet onder dit belangrijke project voor de brede regio en het bedrijfsleven?

Antwoord:

Het ministerie van IenW staat positief tegenover de verbreding van de sluis Kornwerderzand, maar het project is geconfronteerd met een enorme kostenstijging. Het beeld dat het ministerie de rekening volledig bij de regio legt, wordt niet gedeeld. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd dat het ministerie van IenW €111,0 mln. bijdraagt aan het project en dat de Provincie voor haar rekening en risico het werk aanbesteedt en realiseert. Inmiddels is het bedrag van het ministerie van IenW geïndexeerd tot €124 mln. De regio draagt €89 mln. bij. Voor wat betreft de hogere kosten zijn de gedeputeerden van de provincie Friesland en de minister van IenW nog in gesprek.

Het project Kornwerderzand moet gezien worden in het bredere plaatje van het financieel beeld op het Mobiliteitsfonds. Er is sprake van beperkte financiële ruimte en verschillende tegenvallers en uitvoeringsrisico's in het huidige programma van het Mobiliteitsfonds.

Dit vraagt om het maken van scherpe keuzes, niet alles kan tegelijk. De verwachting is dat op korte termijn met de gedeputeerden verder wordt gesproken. Vervolgens zal de Kamer over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Waar zijn de investeringen om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal slachtoffers te halveren tussen nu en 2030? Wat doet de minister aan de notoir onveilige dodenwegen in de regio, zoals de N9, de N34 en de voor de minister welbekende N57 en N59?

Antwoord:

Ook de bewindspersonen van IenW hechten aan het verbeteren van verkeersveiligheid. Handhaving is daartoe essentieel. Daarover wordt het gesprek gevoerd met de minister van JenV. Over de uitkomsten wordt u geïnformeerd voor het verkeersveiligheidsdebat. Er is 200 miljoen euro beschikbaar voor Rijks-N-wegen. Hiermee zijn dit jaar op de N9 diverse oversteekplaatsen veiliger ingericht. Ook op de N57 en de N59 zullen maatregelen worden getroffen, zoals het veiliger inrichten van kruispunten en bermen.

Tot en met 2029 is nog 250 miljoen euro beschikbaar voor de Investeringsimpuls verkeersveiligheid. Hiermee ondersteunt het ministerie van IenW medeoverheden om het onderliggend wegennet veiliger te maken. De N34 is een provinciale weg, dus de wegbeheerder kan hiervoor een beroep doen op deze middelen.

Tot slot verkent dit kabinet met welke extra maatregelen de trend van het toenemend aantal verkeersslachtoffers gekeerd kan worden. Dit gebeurt in het Traject Trendbrekers verkeersveiligheid. Eind dit jaar informeert de minister van IenW de Kamer over de uitkomst.

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Zou er niet minstens gecorrigeerd moeten worden voor het gewicht van het accupakket van een elektrische auto? En hoe wil de minister de doelen voor minder uitstoot in 2030 halen? Ik heb eerder vandaag een amendement ingediend om dit terug te draaien.

Antwoord:

Vanwege de hogere budgettaire derving dan in het voorjaar verwacht, heeft het kabinet besloten om de tariefkorting te versoberen naar 25% en een jaar eerder te eindigen. Hierdoor betalen elektrische auto's vanaf 2026 nu inderdaad meer MRB dan een vergelijkbare benzineauto. Bij voorjaarsnota 2025 wordt opnieuw gekeken of de huidige maatregel moet worden aangepast.

De gemaakte afspraken over de verduurzaming van de mobiliteit die door vorige kabinetten zijn gemaakt worden geïmplementeerd. De focus van subsidiëring van voertuigen wordt verlegd van personen- en bestelauto's naar vrachtauto's en mobiele machines. In het voorjaar wordt gezien of er nog een aanvulling nodig is van de gewichtscorrectie van de MRB. Daarnaast wordt met name ingezet op de uitrol van de laad- en tankinfrastructuur.

Bijlage 1: Beantwoording eerste termijn Kamer Begrotingsbehandeling IenW 2025

Grinwis,
P.A.

Vraag:

Ondertussen staan de PAS-melders nog altijd in de kou. De minister stelt in reactie op mijn motie dat er geen stikstofruimte nodig zou zijn die ook gebruikt zou kunnen worden voor het legaliseren van deze boerenbedrijven. Is dat echt zo? Daar wil ik een keiharde garantie op, want anders kan en mag die snelheid gewoon niet omhoog voordat alle pasmelders zijn gelegaliseerd.

Antwoord:

De minister van IenW kan de heer Grinwis geruststellen. De aanpak voor 130 km/u richt zich nu op het identificeren van trajecten waar de maximumsnelheid verhoogd kan worden zonder mitigerende maatregelen voor stikstof en geluid. Het is voor de trajecten die nu in beeld zijn dan ook niet nodig om voor stikstof extern te salderen. Voor de trajecten die in beeld zijn is daarom geen sprake van concurrentie om stikstofruimte. De verhoging van de maximumsnelheid op deze trajecten zal daarmee ook geen vertragend effect hebben op de legalisatie van PAS-melders.

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Er zit toch geen woord Spaans bij deze opdracht? Dat geldt ook voor Lelystad airport en de vierde aanvliegeroute. Wil de minister toezeggen dat deze aanvliegeroute uit de lucht wordt geschoten?

Antwoord:

De minister van IenW en de staatsecretaris van Defensie publiceren naar verwachting aan het eind van het jaar de plannen voor de herindeling van het luchtruim. In lijn met de motie Van Dijk/Grinwis [1] wordt een externe commissie ingesteld. De bevindingen van de commissie worden meegewogen bij de besluitvorming over de herindeling van het luchtruim in 2025 en met de Kamer gedeeld. Op verzoek van de Kamer wordt zij betrokken door middel van een op voorhang gelijkende procedure.

[1] Kamerstuk 31936 nr. 1158

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Wat is ambitie van de staatssecretaris van IenW ten aanzien van de Lelylijn en Nedersaksenlijn en hoe vult hij die in?

Antwoord:

De Nedersaksenlijn en Lelylijn zijn voor het kabinet heel belangrijk. Daarom zijn ze ook in het hoofdlijnenakkoord en regeerprogramma opgenomen. Binnen het kabinet en met de regio wordt gesproken over de resultaten van de onderzoeken en het budget. De verwachting is dat hierover voor het notaoverleg MIRT meer duidelijkheid gegeven kan worden.

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Er zouden volgens het hoofdlijnenakkoord meer bussen tussen dorpen gaan rijden. De realiteit is dat er 110 miljoen euro af gaat. Vooral op bussen in dorpen en steden wordt bezuinigd. Dit raakt niet allen

bewoners van grote steden maar ook van dorpen. Hoe legt de staatssecretaris van IenW dit uit aan de busreizigers?

Antwoord:

Afgelopen jaar is met behulp van de motie Bikker vanaf dit jaar 300 miljoen euro structureel beschikbaar gesteld voor het stad- en streekvervoer. Ongeveer de helft van dit geld wordt ingezet voor het verbeteren van de kwaliteit van het ov en het op peil houden van de dienstregeling. De provincies en vervoerregio's hebben hiervoor plannen gemaakt. Deze plannen zijn toegelicht in de Kamerbrief van 3 oktober. [1] De decentrale overheden bepalen zelf waar en wanneer er bussen in, van en naar steden worden gereden. Ze houden daarbij rekening met de vervoervraag. Daarbij is het de inzet van de decentrale overheden om hun beschikbare budget zo efficiënt mogelijk in te zetten om een goede kwaliteit van het ov voor de reiziger te geven.

[1] Kamerstuk 23 645, nr. 828

Grinwis, CU
P.A.

Vraag:

Wat wordt de concrete aanpak van de nieuwe minister en staatssecretaris om betaalbaar vervoer te verwezenlijken? Zijn de minister en staatssecretaris bereid de komende tijd een aanpak uit te werken en deze aan de Kamer voor te leggen?

Antwoord:

Betaalbaarheid van de mobiliteit heeft de nadrukkelijke aandacht van de minister en staatssecretaris van IenW. Om die reden is op het departement ook gestart met het aanpakken van vervoersarmoede. Dat is niet iets wat we alleen kunnen oplossen, dat moeten we samen doen met de andere departementen en de andere overheden. In de afgelopen periode is onder andere een tariefverhoging in 2025 bij de NS verminderd en is een besluit genomen over een accijnskorting. Binnen de mogelijkheden van IenW werken de minister en staatssecretaris deze kabinetsperiode verder aan de betaalbaarheid en bereikbaarheid. Concreet voor IenW vertaalt dit zich onder andere in de inzet op nabijheid van voorzieningen rondom woningbouw, afspraken over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en pilots van publiek vervoer zoals in Zeeland.

Koekkoek, Volt
M.

Vraag:

Op het gebied van luchtvaart lijkt de achteruitgang te winnen van de vooruitgang. De luchtvaartlobby wint van klimaat en omwonenden. Ik wil de minister vragen: waarom heeft de lobby van de luchtvaart makkelijker en meer toegang dan de stem van omwonenden? Waarom heeft de minister druk gezet om te komen tot een andere rekenmethode, die nota bene is toegestuurd door de belanghebbenden van de luchtvaart, om het maximaal aantal vluchten op Schiphol terug te draaien? En waarom heeft de minister pas nadat hij een besluit heeft genomen, gesproken met de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), waar juist het belang van omwonenden vertegenwoordigd wordt? En ik vraag dit niet om af te rekenen met de

minister, maar omdat het vertrouwen tussen rijk, omwonenden, Schiphol en medeoverheden cruciaal is, en dat het vertrouwen nu is geschaad door toedoen van de minister. Dus mijn concrete vraag aan de minister is hoe hij het vertrouwen van de omwonenden gaat herstellen?

Antwoord:

In de aanvullende raadpleging is vanuit de luchtvaartsector een alternatieve berekening aangeleverd. Bij het aantreden van de minister van lenW, heeft hij de ambtenaren gevraagd om met de sector in gesprek te gaan, en uit te zoeken hoe het komt dat de sector andere uitkomsten van berekeningen had dan het ministerie van lenW. Daarbij deed hij het verzoek of de sector en het ministerie het eens konden worden over de uitgangspunten voor de berekeningen. De berekeningen worden door onafhankelijke bureaus gedaan. De uitkomsten zijn niet door de minister van lenW bepaald en hij heeft ook niet aan zijn ambtenaren gevraagd om die te beïnvloeden.

In augustus is geconstateerd dat de nieuwe berekeningen niet stabiel waren. Er wordt op dit moment daarom nog hard aan gewerkt om ze wel stabiel te krijgen. Dit is van belang voor de zorgvuldigheid en dat kan nog leiden tot een andere uitkomst. Na de controle – die in het najaar zal worden afgerond – zal het definitieve aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld.

In de zomerperiode zijn verschillende gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, BARIN, Schiphol en LVNL om de achtergrond van de alternatieve berekening en het verschil met de berekening die in opdracht van lenW was gemaakt, te doorgronden. Met de voorzitter van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) heeft de minister van lenW in de zomer in een kennismakingsgesprek en een tweede gesprek gesproken over het lopende proces naar aanleiding van de aanvullende raadpleging en de vervolgstappen in de Europese balanced approach-procedure. Ook met de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) heeft de minister van lenW daarover gesproken in een kennismakingsgesprek en een tweede gesprek. Daarnaast heeft de minister van lenW de voorzitter van de BRS en de MRS telefonisch geïnformeerd voorafgaand aan de bekendmaking van het besluit op 4 september jl. Er is dus wel degelijk contact geweest met de MRS (in de persoon van de voorzitter) voorafgaand aan de besluitvorming. Het is belangrijk om ook met de individuele leden van de MRS in gesprek te zijn en dat heeft de minister van lenW dan ook direct gedaan op 9 september. In deze bijeenkomst hebben de leden van de MRS hun zorgen en teleurstelling uitgesproken over het pakket. Aan de andere kant is er het belang van de luchtvaartsector: zij zien mogelijk liever een oplossing van het geluidsprobleem zonder de reductie van het aantal vliegtuigbewegingen. Het kabinet moet daarin een afweging maken en kan daarbij niet iedereen volledig tevreden stellen.

Dit dossier kent grote spanningen. Dat komt doordat de belangen groot zijn en ver uit elkaar liggen. Het is de rol van de overheid om al

deze belangen te wegen en dan tot een besluit te komen. Daarin heeft de overheid een grote mate van beleidsvrijheid, maar die afweging moet wel goed gemotiveerd worden. Dat heeft ook de rechter in de RBV zaak gezegd. De overheid herstelt naar de mening van het kabinet vertrouwen als de belangenafweging goed gemotiveerd en navolgbaar is. Daarmee kan niet iedereen tevreden worden gesteld, dat is inherent aan het afwegen van belangen. Het is wel belangrijk dat de overheid daarbij haar beloftes waarmaakt. Dat doen we, door het eerder gestelde geluidsdoel overeind te laten.

Over zijn keuze en het besluit is de minister van IenW met alle partijen de afgelopen periode in gesprek gegaan. Door de verschillende gesprekken en het besluit over de toekomst van Schiphol hoopt de minister van IenW rust te creëren op en rondom Schiphol. Zodat met alle partijen gebouwd kan worden aan de toekomst van de luchtvaart in Nederland.

Koekkoek, Volt
M.

Vraag:

Een betere verbinding in Nederland begint bij grensregio's en het ontbreekt daar vaak aan een goede aansluiting terwijl het hemelsbreed over enkele kilometers gaat. Bij een verbinding zoals Zwolle-Twente-Münster is 440 miljoen euro nodig voor elektrificatie van het spoor en om de lijn Antwerpen in werking te stellen is er tussen de 47-88 miljoen euro nodig. Wat is het concrete plan om ervoor te zorgen dat de spoorverbindingen er komen? Benutten wij ook Europees geld effectief zoals "Connecting Europe Facility" en het Meerjarig Financieel Kader om ook het geld wat daar zit in te zetten voor verbetering van het Nederlands spoor als onderdeel van het Europese spoornetwerk?

Antwoord:

Het kabinet onderschrijft het belang van internationaal spoor en kondigt in het regeerprogramma aan met een voorstel te komen hiervoor. Met het werkprogramma Internationaal Spoor werkt het Ministerie van IenW reeds onder meer aan de genoemde verbeteringen. Voor Zwolle-Münster voert het Ministerie van IenW een verkenning uit voor zowel elektrificatie op het traject Gronau-Enschede als voor het mogelijk maken van doorkoppeling van verbindingen op Enschede. Beide onderdelen van de verkenning zijn begin 2026 afgerond. Voor Weert-Hamont-Antwerpen is vorig jaar aan de Tweede Kamer een rapportage gestuurd, waarbij de meest kansrijke optie in kaart is gebracht inclusief een financiële raming. Op dit moment wordt aanvullend hierop een inschatting gemaakt van de inpassingsmaatregelen voor geluid en trillingen. Daarnaast is de Belgische infrastructuurbeheerder Infrabel gevraagd om een expert opinion op de gemaakte kosteninschatting te geven waar het om Belgische spoorsystemen gaat. Op basis van deze informatie werkt het Ministerie van IenW met de regionale partners, de Belgische overheid en de sector een keuze maken over het vervolg.

Bij de jaarlijkse oproep van de Europese Commissie voor het indienen van projectvoorstellen voor de Connecting Europe Facility (CEF) heeft

Nederland altijd voorstellen ingediend voor spoorprojecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van het Nederlandse spoor als onderdeel van het Europese spoornetwerk. Op dit moment zijn de CEF-gelden nagenoeg uitgeput. Binnenkort zullen de onderhandelingen starten over het Europees Meerjarig Financieel Kader. Voor het Nederlandse spoor en voor de spoorverbindingen van Nederland met de rest van Europa zou het goed zijn als ook daarin ruimte voor een nieuwe CEF wordt gecreëerd. In gesprekken met de Europese Commissie wordt dit onderstreept.

Koekkoek, Volt
M.

Vraag:

Kan de bewindspersoon uitweiden over de inzet van de 2,5 miljard voor ontsluiting van nieuwe woningbouw? Oftewel, de manier waarop we woningen aansluiten op de rest van Nederland. Deze lijkt met name gereserveerd te zijn voor de aanleg van autowegen, maar ook OV moet een grote rol spelen in die bereikbaarheid. Hoe wordt dit meegenomen in die besteding?

Antwoord:

De 2,5 miljard is bedoeld om zo snel mogelijk, zoveel mogelijk nieuwe woningen goed te ontsluiten. In het afwegingsproces dat het Ministerie van IenW de komende periode, samen met de minister van VRO, gaat organiseren zullen alle modaliteiten worden betrokken.

Koekkoek, Volt
M.

Vraag:

Hoe worden de gevolgen van het IenW-beleid getoetst op de brede welvaart effecten elders in de wereld? Welke maatregelen worden er genomen om dergelijke negatieve effecten tot een minimum te beperken?

Antwoord:

Bij het uitwerken van nieuw beleid worden gevolgen voor brede welvaart meegenomen, waaronder ook gevolgen van beleid buiten Nederland. Nadat deze gevolgen voor brede welvaart in beeld zijn gebracht, vindt hierover brede afstemming plaats.

Koekkoek, Volt
M.

Vraag:

Is de minister bereid om in de Actieagenda Auto ook deelmobiliteit mee te nemen en te onderzoeken hoe dit exponentieel kan groeien en een reëel alternatief kan zijn voor de auto, met name in stedelijk gebied.

Antwoord:

Het kabinet komt in december met een Actieagenda Auto, met daarin een breed pakket maatregelen voor automobilititeit. Daarbij worden ook acties voor deelmobiliteit betrokken. Het kabinet werkt samen met medeoverheden aan deelmobiliteit in een nationaal samenwerkingsprogramma. Centraal in het samenwerkingsprogramma staan standaardisatie, harmonisatie, kennisdeling en kennisopbouw. Het programma heeft in het programmaplan een stip op de horizon opgenomen van een vervijfvoudiging van het gebruik van

deelmobiliteit. Dit programmaplan is in mei naar de Kamer gestuurd [1].

[1] Kamerstuk 31305, nr. 464