

Vergaderjaar 2021–2022

36 100 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021

Nr. 9

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 augustus 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 mei 2022 over het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2021 (Kamerstuk 36 100 XII, nr. 1)

De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 14 juni 2022. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

1

Vraag:

Hoe verhoudt de infrastructuur van Caribisch Nederland zich tot die van Europees Nederland en heeft Caribisch Nederland voldoende budget hiervoor?

Antwoord:

De belangrijkste infrastructuur in Caribisch Nederland bestaat uit: wegen, zeehavens en luchthavens. De wegen op Bonaire, St. Eustatius en Saba zijn gemeentelijke (respectievelijk eilandelijke) wegen en vallen primair onder de verantwoordelijkheid van de desbetreffende eilandsbesturen net zoals in Nederland de gemeentelijke wegen onder de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente vallen. Er bevinden zich geen Rijkswegen in Caribisch Nederland. De financiering van eilandelijke kerntaken loopt in beginsel via de vrije uitkering van het BES-fonds. Aanvullend daarop zijn er vanuit het Ministerie van IenW enkele specifieke doeluitkeringen verstrekt voor specifieke infrastructurele doelen. Een voorbeeld hiervan is dat sinds 2018 (sinds het regeerakkoord Rutte-III) er € 5 miljoen per jaar wordt bijgedragen van het Rijk aan de eilandelijke infrastructuur in Caribisch Nederland.

De luchthavens van Saba en Sint Eustatius zijn onderdeel van de respectievelijke openbaar lichamen. De luchthaven van Bonaire is een naamloze vennootschap met het Openbaar Lichaam Bonaire als enig aandeelhouder. De exploitatie van luchthavens is geen Rijkstaak, ook niet in Europees Nederland. Het Rijk maakt regelgeving om de exploitatie van luchthavens veilig te laten geschieden, en handhaaft deze. In de Caribische context hebben de luchthavens belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de eilanden. Het is vanuit die gedachte dat het Rijk incidenteel aan Rijkswaterstaat middelen heeft overgemaakt om infrastructurele investeringen uit te voeren, zodat de luchthavens voldoen aan de veiligheidsregelgeving.

Wat betreft de zeehavens is de Minister van IenW systeemverantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, zoals ook in Europees Nederland. De havens zelf en de exploitatie daarvan valt onder de verantwoordelijkheid van de respectievelijke openbaar lichamen. Incidenteel is er budget vrijgemaakt voor havenverbeteringen (uitgevoerd op Bonaire in 2018) en op Saba en St. Eustatius (richting de aanbesteding respectievelijk verkenning) na de orkanen Irma en Maria in 2017.

2

Vraag:

Hoe verhoudt Europese regel- en normgeving zich tot Caribisch Nederland aangaande infrastructuur, milieuwetgeving en klimaatadaptatie?

Antwoord:

De thema's infrastructuur en milieubeleid liggen hoofdzakelijk op het terrein van de openbare lichamen Bonaire, St. Eustatius en Saba zelf en worden uitgewerkt in verordeningen. De Europese kaders als het gaat om de Europese Green Deal (CO₂ reductie), de richtlijn overstromingsrisico's en de kaderrichtlijn afvalstoffen gelden niet op Caribisch Nederland. Caribisch Nederland is geen onderdeel van de interne Europese markt. Dit betekent niet dat er geen kader is voor milieu en klimaatadaptatie. Zo is er:

- De Wet vrom BES.
- Wet maritiem beheer BES.
- De Wet grondslagen ruimtelijke ontwikkelingsplanning BES.
- De Wet grondslagen natuurbeheer- en bescherming BES.

Zo kent het milieubeleidsplan 2020–2030, welke de Wet vrom BES als grondslag heeft, ook aspecten als het omgaan met klimaatverandering. Daarnaast biedt de Wet grondslagen ruimtelijke ontwikkelingsplanning BES de openbare lichamen handvatten voor het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering en milieu in de ruimtelijke plannen en in de vergunningplicht voor de grotere inrichtingen (waarbij de bedrijven met kleinere milieu-impact onder de vergunningsplicht van de lokale verordening vallen). Het beleid daarvoor vanuit het ministerie wordt in samenwerking met de openbare lichamen ontwikkeld. Het gaat dan om kennis, handhaving en milieuregels voor bedrijven die zijn toegesneden op de situatie in Caribisch Nederland.

3

Vraag:

Zijn er mogelijkheden om meer budget vrij te maken om betere randvoorwaarden te creëren voor de Nederlandse vloot?

Antwoord:

Er wordt op verschillende manieren gewerkt aan goede randvoorwaarden voor de Nederlandse vloot. Verbetering van de dienstverlening in het scheepsregister en stapsgewijze toewerken naar een maritieme autoriteit moet daaraan bijdragen. Andere belangrijke randvoorwaarden zijn de fiscale maatregelen voor de zeevaart. Ten aanzien van fiscale maatregelen waaronder de tonnage belasting, afdrachtvermindering en de willekeurige afschrijving voor de zeevaart is de zes jaarlijkse fiscale evaluatie uitgevoerd. Het rapport is bijna gereed en zal binnenkort aan uw Kamer worden gestuurd. Ten aanzien van verbeteren van randvoorwaarden voor verduurzaming van de scheepvaart wordt nauw samengewerkt met de Ministeries van Defensie, Economische Zaken en de sector aan het verbeteren van het Maritiem Masterplan voor indiening bij het Nationaal groeifonds.

4

Vraag:

Gebruikt het ministerie of uitvoeringsinstanties algoritmen bij de uitvoering van het werk? Kunt u een limitatieve lijst geven?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW en de uitvoeringsinstanties gebruiken algoritmes bij de uitvoering van het werk. Dit zijn algoritmes ter ondersteuning van het menselijk handelen en geen algoritmes die volledig autonoom handelen. Het ministerie houdt geen centraal overzicht bij met toegepaste algoritmes.

De Algemene Rekenkamer heeft rijksbreed onderzoek gedaan naar het gebruik van algoritmes, waaronder ook bij IenW. In het rapport «Algoritme getoetst» uit 2022 zijn negen algoritmes in het bijzonder uitgelicht. Onder deze negen bevond zich ook een algoritme van het CBR dat ondersteunt bij de beoordeling van de medische rijgeschiktheid van mensen. Dit algoritme is door de Algemene Rekenkamer positief beoordeeld.

Als bijlage wordt een overzicht van gebruikte algoritmes meegestuurd (exclusief zelfstandige bestuursorganen).

Algoritme	Dienst onderdeel
Al Binnenvaart – risicoanalyse gericht op voorspellen van overtredingen van regelgeving voor binnenvaart (pilot).	ILT
Sloopschepen op het strand – voorspellen sloopdatum van schepen + of zij op Aziatische stranden dreigen te worden gesloopt (pilot).	ILT

Algoritme	Dienst onderdeel
Lozing ladingrestanten tankerscheepen op zee – voorspellen welke tankscheepen vaarpatronen vertonen die overeenkomen met bekende gevallen van lozen van ladingrestanten (pilot).	ILT
Webscraping – in kaart brengen van marktaanbieders van niet toegestane koudegassen (pilot).	ILT
Rijksbrede roosterapplicatie (RRA)	RWS
Beschikbaarheid ligplaatsen (proof of concept)	RWS
NWB beeldherkenning satellietdata	RWS
Digitaal schouwen	RWS
Zwerfafvalmonitor	RWS
Object detectie sonar	RWS
Text mining verkeersongevallen	RWS
Slimme inzet weginspecteurs	RWS
UDAC Fenl – contractbeheer	BSK
Directie Participatie – tekstanalyse ter ondersteuning van zorgvuldige en handmatige analyses die door ambtenaren op dezelfde zienswijzen worden uitgevoerd. (technisch hulpmiddel en geen vervanging van de handmatige analyses door ambtenaren)	BSK
Directie Participatie – een proof of concept met een Zoekmachine. Met het proof of concept wordt onderzocht of data-analyse-technieken behulpzaam kunnen zijn bij het krijgen van een vollediger beeld van alle belangen en het vinden van stakeholders. De zoekmachine zoekt naar entiteiten in openbare data van Google, Bing en Twitter en moet helpen om unusual suspects in beeld te brengen. Ook gaat het zoeken naar stakeholders sneller omdat in meerdere bronnen tegelijkertijd kan worden gezocht. (geen profilering of geautomatiseerde verwerking).	BSK
Diverse algoritmes tbv validatie van waarnemingen, aardbevingen, weersverwachtingen, klimaat en -verandering	KNMI

5

Vraag:

Zijn er op ICT-systemen en het verwerken van data binnen het ministerie en/of bij uitvoeringsinstanties privacy impact assessments (PIA) of gegevensbeschermingseffectbeoordelingen (GEB) uitgevoerd in 2021? Zo ja, kunt u deze rapportages naar de Kamer zenden?

Antwoord:

In 2021 zijn door mijn ministerie 40 data protection impact assessments (DPIA's) vastgesteld. Dit aantal ziet op de volgende onderdelen:

- Bestuurskern: 18 DPIA's
- ILT: 16 DPIA's
- RWS: 6 DPIA'S

Deze rapportages kan ik momenteel niet naar de Kamer zenden. De European Data Protection Board (EDPB) heeft in de Richtsnoeren voor gegevensbeschermingseffectbeoordelingen en bepaling of een verwerking «waarschijnlijk een hoog risico inhoudt» in de zin van Verordening 2016/679 (WP248) aangegeven dat het publiceren van DPIA's geen wettelijke verplichting van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is. Geheel, gedeeltelijk of samengevat publiceren wordt in zoverre geadviseerd met als doel meer vertrouwen te wekken in de verwerkingen van de verwerkingsverantwoordelijke en om blijf te geven van verantwoording en transparantie.

Bij de overweging om geheel, gedeeltelijk/samengevat of niet te publiceren dient de verwerkingsverantwoordelijke factoren zoals het wekken van vertrouwen in de verwerkingen door de verwerkingsverantwoordelijke, maar ook de risico's van het openbaar maken van informatie over beveiligingsrisico's of concurrentiegevoelige informatie in ogenschouw nemen. De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) volgt deze lijn van de EDPB en dit is ook zo geïmplementeerd in de DPIA Rijksdienst die door mijn ministerie wordt toegepast zoals blijkt uit vorenstaand tabel.

De DPIA's uit vorenstaande tabel bevatten informatie over beveiligingsrisico's met betrekking tot bijvoorbeeld bruggen en tunnels. Daarom kan ik

deze rapportages niet zomaar naar de Kamer zenden. Ik ben wel voornemens om voor de DPIA's die ik dit jaar vaststel, te onderzoeken of het technisch mogelijk én wenselijk is, deze openbaar te maken met in achtneming van de uitzonderingen van de Wet Open Overheid.

6

Vraag:

Hoeveel extern advies is er ingewonnen door het ministerie in 2021?

Antwoord:

In 2021 is voor externe inhuur € 271 miljoen uitgegeven (zie het Jaarverslag, bijlage 3), waarvan € 46 miljoen voor organisatie-, formatie-, beleids-, juridisch- en automatiseringsadvies (categorie 2 tot en met 6 in tabel 130).

7

Vraag:

Wat is de verhouding fte als het gaat om externe krachten, vaste contracten en tijdelijke contracten op het ministerie en bij de diensten?

Antwoord:

In 2021 was de verhouding tussen externe krachten en eigen personeel als volgt verdeeld:

- Bestuurskern: 13% externe krachten, 87% Eigen Personeel.
- ILT: 10,9% externe krachten, 89,1% eigen personeel.
- KNMI: 13,1% externe krachten, 86,9% eigen personeel.
- RWS (totaal): 18,6% externe krachten, 81,4% eigen personeel.
- RWS (excl. niet-kerntaken): 7,8% externe krachten, 92,2% eigen personeel.

Deze tabel is gebaseerd op de financiële rapportage uit bijlage 3 van het jaarverslag. De inhuur van externen en de norm voor het inhuurpercentage wordt o.b.v. bedragen gerapporteerd en niet in fte geregistreerd.

De verhouding binnen het eigen personeel tussen vaste- en tijdelijke contracten in fte was in 2021:

- Bestuurskern: 94,1% vaste contracten en 5,9% tijdelijke contracten.
- ILT: 96,4% vaste contracten en 3,6% tijdelijke contracten.
- KNMI: 90% vaste contracten en 10% tijdelijke contracten.
- RWS: 94,9 vaste contracten en 5,1% tijdelijke contracten.

8

Vraag:

Welke onderzoeken zijn extern uitgevoerd in 2021 en door wie?

Antwoord:

De evaluatiebijlage in de verantwoording bevat een overzicht van de onderzoeken. Voor de onderzoeken die in 2021 zijn uitgevoerd wordt als bijlage bij dit antwoord een overzicht meegestuurd waarin is aangegeven hoe de uitvoering is belegd. Hieruit blijkt dat een deel van de onderzoeken wordt uitgevoerd door kennisinstellingen binnen de overheid zoals KiM, PBL en RIVM. Ook externe adviesbureaus en in mindere mate de universitaire wereld voeren onderzoeken uit voor lenW.

9

Vraag:

Hoeveel heeft het extern advies het ministerie en/of haar diensten gekost in 2021?

Antwoord:

In 2021 is voor externe inhuur € 271 miljoen uitgegeven (zie het Jaarverslag, bijlage 3), waarvan € 46 miljoen voor organisatie-, formatie-, beleids-, juridisch- en automatiseringsadvies (categorie 2 tot en met 6 in tabel 130).

10

Vraag:

Hoe is de chief information officer (CIO) bij het ministerie gepositioneerd?

Antwoord:

De plaatsvervangend secretaris-generaal vervult de rol van CIO. De CIO valt onder de secretaris-generaal en is lid van de Bestuursraad van het ministerie.

11

Vraag:

Hoe analyseert u zogenaamde «burgersignalen» die bij publieksvoorzichting binnenkomen?

Antwoord:

Dit antwoord gaat in op het proces binnen het Ministerie van IenW over burgersignalen. Deze worden op een centraal punt bij de directie Communicatie verzameld. De vragen en opmerkingen worden geregistreerd in een digitaal volgsysteem en voor inhoudelijke beantwoording doorgezet naar het verantwoordelijke organisatieonderdeel. Op signalen uit de burgervragen wordt binnen de organisatieonderdelen geacteerd. De directie Communicatie monitort het totale aantal vragen aan het ministerie, en rappelleert voor tijdige beantwoording. Over de voortgang wordt de bestuursraad elk kwartaal geïnformeerd. Met ingang van 2022 maakt de directie Communicatie voor de organisatieonderdelen halfjaarlijks een rapportage van de inhoudelijke rode draden uit de publieksvragen.

12

Vraag:

Krijgt en bespreekt u de «burgersignalen»?

Antwoord:

Dit antwoord gaat in op hoe op signalen uit de burgervragen binnen de verschillende organisatieonderdelen wordt geacteerd. Op sommige plekken is hiervoor een vast proces ingericht. De komende tijd wordt bezien of en hoe deze processen verbeterd kunnen worden. Geregeld worden er signalen met de ambtelijke top en de bewindspersonen besproken. Ook bekijkt IenW hoe contacten met burgers en bedrijven over signalen en knelpunten in het fysieke domein verlopen, en welke verbeteringen daarin kunnen worden aangebracht (invulling van de motie van de leden Ploumen en Jetten voor rijksbrede inventarisatie van hardvochtige effecten van regelgeving, Kamerstukken 35 510, nr. 24).

13

Vraag:

Hoe bepaalt u welke contacten en afspraken van de bewindspersonen publiek worden gemaakt? Welke handreiking ligt daarvoor bij de communicatie-afdeling?

Antwoord:

Op basis van de uitvoeringsrichtlijn «Openbare agenda» (zie: www.rijksoverheid.nl/documenten/richtlijnen/2018/04/19/uitvoeringsrichtlijn-openbare-agenda's-bewindslieden), de notitie «Openbare agenda bewindslieden» en de handleiding «Openbare agenda» wordt bepaald welke afspraken publiek worden gemaakt. Namen

van personen worden niet geopenbaard als zij in redelijkheid kunnen aangeven waarom openbaarmaking hun belangen zou schaden.

14

Vraag:

Welke kosten heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) gemaakt aan juridische procedures?

Antwoord:

Het optreden in bestuursrechtelijke procedures of in civiele procedures waarvoor geen verplichte procesvertegenwoordiging geldt, wordt in beginsel door eigen ambtenaren uitgevoerd.

Waar externe juridische adviseurs zijn ingeschakeld, kan dit betrekking hebben op louter juridische advisering en/of juridische procedures. Het komt ook voor dat een externe adviseur eerst wordt ingeschakeld ten behoeve van juridisch advies en later in dezelfde zaak optreedt in het kader van een juridische procedure. Er is vanuit de bij het ministerie beschikbare informatie geen antwoord te geven op de specifieke vraag naar de kosten van juridische procedures. Die informatie kan namelijk niet uit de bestaande systemen worden afgeleid, omdat bij de opdrachtverlening en facturering niet wordt geregistreerd of kosten worden gemaakt vanwege louter juridische advisering of vanwege juridische procedures. Alleen de totaalkosten worden in de administratie betrokken.

15

Vraag:

Wat heeft de inzet van de landsadvocaat ten behoeve van het ministerie gekost?

Antwoord:

De kosten vanwege inschakeling van de landsadvocaat bedroegen in 2021 in totaal 3.719.579 euro. Dit is inclusief Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

16

Vraag:

Hoeveel geld is er uitgegeven aan extern juridisch advies in zijn algemeenheid?

Antwoord:

Naast de kosten vanwege inschakeling van de landsadvocaat (zie separate vraag en antwoord) zijn er ook kosten gemaakt vanwege inschakeling van andere juridische adviseurs voor een totaalbedrag van 1.017.058 euro.

17

Vraag:

Wat zou het kosten om het stads- en streekvervoer gratis te maken voor 65-plussers, kinderen tot 12 jaar en mensen met een beperking?

Antwoord:

De rijksoverheid heeft bij de marktordening van het OV veel van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de reizigersopbrengsten gedecentraliseerd. Een reëel antwoord op deze vraag vereist een uitvoeriger uitvraag bij de decentrale overheden en regionale vervoerders. Het geven van een indicatie van de kosten van gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen, i.c. 65-plussers, kinderen tot 12 jaar en mensen met een beperking, is lastig omdat er veel aannames gedaan moeten worden. Aannames over opbrengstenderving, groei van de reizigerskilometers, maar ook het effect op het OV aanbod. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid doet momenteel onderzoek naar effecten

van prijsprikkels in het OV. Er zijn in ieder geval voorbeelden van gratis ov voor doelgroepen als kinderen tot 12 jaar en ouderen in binnen- en buitenland. Wanneer daar effectstudies van beschikbaar zijn dan worden deze meegenomen in het onderzoek. De verwachting is dat het rapport dit najaar naar uw Kamer wordt gezonden.

Naar aanleiding van de motie van het lid Moorlag c.s. (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 37) over gratis OV voor kinderen tot 12 jaar is onderzocht welke vormen van gratis of goedkoop OV beschikbaar zijn (Kamerstuk 23 645, nr. 713). Op dit moment is reizen per trein gratis voor kinderen tot 12 jaar indien ze eveneens gratis een Kids-vrij abonnement aanschaffen op hun persoonlijke OV-chipkaart. Veel regionale concessies hebben, afhankelijk van het sociaal economische en/of mobiliteitsbeleid dat de decentrale overheid voor deze doelgroepen voert, ook gratis reismogelijkheden of aanvullende kortingsproducten of is er juist besloten dat niet in te voeren. Dit past binnen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de decentrale overheden.

18

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Stoffer en Geurts over een vervolg geven aan het blootstellingsonderzoek asbestdaken (Kamerstuk 28 089, nr. 189)?

Antwoord:

Met de brief van 1 december 2021 (Kamerstuk 25 834, nr. 187) is uw Kamer het plan van aanpak van het programmabureau aangeboden voor de uitvoering van deze motie. Daarin is aangegeven dat het programmabureau verwacht de resultaten in de eerste helft van dit jaar beschikbaar te hebben. Ik bied uw Kamer de resultaten op zeer korte termijn aan, tezamen met de toegezegde reactie op een alternatieve besteding van de middelen voor het zakelijk fonds.

19

Vraag:

Hoeveel zou het kosten om alle rijksinfrastructuur klimaatbestendig te maken?

Antwoord:

Het Rijk beoogt om – in lijn met de afspraken die overheden onderling hebben gemaakt in het kader van het Deltaprogramma Ruimtelijk Adaptatie (DPRA) – de netwerken in 2050 klimaatbestendig te hebben ingericht. Op dit moment wordt uitgewerkt wat hier voor nodig is. Startpunt voor de uitwerking is de rapportage Brede Maatschappelijke Heroverweging «Klaar voor Klimaatverandering» (Kamerstuk 32 359, nr. 4). In dit rapport is aangegeven dat het implementeren van klimaatadaptatie in de onderhouds- en vervangingscyclus (instandhouding) naar schatting een extra investering van 5–10% van het jaarlijkse instandhoudingsbudget van de netwerken vraagt.

In de «Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022» (Kamerstuk 35 925 A, nr. 14) is aangegeven dat voor nieuwe ontwikkelingen binnen Beheer en Onderhoud zoals duurzaamheid, klimaatrobustheid en cyberveiligheid voor RWS (Hoofdwatersysteem, Hoofdvaarwegen en Hoofdwegen) en Prorail (Hoofdspoorwegen), resp. € 150–250, € 150–200 mln per jaar nodig is. Deze bedragen zijn nog niet extern gevalideerd en niet onderverdeeld naar onderwerp.

20

Vraag:

Hoeveel CO₂ is tot op heden bespaard van de afgesproken 1 megaton voor de mobiliteitssector in het Klimaatakkoord?

Antwoord:

De Klimaat en Energieverkenning (KEV) 2021 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), laat zien dat de uitstoot van de mobiliteitssector in 2020 30,7 Mton was. Dat is een daling van 1,5 Mton ten opzichte van het niveau van het ijkjaar 1990, waarin de uitstoot 32,2 Mton was. Dit is een saldo van beleid dat uitstoot vermindert en groei van mobiliteit die uitstoot vergroot.

Uw Kamer heeft diverse vragen gesteld over CO₂-effecten van duurzame mobiliteitsmaatregelen in deze set (o.a. vragen 20, 35, 37, 50, 52, 82, 83, 84, 98, 99, 100, 106). Hierover zou ik in algemene zin het volgende willen opmerken:

- Onder uitstoot mobiliteitssector verstaan we de nationale uitstoot van mobiliteit zoals gedefinieerd in het Klimaatakkoord (dus onder andere wegvervoer en binnenvaart, maar niet lucht- en scheepvaart).
- De kosten voor CO₂-reductie in mobiliteit in het jaar 2021 bedragen voor het Ministerie van IenW ruim 77 miljoen.
- De KEV2021 laat zien dat in 2030 mobiliteit uitkomt op een uitstoot van 28,7 Mton. In 1990 was de uitstoot 32,2 Mton. Daarmee is de reductie in 2030 nu 3,5 Mton. Geagendeerd beleid is hier nog niet in meegenomen. PBL schat het effect daarvan op 0,5–1,5 Mton in 2030. Ook het Coalitieakkoord en Fit-for-55 zijn hier nog niet in verwerkt.
- PBL berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's. Een voorbeeld is de wisselwerking tussen EV-stimulering en de werkgeversaanpak. Als werkgevers hun werknemers ertoe bewegen om over te stappen op een elektrische auto, dan kan die die CO₂-reductie zowel worden toegewezen aan EV-stimulering als de werkgeversaanpak. Dit zorgt voor een dubbelrekening in CO₂ impact en dat moet voorkomen worden in berekeningen.
- In theorie kan je per sector effecten proberen uit te splitsen naar onderwerp, maar er is altijd sprake van overlap en verschillende instrumenten die op hetzelfde aangrijpen. Dan maakt het veel uit wat je als eerste inboekt en wat daarna. In de KEV doet het PBL geen effectschattingen per instrument/pakket. Dat vereist een ander soort analyse.
- De in deze vragenset genoemde inschattingen in de KEV voor mobiliteit bedragen allemaal tank-to-wheel CO₂-reductie. Effecten in de uitstoot van well-to-tank worden ofwel toegerekend aan een andere klimaatsector (industrie of elektriciteit) of aan het buitenland.
- Gevolg is dat we geen sluitende kosteneffectiviteit per instrument hebben. Wel zijn er op een aantal instrumenten specifieke inschattingen gemaakt van de kosteneffectiviteit van dat instrument. Dat geldt bijvoorbeeld voor EV-stimulering. Daar waar deze beschikbaar zijn, zijn deze in antwoord op vragen vermeld (zie vraag 85 en 100).

21

Vraag:

Welke concrete maatregelen bestaan nu of zijn in voorbereiding ten behoeve van thuiswerken en het mijden en spreiden van mobiliteit?

Antwoord:

IenW zet in op zaken zoals communicatie, handreikingen met goede voorbeelden voor werkgevers en het stimuleren van fietsgebruik. Verder maakt het Ministerie van IenW regionaal afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, vervoerders en regionale overheden. De gesprekken hebben in diverse regio's afspraken opgeleverd waarin de

werkgevers zich committeren aan spreiding en verduurzaming van hun woon-werk en zakelijke verkeer. In Den Haag hebben we bijvoorbeeld met acht grote werkgevers (ANWB, Aegon, MN, Nationale Nederlanden, PostNL, T-Mobile, Siemens), de rijksoverheid, de gemeente en de provincie afspraken gemaakt over reizen buiten de spits. En in Oost Nederland is de thuiswerkvoucher geïntroduceerd. Hiermee kunnen werkgevers advies inwinnen om een thuiswerkeraanpak op te stellen, zodat werkgevers (met meer dan 50 werknemers) thuiswerken en spreiden en mijden kunnen stimuleren. Zie antwoord op vraag 34 voor andere voorbeelden, die het resultaat zijn van de regionale werkgeversnetwerken.

Andere ministeries zoals het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid zijn betrokken bij onder andere het maken van afspraken met grote werkgevers en het geven van thuiswerkvergoedingen. Daarbij heeft het Ministerie van Financiën een thuiswerkvergoeding geïntroduceerd die per 1 januari dit jaar ingegaan is. BZK heeft, vanuit haar als rol werkgever van het Rijk, een nieuwe CAO afgesproken waar twee elementen in zitten die het hybride werken ondersteunen: een thuiswerkvergoeding en een vergoeding voor het inrichten van de thuiswerkplek.

22

Vraag:

Wat is de ontwikkeling van het aantal gereden fietskilometers van de afgelopen vijf jaar, uitgesplitst per jaar?

Antwoord:

Tot 2020 was er een geleidelijke stijging van het fietsgebruik. De afgelopen 2 jaar is het fietsgebruik door corona flink gedaald. Dit jaar verwacht het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) herstel tot boven het niveau van 2019. De mobiliteitsontwikkelingen worden gemeten door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Hieronder is de ontwikkeling in fietsgebruik over de periode 2016–2020 weergegeven uit het Mobiliteitsbeeld 2021 van het KIM (waarbij de cijfers van het CBS als bron hebben gediend).

2016: 15,5 miljard kilometer

2017: 16 miljard kilometer

2018: 16 miljard kilometer

2019: 16 miljard kilometer

2020: 13 miljard kilometer

23

Vraag:

Hoeveel vliegbewegingen waren er, uitgesplitst per luchthaven, op de luchthavens van nationale betekenis en hoeveel daarvan waren er in de nacht in de jaren 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

In de bijlage is een overzicht opgenomen van het gerealiseerde vliegverkeer op Schiphol en de luchthavens van nationale betekenis. Voor het overzicht van de realisatie van het aantal vliegtuigbewegingen is gebruik gemaakt van gegevens van luchthavens zelf en van het CBS. Voor wat betreft de nachtperiode is gekeken naar het gerealiseerde verkeer in de periode tussen 23.00–07.00 uur. De registraties van het verkeer zijn in bepaalde gevallen op basis van een gebruiksjaar van een luchthaven dan wel op basis van een kalenderjaar. De overzichten gaan verder alleen uit van groot handelsverkeer (derhalve wordt Lelystad Airport buiten beschouwing gelaten). Tot slot is alleen een overzicht opgenomen van de jaren 2019–2021, omdat gegevens over het uitvoeringsjaar 2022 nog niet beschikbaar zijn.

Zie: Bijlage bij antwoord 23.

24

Vraag:

Hoeveel afval is er jaarlijks vanuit Nederland geëxporteerd in de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de jaarlijkse export van afval. Dit betreft alleen het afval dat met vergunning (kennisgeving) is overgebracht. Van schone monostromen die vallen onder de *groene lijst* zijn geen cijfers beschikbaar, omdat internationaal transport van en naar veel landen vrij is.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
export (kton)	2.878,70	2.699,20	2.535,80	2.746,80	2.782,70	2.682,60	2.962,20	2.756,50	2.945,70	3.454,50

Bron: RWS mei 2022

25

Vraag:

Hoeveel afval is er jaarlijks geïmporteerd in de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de jaarlijkse import van afval. Dit betreft alleen het afval dat met vergunning (kennisgeving) is overgebracht. Van schone monostromen die vallen onder de *groene lijst* zijn geen cijfers beschikbaar, omdat internationaal transport van en naar veel landen vrij is.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
import (kton)	1.979,70	2.644,80	3.635,90	4.857,10	4.936,60	5.622,80	7.347,80	6.248,00	4.200,70	4.553,00

Bron: RWS mei 2022

26

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de jaarlijkse Nederlandse afvalverwerkingscapaciteit over de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:

In de bijgaande bijlage treft u de jaarlijkse verwerkingscapaciteit voor verbranden, storten, vergisten/composteren van gft.

27

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de totale jaarlijkse uitgaven aan de omgevingsdiensten over de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:

Omgevingsdiensten zijn gemeenschappelijke regelingen in het kader van de Wet gemeenschappelijke regelingen en worden gefinancierd door hun opdrachtgevers (provincies en gemeenten). Voor een overzicht van het beschikbare budget per omgevingsdienst verwijs ik u naar de brief van 17 september 2021 (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 300) met daarbij het rapport «Omgevingsdiensten in Beeld».

Uit dit rapport blijkt dat de totale begroting voor omgevingsdiensten ruim 570 miljoen euro per jaar is. Deze 570 miljoen euro zijn de gelden die omgevingsdiensten van hun eigenaren/opdrachtgevers (provincies en gemeenten) ontvangen voor hun taakuitvoering. Deze middelen komen uit het Provincie- en Gemeentefonds.

In de afgelopen 10 jaar zijn in aanvulling op deze begroting op specifieke inhoudelijke thema's vanuit het Rijk verschillende middelen beschikbaar gesteld ter versterking van de uitvoering van VTH-taken. Het is niet mogelijk om deze uitgaven uit te splitsen over 10 jaar omdat deze middelen ter versterking dienen en niet allemaal jaarlijks worden uitgekeerd. De Meerjarenagenda versterking Omgevingsveiligheid is een voorbeeld waar vanuit de lenW begroting middelen zijn vrijgemaakt voor o.a. omgevingsdiensten en veiligheidsregio's om de uitvoering te versterken. Deze middelen zijn door het Rijk niet direct verstrekt aan omgevingsdiensten, maar lopen via de opdrachtgevers (provincies en gemeenten) of Omgevingsdienst NL (Kamerstuk 28 089, nrs. 135 en 184).

28

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de totale jaarlijkse uitgaven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de afgelopen 10 jaar?

Antwoord:

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de jaarlijkse uitgaven van de ILT over de afgelopen tien jaar (bedragen in mln euro). De uitgaven zijn gebaseerd op de totale lasten, zoals deze elk jaar zijn opgenomen in de batenlasten paragraaf voor de ILT in de jaarverslagen.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
150,9	144,2	151,0	146,1	152,2	156,0	156,0	156,9	175,8	184,4

29

Vraag:

Waarom hoeft Tata Steel van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied niet te voldoen aan de Europese normen voor de uitstoot van schadelijke stoffen?

Antwoord:

Ook Tata Steel moet zich houden aan de geldende Europese normen voor de uitstoot van schadelijke stoffen. Het is wel zo dat op basis van die Europese regels voor bestaande installaties andere regels gelden dan voor nieuwe. Dat heeft onder andere te maken met de beperkte mogelijkheid om bestaande installaties technisch aan te passen. Binnen de wetgeving kan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied emissies zo ver mogelijk verlagen, maar niet één op één de strenge normen opleggen die gelden voor nieuwe installaties.

30

Vraag:

Wat is er gedaan om de op 5,5 miljard euro begrote milieuschade die ontstaan is door een gebrekkig stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-stelsel) tegen te gaan?

Antwoord:

Het is essentieel om het VTH-stelsel te versterken en daardoor milieuschade te voorkomen. Het rapport van de commissie Van Aartsen «Om de leefomgeving. Omgevingsdiensten als gangmaker voor het bestuur» (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 295) luidt hiervoor de noodklok en heeft de urgentie bij alle partijen in het VTH-stelsel stevig op de kaart gezet. Sinds het verschijnen van het rapport van de commissie Van Aartsen zijn de volgende acties ingezet. Hierbij heeft het destijds demissionaire kabinet zoveel mogelijk bouwstenen voor het missionaire kabinet opgeleverd.

1. Onderzoek «Omgevingsdiensten in beeld» (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 300): op advies van de commissie Van Aartsen is een snel aanvullend onderzoek gedaan naar de data van de omgevingsdiensten;
2. Juridisch onderzoek (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 300): om inzichtelijk te krijgen hoe de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen juridisch opgevolgd kunnen worden, is een juridisch onderzoek uitgevoerd;
3. Kamerbrief versterking VTH-stelsel d.d. 13 december jl. (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 311): in deze Kamerbrief is – in afstemming met de Ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Justitie en Veiligheid – aangegeven welke acties ingezet moeten worden om de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen op te volgen;
4. Regiobijeenkomsten: om de voorgestelde acties uit de Kamerbrief versterking VTH-stelsel met alle partijen in het VTH-stelsel te delen en te bespreken, zijn in januari jl. een vijftal regiobijeenkomsten voor provincies, gemeenten en omgevingsdiensten georganiseerd;
5. Pressurecooker milieucriminaliteit: om een eerste stap te zetten in de opvolging van aanbeveling c van de commissie Van Aartsen (inzet, capaciteit en prioriteit van de strafrechtelijke handhaving en vervolging) is op 30 maart jl. een pressurecooker milieucriminaliteit met alle betrokkenen georganiseerd. Het vervolg vindt op 30 juni a.s. plaats;
6. Brief aan provincies over basistakenpakket: in april jl. is een brief (Kamerstuk 22 343 en 28 663, nr. 315) aan de provincies gestuurd waarin hun wordt verzocht om hun systeemrol in het interbestuurlijk toezicht op te pakken en ervoor te zorgen dat alle gemeenten de basistaken bij omgevingsdiensten onderbrengen. Dit is de opvolging van aanbeveling d van de commissie Van Aartsen.
7. Opzetten interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP): de versterking van het VTH-stelsel kan alleen worden gedaan met de inzet van alle partijen in het VTH-stelsel. Hiervoor is het IBP opgezet dat vanaf 1 juli a.s. aan de slag gaat. Het programmaplan voor het IBP ontvangt uw Kamer voor het zomerreces.

31

Vraag:

Hoeveel milieuschade is er concreet voorkomen door daden van het kabinet in 2021?

Antwoord:

Er is geen concreet onderzoek gedaan naar hoeveel milieuschade in 2021 voorkomen is door daden van het kabinet. Daarbij is het ook lastig om aan te tonen wat voorkomen is. Dit is niet zichtbaar te maken. Alle inzet van het kabinet is nu gericht op het versterken van het stelsel.

32

Vraag:

Hoeveel geld is er in 2021 uitgegeven aan busvervoer (zonder de beschikbaarheidsvergoeding)?

Antwoord:

De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor het busvervoer. De decentrale overheden betalen een exploitatiesubsidie om een deel van de kosten van het openbaarvervoerbedrijf te dekken. De kosten van busvervoer worden verder gedekt door inkomsten uit het studentenkaartcontract en kaart- en abonnementverkoop aan reizigers. Bedoelde exploitatiesubsidies worden jaarlijks gepubliceerd in de Staat van het Regionale OV. De meest recente uitgave van KpVV-CROW (december

2021) informeert op pagina 13 over de subsidies in de periode 2018 – 2020. Van een aantal multimodale concessies is alleen de totale exploitatiesubsidie bekend.

33

Vraag:

Waaruit bestaan de kosten van 26,7 miljoen euro die zijn gemaakt voor luchtvaart?

Antwoord:

Dit betreffen alle uitgaven van de directie Luchtvaart in 2021. Conform de Rijksbegrotingsvoorschriften vindt er verantwoording plaats over deze uitgaven op artikel 17 van de HXII-begroting. Hier wordt toegelicht waar deze uitgaven aan zijn besteed.

34

Vraag:

Wat hebben de gevoerde gesprekken met werkgevers over spreiden en mijden en hybride werken opgeleverd?

Antwoord:

De gesprekken hebben in diverse regio's afspraken opgeleverd waarin de werkgevers zich committeren aan spreiding en verduurzaming van hun woon-werk en zakelijke verkeer. In Den Haag hebben we bijvoorbeeld met acht grote werkgevers (ANWB, Aegon, MN, Nationale Nederlanden, PostNL, T-Mobile, Siemens), de rijksoverheid, de gemeente en de provincie afspraken gemaakt over reizen buiten de spits. En in Oost Nederland is de thuiswerkvoucher geïntroduceerd. Hiermee kunnen werkgevers advies inwinnen om een thuiswerkeraanpak op te stellen, zodat werkgevers met meer dan 50 werknemers thuiswerken en spreiden en mijden kunnen stimuleren.

Er zijn in Nederland zo'n 20 regionale werkgeversnetwerken. Waarbij in totaal ruim 4000 werkgevers zijn aangesloten, met een bereik van meer dan 800 duizend werknemers. Vanuit deze netwerken worden allerlei initiatieven geïnitieerd om duurzame mobiliteit te stimuleren. Een aantal voorbeelden:

- Bijna alle netwerken nemen actief deel aan de zowerkthet campagne en de campagne thuiswerkgever van het jaar.
- Alle netwerken maken gebruik van een mobiliteitsscan om werkgevers te adviseren over het woon-werkverkeer van hun werknemers (anders, minder, schoner reizen).
- De thuiswerkvoucher die door de provincie Overijssel is ontwikkeld wordt ook in andere regio's toegepast.
- Bijna alle netwerken hebben de afgelopen twee jaar webinars, ronde tafelgesprekken, community bijeenkomst georganiseerd rondom het thema hybride werken / thuiswerken / spreiden en mijden.
- Er is binnen de regionale netwerken meer focus op de implementatie van maatregelen en kennisdeling rondom hybride werken.
- Breikers (regio Amsterdam) geeft bijvoorbeeld aan dat «werken op afstand» het brandpunt van hun advisering is geworden (hoofddopdracht).
- Goedopweg geeft werkgevers ondersteuning bij het implementeren van hybride werken en heeft een doelstelling geformuleerd van 40% thuiswerken. Ook wordt gekeken naar de start- en eindtijden van onderwijsinstellingen in verband met spreiden onderwijs.
- Friesland (Werk Slim, Reis Slim) heeft colлетours georganiseerd rondom hybride werken en reizen voor woon-werk.
- Groningen Bereikbaar: Gronings Roost -> afspraken over aanvangstijden van scholen, ziekenhuizen en kantoorpersoneel met als doel

zoveel mogelijk spreiding. Het OV-bureau en onderwijsinstellingen maken nog steeds afspraken over drukke momenten in het OV. Met Campus Groningen afspraken gemaakt dat spreiden en mijden op de agenda is blijven staan en is opgenomen in strategisch uitvoeringsprogramma tot 2030.

- Zuid-Limburg Bereikbaar heeft een thuiswerk en flexwerkscan die wordt ingezet om werkgevers te adviseren.

35

Vraag:

Hoeveel CO₂ bespaart het programma bereikbaarheid op de weg, zowel in de mobiliteitssector (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

In het SER-advies «Toekomstagenda Hybride werken» is vastgesteld dat het hybride werken verschillende maatschappelijke gevolgen kan hebben. Zo kan het woon-werkverkeer afnemen, met als gevolg minder files en minder CO₂-uitstoot. De SER adviseert om nader onderzoek te doen naar de effecten van hybride werken op de CO₂-uitstoot op de langere termijn. Het Ministerie van IenW is met het KIM in overleg hoe we dit vorm kunnen geven binnen bestaande onderzoeken.

In de KEV2021 is wel een structureel CO₂-effect van thuiswerken verondersteld: *«De voor 2030 geraamde uitstoot van broeikas-gassen door mobiliteit valt in de KEV 2021 circa 2,8 megaton lager uit dan in de KEV 2020. Dit is het gevolg van nieuw beleid dat in de KEV 2021 is verwerkt, maar ook van meer thuiswerken, een lagere economische groei en van aanpassingen in de modellering» (p. 180).»*

36

Vraag:

Hoeveel euro kost het programma bereikbaarheid op de weg?

Antwoord:

Het ministerie werkt aan een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid. Voor het hoofdwegennet (HWN) betekent dit dat de noodzakelijke capaciteit – om de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk met voorspelbare reistijden te realiseren – beschikbaar is en komt. Dat doen we door voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten (via het MIRT) en de uitvoering van het beheer, onderhoud, vervanging en verkeersmanagement op het hoofdwegennet. De uitgaven hiervoor worden verantwoord op artikel 12 van het Infrastructuurfonds. In 2021 is € 4,6 mln. uitgegeven aan Verkeersmanagement (verkeersgeleiding en hulpverlening), € 845 mln. aan Beheer, Onderhoud en Vervanging op het HWN, € 634 mln. aan Aanleg (realisatie, planuitwerking en verkenning) op het HWN, € 734 mln. aan geïntegreerde contractvormen (DBFM) en € 735 mln. aan netwerkgebonden kosten (o.a. apparaatskosten RWS). Totaal is daarmee in 2021 € 2.952 mln. uitgegeven aan het verbeteren van de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op het Hoofdwegennet.

37

Vraag:

Hoeveel CO₂ per euro levert het programma bereikbaarheid op de weg op, zowel in de mobiliteitssector (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

PBL berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen, wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's. Om die reden is het op dit moment niet mogelijk om een uitspraak te doen over hoeveel CO₂ per euro de werkgevers-aanpak en de aanpak hybride werken oplevert. Zie hiervoor ook de kanttekeningen die worden genoemd in antwoord op vraag 20.

In het SER-advies «Toekomstagenda Hybride werken» is vastgesteld dat het hybride werken verschillende maatschappelijke gevolgen kan hebben. Zo kan het woon-werkverkeer afnemen, met als gevolg minder files en minder CO₂-uitstoot. De SER adviseert om nader onderzoek te doen naar de effecten van hybride werken op de CO₂-uitstoot op de langere termijn. Het Ministerie van IenW is met het KIM in overleg hoe we dit vorm kunnen geven binnen bestaande onderzoeken.

38

Vraag:

Hoeveel geld is er in 2021 uitgegeven voor de zeven regionale pilots van Mobility as a Service (MaaS)?

Antwoord:

Aan de zeven regionale pilots van Mobility as a Service (MaaS) is in 2021 ca. € 1.5 mln van het beschikbare budget uitgegeven. IenW draagt voor alle pilots gedurende de gehele looptijd (2019–2022) in totaal maximaal € 7.1 mln bij. De afspraak is dat regio's eenzelfde bedrag bijdragen volgens het principe van 50% cofinanciering.

39

Vraag:

Op welke manier wordt gestuurd op meer circulariteit bij de inkoop van ongeveer 6 miljard euro door Rijkswaterstaat (RWS) en het ministerie?

Antwoord:

Rijkswaterstaat neemt duurzaamheid en circulariteit al mee in haar aanbestedingen richting de markt middels technisch instrumentarium zoals: Dubocalc en MKI (de milieukostenindicator). Rijkswaterstaat gebruikt de MKI-waarde als kwaliteitscriterium bij aanbestedingen volgens de methodiek van de beste prijs/kwaliteitverhouding (BPKV). Ook wordt ingezet op hergebruik van materiaal. Een voorbeeld daarvan is de aanpak om de bestaande Westboog van de Van Brienenoordburg te renoveren om de Oostboog te vervangen.

40

Vraag:

Hoe borgt u dat circulair inkopen standaard een onderdeel wordt van het inkoopproces in de aanbestedingen, waardoor de overheid «launching customer» wordt?

Antwoord:

Rijkswaterstaat zet in op duurzaam materiaal gebruik door middel van de standaard werkwijze duurzaam inkopen. Daarnaast brengt Rijkswaterstaat voor de belangrijkste materialen in kaart hoe deze circulair te gebruiken zijn. Daarvoor zijn transitiepaden per materiaalketen opgezet. Thema's die daarbij spelen zijn schaarste, milieu-impact, circulaire risico's, waarde-behoud, primaire/ secundaire/ hernieuwbare materialen, prijsstijgingen van materialen plus de doorwerking op de financiële middelen en beschikbaarheid van voorraden.

41

Vraag:

Hoeveel containers worden er nu per spoor, via de binnenwateren en via de weg vervoerd?

Antwoord:

Er worden geen cijfers van de totale aantallen vervoerde containers per modaliteit in Nederland bijgehouden. Hierbij wordt meer gekeken naar de vervoerde ladinggewichten. Wat betreft de aantallen vervoerde containers beschikken we wel over de containerstromen van en naar de Rotterdamse haven. Gelet op de positie van Rotterdam als de grootste containerhaven in Nederland geeft dit een goede indicatie van de verdeling van het containervervoer over de modaliteiten.

De meest actuele cijfers (2020) zijn daarbij:

	Vervoer ladinggewicht (x 1.000 ton)	Vervoerde containers Rotterdam- achterland (x 1000)	Vervoerde containers Rotterdam-achterland (in procenten)
wegtransport	684.241	5.296	56,9%
binnenvaart	349.006	3.026	32,6%
Spoorvervoer	40.017	978	10,5%
Totalen	1.033.264	9.300	100,0%

42

Vraag:

Met welke middelen zal het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (hierna: Toekomstbeeld OV) worden gefinancierd en uitgevoerd?

Antwoord:

Samen met de decentrale overheden worden in de bestuurlijke overleggen MIRT afspraken gemaakt over de inzet van de beschikbare middelen zowel bij het Rijk als de regio. Investerings vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden op dit moment voornamelijk verricht vanuit het Mobiliteitsfonds. Zo worden de OV- en spoorambities afgewogen in de bredere mobiliteitsopgave in Nederland.

43

Vraag:

Hoeveel kost het om openbaar vervoer (ov) gratis te maken voor lage inkomens? Is het uitvoerbaar en wat levert het op?

Antwoord:

De rijksoverheid heeft bij de marktordening van het OV veel van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de reizigersopbrengsten gedecentraliseerd. Een reëel antwoord op deze vragen vereist een uitvoeriger uitvraag bij de decentrale overheden en vervoerders. Het geven van een indicatie van de kosten van gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen, i.c. lage inkomens, is lastig omdat er veel aannames gedaan moeten worden. Aannames over opbrengstenderving, groei van de reizigerskilometers, maar ook het effect op het OV aanbod. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid doet momenteel onderzoek naar effecten op de mobiliteit van prijsprikkels in het OV (o.a. wie gaan er meer/minder reizen, waar komen deze reizigers vandaan). Er zijn voorbeelden te vinden van gratis/goedkoper ov voor doelgroepen als mensen met lage inkomens in binnen- en buitenland. Wanneer daar ook effectstudies van zijn worden deze meegenomen in het onderzoek. De verwachting is dat het rapport dit najaar naar uw Kamer wordt gezonden.

44

Vraag:

Hoeveel kost het om de tarieven voor ov te halveren voor lage inkomens? Is het uitvoerbaar en wat levert het op?

Antwoord:

De rijksoverheid heeft bij de marktordening van het OV veel van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de reizigersopbrengsten gedecentraliseerd. Een reëel antwoord op deze vragen vereist een uitvoeriger uitvraag bij de decentrale overheden en vervoerders. Het geven van een indicatie van de kosten van gratis openbaar vervoer voor bepaalde doelgroepen, i.c. lage inkomens, is lastig omdat er veel aannames gedaan moeten worden. Aannames over opbrengstenderving, groei van de reizigerskilometers, maar ook het effect op het OV aanbod. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid doet momenteel onderzoek naar effecten op de mobiliteit van prijsprikkels in het OV (o.a. wie gaan er meer/minder reizen, waar komen deze reizigers vandaan). Er zijn voorbeelden van gratis/goedkoper ov voor doelgroepen als mensen met lage inkomens in binnen- en buitenland. Wanneer daar ook effectstudies van zijn worden deze meegenomen in het onderzoek. De verwachting is dat het rapport dit najaar naar uw Kamer wordt gezonden.

45

Vraag:

Hoeveel kost het om ov gratis te maken voor iedereen? Is het uitvoerbaar en wat levert het op?

Antwoord:

In het OV gaat circa € 5 miljard aan reizigersinkomsten om. Wanneer het OV gratis wordt gemaakt, vervallen die inkomsten. Naast de € 5 miljard komen er dan naar alle waarschijnlijkheid nog kosten bij voor extra voertuigen en personeel vanwege de toegenomen vraag naar OV. En mogelijk extra investeringen in infrastructuur om de groei te faciliteren. Naast de extra kosten zijn er ook besparingen, zoals op het OV betaalstelsel en controlepersoneel.

Het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid naar o.a. effecten van prijsprikkels in het OV, dat momenteel wordt uitgevoerd, zal inzichtelijk maken welke effecten van gratis OV verwacht mogen worden. De verwachting is dat het rapport dit najaar naar uw Kamer wordt gezonden.

46

Vraag:

Met welke daling van de tarieven voor ov worden reizigers het meest gestimuleerd om over te stappen van de auto naar het openbaar vervoer?

Antwoord:

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid doet momenteel onderzoek naar de effecten van prijsprikkels in het OV. De verwachting is dat het rapport dit najaar naar uw Kamer wordt gezonden.

47

Vraag:

Wanneer is het programma Luchtruimherziening afgerond?

Antwoord:

Het programma Luchtruimherziening is gericht op een integrale herziening van het luchtruim en heeft vanwege zijn complexiteit en omvang een lange doorlooptijd. Het programma voorziet derhalve in een

stapsgewijze implementatie. De implementatie is voorzien van 2025 tot en met 2035.

48

Vraag:

Welke stappen binnen het programma Luchtruimherziening kunnen worden versneld?

Antwoord:

Het programma werkt aan de stapsgewijze invoering van een nieuw operationeel concept dat zich richt op het behalen van concrete positieve effecten op het vlak van duurzaamheid en in het bijzonder geluid. Dit concept werkt met een vergrote inzet van vaste naderingen gecombineerd met continu klimmen en dalen. Het programma onderzoekt de mogelijkheden om de eerste implementatie stappen op dit gebied te versnellen, met name rondom Schiphol.

Nog voor de zomer wordt uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het programma via een periodieke voortgangsrapportage.

49

Vraag:

Welke 26 gemeenten hebben aangekondigd om zero-emissiezones voor stadslogistiek in te voeren?

Antwoord:

Inmiddels hebben de volgende 27 gemeenten een besluit tot invoering van een zero-emissiezone genomen: Almere, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Assen, Delft, Den Haag, Deventer, Dordrecht, Ede, Eindhoven, Enschede, Gouda, Groningen, Haarlem, Hilversum, 's Hertogenbosch, Hoorn, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zaanstad en Zwolle. Tevens wordt op Schiphol een zero-emissie zone ingesteld.

50

Vraag:

Hoeveel CO₂ bespaart het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek, zowel in de mobiliteitssector (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

De zero-emissiezones voor stadslogistiek in de 30–40 grotere gemeenten van Nederland zorgen naar verwachting gezamenlijk voor een CO₂-reductie van ca. 1 Mton CO₂ in 2030. Dit wordt ondersteund door de studie van Decamod in 2021 (<https://topsectorlogistiek.nl/wp-content/uploads/2021/03/20210223-Zero-emissiezones-in-de-praktijk-TNO-Decamod-Effectrapportage.pdf>).

51

Vraag:

Hoeveel euro kost het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek, zowel voor gemeenten als het ministerie?

Antwoord:

In 2019 is een Kosten Baten Analyse uitgevoerd door Buck Consultants International in opdracht van het ministerie (https://www.opwegnaarzes.nl/application/files/9516/5392/7545/20191280_Nul-emissiezone_Stadslogistiek_2025_-_Kosten_en_Baten_vier_Archetypen_-_Hoofdrapport_Final.pdf). Hieruit bleek dat het investeren in een zero-emissiezone leidt tot belangrijke collectieve baten en dat met een grotere omvang van de nul-emissiezone leidt tot een hoger maatschap-

pelijk rendement omdat collectieve baten harder toenemen dan de extra investeringen die voor implementatie nodig zijn. De kosten per gemeente verschillen, variërend van circa 0,6 miljoen tot 1,2 miljoen (zie slide 32 van de Kosten Baten Analyse). De voornaamste kosten zijn de aanschaf of lease en het plaatsen van handhavingssystemen (ANPR-camera's of scan-auto's) en bebording en bijvoorbeeld (extra) personeelskosten voor de instelling van de zone. De jaarlijkse operationele kosten die doorlopen zijn de licenties, handhaving en het beheer en onderhoud.

De kosten kunnen per gemeente ook lager zijn om een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te stellen wanneer een gemeente er al een milieuzone, parkeerregime of selectief toegangsbeleid geldt. Zij kunnen bestaande systemen ook benutten voor handhaving van de zero-emissiezone. Deze lagere kosten effecten zijn niet meegenomen in bovengenoemde range van 0,6 tot 1,2 miljoen.

Er is per jaar circa 1 miljoen beschikbaar voor de ondersteuning van gemeenten. Hierbij gaat het om rechtstreekse ondersteuning als bijvoorbeeld ondersteuning in de vorm van onderzoeken die voor alle gemeenten van toepassing zijn.

Kosten die niet direct op zero-emissie zones zien, maar hier wel mee samenhangen zijn de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) die op 15 maart 2021 in werking is getreden en waar in 2021 22 miljoen voor beschikbaar is. Het plafond van 2022 is ook op 22 miljoen vastgesteld.

Daarnaast is in 2021 11 miljoen ingezet voor de projectsoort «learning by using» via de Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-3).

52

Vraag:

Hoeveel CO₂ per euro levert het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek op, zowel in de mobiliteitssector (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

Zoals in het antwoord van vraag 50 opgenomen: de zero-emissiezones voor stadslogistiek in de 30–40 grotere gemeenten van Nederland zorgen naar verwachting gezamenlijk voor een CO₂-reductie van ca. 1 Mton CO₂ in 2030. Dit wordt ondersteund door de studie van Decamod in 2021. (https://www.opwegnaarzes.nl/application/files/9516/5392/7545/20191280_Nul-emissiezone_Stadslogistiek_2025_-_Kosten_en_Baten_vier_Archetypen_-_Hoofdrapport_Final.pdf).

PBL berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's. Om die reden is het op dit moment niet mogelijk om uitspraak te doen over hoeveel CO₂ per euro het invoeren van een zero-emissiezones voor stadslogistiek oplevert. Zie hiervoor ook de kanttekeningen die worden genoemd in antwoord op vraag 20.

53

Vraag:

Hoeveel woningen zijn in de afgelopen 10 jaar geïsoleerd of gesloopt als gevolg van geluidsregels of regels volgend uit het Luchthavenindelingsbesluit (LIB), uitgesplitst per jaar?

Antwoord:

Om overlast van vliegtuiggeluid en de gevolgen hiervan voor de leefomgeving te beperken, zijn geluidsgevoelige objecten (zoals huizen en scholen) geïsoleerd.

Onder het geluidsisolatieprogramma Schiphol (GIS) zijn in totaal 9875 woningen geïsoleerd. Na 2012 zijn er onder het GIS-programma geen woningen meer geïsoleerd, omdat het GIS-programma eind 2012 is beëindigd.

Uit de door de Stichting Leefomgeving Schiphol verstrekte gegevens blijkt dat onder het Programma Individuele Maatregelen van de Stichting de afgelopen 10 jaar 107 woningen zijn geïsoleerd.

Uit de door RWS verstrekte cijfers blijkt dat binnen de LIB-veiligheidsloopzone de afgelopen 10 jaar in totaal 8 woningen zijn gesloopt. Binnen de LIB-geluidsloopzone zijn de afgelopen 10 jaar in totaal 6 woningen gesloopt.

Sloopzone externe veiligheid; Aantal gesloopte woningen

2012; 2

2013; 2

2014; 1

2015; 2

2020; 1

Sloopzone LIB-gebied; Aantal gesloopte woningen

2012; 4

2013; 1

2015; 1

54

Vraag:

Met welke middelen wordt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets gefinancierd en uitgevoerd?

Antwoord:

We verwachten uw Kamer in juni te informeren over het vervolg op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (kamerstuk 31 305, nr. 362).

55

Vraag:

Hoeveel procent minder primaire grondstoffen gebruikt Nederland sinds het besluit om toe te werken naar een circulaire economie van 2016? Ligt de regering op schema om over acht jaar 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken?

Antwoord:

Van 2016 tot 2018 vertoont het gebruik van primaire abiotische grondstoffen een lichte daling. Sinds 2016 wordt voor de Nederlandse consumptie 0,3 procent per jaar minder gebruikt en 1,4 procent per jaar voor de gehele economie (dit is inclusief export). PBL stelt vast in de Integrale CE rapportage (2021) dat als deze trends zich voortzetten, dit niet zal leiden tot de gewenste halvering van de hoeveelheid abiotische grondstoffen in 2030.

Tussen 2010 en 2018 is de zogeheten grondstoffenefficiëntie wel toegenomen met 12 procent. Dit betekent dat er steeds minder grondstoffen nodig zijn voor het genereren van dezelfde toegevoegde waarde of dat met de inzet van dezelfde hoeveelheid grondstoffen meer toegevoegde waarde is gegenereerd.

Het is van belang aan te merken dat grondstoffenmonitoring tijd vergt en dat de meest actuele cijfers uit 2018 dateren. Deze cijfers geven dus zicht op de periode waarin de transitie net is ingezet. PBL zal in januari 2023 de cijfers van 2020 publiceren.

Met het Nationale Programma Circulaire Economie dat in het najaar verschijnt zullen weer nieuwe stappen worden gezet richting een circulaire economie.

56

Vraag:

Hoeveel procent minder grondstoffen wordt er in de bouw gebruikt sinds het besluit van 2016 om toe te werken naar een circulaire economie?

Antwoord:

CBS laat in de materiaalmonitor (2021) geen verschuiving zien in het grondstoffengebruik van de bouw tussen 2016 en 2018 (2018 is het laatste jaar waarover cijfers in de monitor beschikbaar zijn). Het bouwen van huisvesting, wegen e.d. gaat immers door. Een transitie naar een circulaire (bouw-)economie betekent dat er minder *primaire* grondstoffengebruik, minder afval en minder emissies zijn, een bouw met (veel) minder milieu-impact dus, waaronder minder gebruik van primaire (fossiele) grondstoffen. Het rapport «Materiaalstromen in de bouw en infra – *Materiaalstromen, milieu-impact en CO₂-emissies in 2019, 2030 en 2050*», laat over het jaar 2019 het volgende zien:

Bij *ongewijzigde* bouwwijze blijft de totale instroom van materialen exclusief ophoogzand, grond en klei in de bouw stabiel op een niveau van 44 Mton in 2030, waarna deze naar verwachting daalt naar circa 40 Mton in 2050. De inzet van beleid is gericht op het verlagen van de milieu-impact van de bouw (Kamerstuk 32 852 en 32 847, nr. 94) en ook het versnellen van de verduurzaming van de gebouwde omgeving (het Beleidsprogramma versnelling verduurzaming gebouwde omgeving, zie rijksoverheid.nl), het toewerken naar een klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (strategie KCI), het stimuleren van recycling en hergebruik van materialen en bijvoorbeeld ook het stimuleren van biobased producten gemaakt van duurzame grondstoffen (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1039), circulair en conceptueel bouwen en inzet van Buyer Groups om ook de vraag naar primaire grondstoffen en daarmee de milieubelasting van de bouw in de toekomst omlaag te brengen.

57

Vraag:

Hoeveel procent minder grondstoffen wordt er in de maakindustrie gebruikt sinds het besluit van 2016 om toe te werken naar een circulaire economie?

Antwoord:

CBS laat in de materiaalmonitor (2021) geen verschuiving zien in het grondstoffengebruik van de maakindustrie tussen 2016 en 2018 (2018 is het laatste jaar waarover cijfers in de monitor beschikbaar zijn). Deze cijfers geven dus zicht op de periode waarin de transitie net is ingezet. Sinds de start van het Rijksbrede Programma Circulaire Economie (en in het bijzonder de transitieagenda circulaire maakindustrie) wordt veel ondernomen om op termijn een daling in het grondstoffengebruik binnen de maakindustrie te bewerkstelligen.

58

Vraag:

Hoeveel procent minder grondstoffen wordt er in de textielindustrie gebruikt sinds het besluit van 2016 om toe te werken naar een circulaire economie?

Antwoord:

CBS laat in de materiaalmonitor (2021) geen verschuiving zien in het grondstoffengebruik van de textielindustrie tussen 2016 en 2018 (2018 is het laatste jaar waarover cijfers in de monitor beschikbaar zijn).

Sinds het verschijnen van het Beleidsprogramma circulair textiel in april 2020 (Kamerstuk 32 852, nr. 116) laat lenW jaarlijks de doelstellingen uit het beleidsprogramma monitoren in de textielmonitor. De textielmonitor van afgelopen voorjaar (die op 22 april 2022 naar de Tweede Kamer is gestuurd) ziet op het jaar 2020. In die monitor komt naar voren dat in 2020 er 20 procent minder textiel op de Nederlandse markt is gebracht ten opzichte van 2018. Hierbij dient te worden opgemerkt dat 2020 gelet op de pandemie een atypisch jaar is. Het beleidsprogramma circulair textiel bevat ambitieuze doelstellingen voor circulariteit, waaronder een halvering van de ecologische voetafdruk van de textielsector. In de komende jaren zal het effect van het beleid zichtbaar worden.

59

Vraag:

Hoeveel procent van het huishoudelijk afval beslaat luiers? Wordt eraan gewerkt om luiers te recyclen?

Antwoord:

Uit het meest recente rapport over de samenstelling van huishoudelijk restafval blijkt dat het 3-jaarlijkse gemiddelde percentage van luier- en incontinentiemateriaal in het huishoudelijk afval op 7,9% ligt. Nederland is een van de weinige Europese landen waar daadwerkelijk luiers worden gerecycled, hoewel de omvang nog beperkt is. De recyclingcapaciteit van luier- en incontinentiemateriaal in Nederland is op dit moment 15 Kton. RVO Nederland heeft onlangs in opdracht van het Ministerie van EZK subsidies verstrekt voor twee extra luierrecyclinginstallaties in Nederland. Hierdoor wordt de beoogde recyclingcapaciteit in Nederland 66 Kton.

60

Vraag:

Hoeveel gemeenten nemen er inmiddels deel aan het Schone Lucht Akkoord (hierna: SLA)?

Antwoord:

Op 1 mei 2022 had het Schone Lucht Akkoord 99 deelnemers. Naast de rijksoverheid zijn dit alle 12 provincies en 86 gemeenten.

61

Vraag:

Hoe worden meer gemeenten gestimuleerd om deel te nemen aan het SLA?

Antwoord:

De boodschap aan alle gemeenten is dat de deuren van het Schone Lucht Akkoord open staan voor nieuwe deelnemers. Zo heeft de stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord in december 2021 alle gemeenten per brief gevraagd om deel te nemen aan het Schone Lucht Akkoord. Ook wordt actief informatie verspreid over het Schone Lucht Akkoord naar alle gemeenten. Deze informatie wordt gedeeld via nieuwsbrieven, (sociale) media en via het jaarcongres dat op 30 mei 2022 op de Floriade is

georganiseerd. Provincies en gemeenten spelen een belangrijke rol, zij betrekken andere gemeenten in de regio ook actief bij het Schone Lucht Akkoord en informeren hen over het belang, de mogelijkheden en meerwaarde van deelname. Tenslotte is in de specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord dit jaar de mogelijkheid opgenomen om cofinanciering aan te vragen voor regionale samenwerkingsinitiatieven om daarmee met name kleinere gemeenten te stimuleren om zich aan te sluiten bij het Schone Lucht Akkoord.

62

Vraag:

Hoeveel procent van de kleine plastic flesjes wordt op dit moment gescheiden ingezameld?

Antwoord:

Op dit moment kan er nog geen representatief inzamelpercentage gemeld worden. De Stichting Afvalfonds Verpakkingen rapporteert in 2023 over de inzamelresultaten van plastic drankflessen over het gehele kalenderjaar 2022. Vanwege de seizoensinvloeden en daarmee samenhangende vertragingseffecten tussen het moment van «op de markt komen» en het moment van inzameling, kunnen voorlopige cijfers over 2022 niet eenvoudig worden geëxtrapoleerd.

Overigens wordt in de rapportage geen onderscheid tussen grote en kleine flessen gemaakt, aangezien de wettelijke inzameldoelstelling waarvoor de rapportage dient dat onderscheid ook niet kent.

63

Vraag:

Wanneer worden de aanbevelingen van de commissie-Van Aartsen geïmplementeerd?

Antwoord:

In de Kamerbrief versterking VTH-stelsel van 13 december jl. (Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 311) is door het demissionaire kabinet aangegeven welke acties nodig zijn om de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen op te volgen. Hierbij is aangegeven dat voor de versterking van het VTH-stelsel de inzet van alle partijen in het VTH-stelsel nodig is. Rijk, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten staan dan ook gezamenlijk aan de lat om deze versterking vorm te geven waarbij ik als stelselverantwoordelijke regie voer. Alle genoemde partijen stellen gezamenlijk het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP) op. Het programmaplan van het IBP zal ik uw Kamer voor het zomerreces toesturen. De komende twee jaren werken partijen in het IBP aan de versterking van het VTH-stelsel. Hiermee wordt opvolging gegeven aan de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen.

64

Vraag:

Hoeveel is de bijdrage aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) geweest voor corona-gerelateerde tegenvallers?

Antwoord:

De bijdrage aan het CBR voor coronagerelateerde tegenvallers was in totaal € 27,6 miljoen. Dit bestaat uit een bedrag van € 18,8 miljoen voor de financiële gevolgen van corona in 2020 en een bedrag van € 8,8 miljoen voor de coronagerelateerde tegenvallers in 2021.

65

Vraag:

Waarom heeft het CBR de bijdrage uitgegeven voor corona-gerelateerde tegenvallers?

Antwoord:

De begrotingsbijdrage voor coronagerelateerde tegenvallers is ten eerste gebruikt voor de extra kosten voor de bedrijfsactiviteiten na de herstart van de dienstverlening. Dit betreft onder andere de inzet van medewerkers voor deurbeleid en verstrekking van mondklappers en handgel voor iedere klant en medewerker. Ten tweede is het gebruikt voor de aanvullende arbeids- en facilitaire kosten doordat een deel van de dienstverlening (theorie-examens en educatieve maatregelen) gedurende een groot deel van het jaar slechts op basis van 50% zaalbezetting (1,5 meter afstand) kon worden aangeboden. Ten derde is de bijdrage ingezet ter dekking van de aanvullende kosten die zijn gemaakt voor het werven en opleiden van extra examinatoren voor het inhalen van de uitgestelde praktijkexamens.

66

Vraag:

Hoeveel extra rij-examinatoren (of ander personeel) heeft het CBR aangenomen met behulp van de bijdrage voor corona-gerelateerde tegenvallers?

Antwoord:

In december 2021 zijn 18 nieuwe examinatoren gestart met het afnemen van examens. In januari, februari en april 2022 zijn de volgende klassen met examinatoren in opleiding gegaan. Naar verwachting zullen er in de komende maanden circa 40 nieuwe examinatoren uit de opleiding stromen. De extra coronabijdrage is gebruikt voor de dekking van de incidentele kosten (werven en opleiden). De structurele kosten van de extra examinatoren (de salariskosten) worden betaald uit de inkomsten uit de examentarieven.

67

Vraag:

Wat is de uitsplitsing per vervoersbedrijf, vervoersregio of overheid die gelden uit de beschikbaarheidsvergoeding ov (BVOV) hebben gekregen?

Antwoord:

De omvang van de beschikte bedragen beschikbaarheidsvergoeding ov 2021 per (groep van) concessieverleners:

- Rijk (HRN-concessie): € 800 miljoen
- Stadsregio's MRDH en VRA: € 340 miljoen
- Overige overheden: € 220 miljoen

68

Vraag:

Wordt er een garantie gegeven aan openbaarvervoerbedrijven (ov-bedrijven) dat zij in 2023 ook aanspraak kunnen maken op de BVOV indien de reizigersaantallen nog niet op het pre-coronaniveau zijn?

Antwoord:

Er is op dit moment na 2022 geen financiële ruimte in de begroting van lenW gereserveerd voor nieuwe garantstellingen voor vervoerders. De middelen die thans in de begroting zijn gereserveerd zijn uitsluitend bedoeld voor de (uit)financiering van de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) 2020, 2021 en 2022. Zoals ik uw Kamer (Kamerstuk 23 645, nr. 763) eerder heb laten weten volg ik de ontwikkelingen in het OV nauwlettend, zowel het tempo van herstel van de reizigersaantallen als het OV-aanbod

in 2023, en ben ik daarover met de sector in gesprek in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).

69

Vraag:

Wanneer kan de Kamer een uitvoeringsplan tegemoetzien als het gaat om de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer (AR) ten aanzien van medisch afval?

Antwoord:

De communicatie tussen de betrokken organisaties is prima verlopen en er is snel en adequaat gereageerd op de pandemie voor wat betreft het verwerken van medisch afval. De werkinstructie en de latere vrijstellingsregeling zijn na goede en intensieve afstemming met de ILT, het RIVM en het OM opgesteld. De afvalverwerkende sector heeft naar aanleiding van de gebeurtenissen tijdens de pandemie een sectorplan opgesteld voor het waarborgen van veilige werkomstandigheden voor haar medewerkers. Verder is het ministerie al regelmatig met de sector in gesprek over een scala aan onderwerpen zoals afvalverbranding. Bovendien is onder voorwaarden ook al een hoogwaardige verwerking van dit afval mogelijk. De vereisten zijn beschreven in het Landelijk Afvalbeheerplan. Het is aan de ontdoener om te voorzien in een adequate verwerking van zijn afval binnen de vigerende regelgeving. Het ministerie stelt zich dan ook op het standpunt dat er reeds op adequate wijze invulling is gegeven aan de aanbevelingen op dit vlak en een uitvoeringsplan derhalve niet noodzakelijk is.

70

Vraag:

Op welke manier wordt invulling geven aan de aanbeveling van de AR om met afvalbedrijven in gesprek te gaan over hergebruik, circulariteit en verbrandingscapaciteit?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW is voortdurend in contact met vertegenwoordiging van de afvalverwerkende sector over een veelheid aan onderwerpen. Zo vinden er momenteel onder meer gesprekken plaats over de toekomstige rol van afvalverbranding in Nederland. In sommige gevallen is er onder voorwaarden ook een hoogwaardige verwerking van medisch afval mogelijk. De vereisten zijn beschreven in het Landelijk Afvalbeheerplan. Het is aan de ontdoener om te voorzien in een adequate verwerking van zijn afval binnen de vigerende regelgeving.

71

Vraag:

Op welke manier wordt invulling geven aan de aanbeveling van de AR om met het oog op een toekomstige pandemie zorg te dragen voor een voldoende wettelijke basis?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW zal ervoor zorgdragen dat een mogelijk toekomstige noodregeling wordt vastgelegd als afwijking zoals bedoeld in artikel 1 lid 5 van richtlijn 2008/68/EG, met als wettelijke grondslag de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

72

Vraag:

Aan welke prestatie-indicatoren voldoet het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) en aan welke niet?

Antwoord:

In het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) 2021 staan in tabel 62 op pagina 155 de indicatoren genoemd waar het KNMI aan voldoet. Deze hebben betrekking op de algemene tevredenheid van gebruikers van KNMI producten en diensten, de weerverwachtingen en weerwaarschuwingen, klimaat, seismologie, data beschikbaarheid, luchtvaartmeteorologische dienstverlening en wetenschappelijk onderzoek. Deze zijn gebaseerd op de verschillende categorieën wettelijke taken van het KNMI.

Daarnaast zijn in de agentschapsparagraaf KNMI bij de begrotingsstukken doelmatigheidsindicatoren opgenomen die inzage geven in de efficiëntie van KNMI, waaronder de ontwikkeling van de kostprijs per product, de tarieven, de omzet per productgroep en aantal FTE. Aan deze indicatoren zijn geen streefwaardes verbonden.

73

Vraag:

In welke mate voldoet het KNMI aan de prestatie-indicatoren?

Antwoord:

Het KNMI voldoet aan de meeste prestatie-indicatoren. Op enkele punten scoorde het KNMI in 2021 iets lager dan de streefwaarde. Dat betreft het percentage van het algemeen publiek dat wordt bereikt met weerwaarschuwingen (voor 2021 score 78% in plaats van 80%). Er werd in 2021 driemaal code rood afgegeven tegen 11 maal code oranje. Het bereik van code oranje is lager dan het bereik van code rood. Het percentage dat zijn gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (58%) is ook iets lager dan de streefwaarde (65%). Daarbij wordt door respondenten veelal toegelicht, dat men toch al niet van plan was om naar buiten te gaan. Het is KNMI is bezig het bereik van de waarschuwingen (en daarmee de kans op gedragsaanpassing) te vergroten door de ontwikkeling van een Early Warning Centre (EWC). In dat kader zal ook de KNMI app verder ontwikkeld worden, omdat apps een groter bereik hebben dan websites. Daarnaast worden API's (application programming interfaces) ontwikkeld voor specifieke publieke afnemers. Op de indicator klanttevredenheid over de kwaliteit van meteorologische producten en diensten scoorde het KNMI in 2021 79% in plaats van de streefwaarde van 80%. Inmiddels is het ontsluitingsmechanisme (extranet) voor de luchtvaart verbeterd waardoor een hogere klanttevredenheid te verwachten is.

74

Vraag:

Kunt u de Kamer een overzicht sturen waaruit blijkt welke risico's het KNMI loopt als het gaat over de continuïteit van het KNMI?

Antwoord:

Als eerste wil ik benadrukken dat de Rekenkamer onderzoek heeft gedaan naar de continuïteit van de dienstverlening van het KNMI, ik zal deze en navolgende vraag derhalve ook in dat licht beantwoorden.

De volgende risico's kunnen bijvoorbeeld gevolgen hebben voor de continuïteit van de dienstverlening bij KNMI.

De ontwikkelingen in de informatievoorziening vragen meer specialistische en andere kennis en ervaring dan in het verleden. Het vraagt een andere manier van werken en kennisontwikkeling bij meerdere vakgroepen. Cybersecurity is en blijft een belangrijk thema. Dreigingen voor het KNMI nemen toe, zowel vanuit cybercriminaliteit (ransomware) als fysiek (online bedreigingen). Dit leidt tot risico's in de leveringszekerheid van producten en diensten van het KNMI zoals het geven van

weerwaarschuwingen. Risico's in de leveringszekerheid kunnen schade of slachtoffers tot gevolg hebben.

De klimaatverandering leidt tot veel vragen naar oorzaken en effecten, adviezen en scenario's. KNMI is national focal point voor IPCC en verantwoordelijk voor klimaatscenario's. Om vragen van vandaag en (over)morgen te kunnen beantwoorden, moeten de kennisbasis en kwaliteit van de onderzoeksinfrastructuur op orde en toekomstbestendig zijn.

De huidige krappe arbeidsmarkt vormt bij bovenstaande risico's en met name op het vakgebied van IT ook voor het KNMI een uitdaging. Onverminderde aandacht is nodig ten aanzien van het werven van nieuwe collega's (uitbreidings- en vervangingsvacatures) en is ook van invloed op het nastreven van meer verscheidenheid in het KNMI personeelsbestand. Daarnaast vergt het behouden van deze collega's in een zich doorontwikkende hybride en flexibele werkomgeving de nodige aandacht.»

75

Vraag:

Kunt u de Kamer een overzicht sturen inzake de manier waarop de risico's die het KNMI loopt ten aanzien van de continuïteit van het KNMI beheerst worden?

Antwoord:

De verdeling van de verantwoordelijkheden – en daarmee de beheersing van risico's -binnen lenW en KNMI wordt ontleend aan de Regeling agentschappen en het Organisatie- en Mandaatbesluit lenW.

In het Organisatie- en mandaatbesluit is zowel het hoofd van het agentschap als de opdrachtgevende Directeur-Generaal integraal verantwoordelijk voor de realisatie van de afgesproken resultaten en producten. Zij leggen hier in de hiërarchische lijn rechtstreeks verantwoording over af aan de Secretaris-Generaal (ambtelijk eigenaar van het concern-lenW), waarbij wettelijk is bepaald dat er geen aanwijzingen worden gegeven met betrekking tot de methoden, volgens welke de onderzoeken worden uitgevoerd en de resultaten die daarvan worden gerapporteerd. Er is een raad van toezicht die tot zorg heeft de wetenschappelijke kwaliteit van alle producten en activiteiten, de onderzoeksmethodiek en de onafhankelijkheid van het onderzoek te bewaken.

Voor het beheersen van de risico's is, op basis van bovenstaand model, het hoofd van het KNMI zelf verantwoordelijk. Voor zowel risico's met betrekking tot de taakuitvoering als bedrijfsvoeringsgerelateerde risico's worden in samenspraak tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en eigenaar in verschillende verbanden afspraken gemaakt over de kwaliteit van de dienstverlening. Op basis van een voortgangsrapportage wordt in het Opdrachtgeversberaad gesproken over de taakuitvoering en kunnen potentiële risico's en beheersmaatregelen worden geadresseerd. Voor de onder vraag 74 genoemde concernsturingscyclus moet minimaal 3 keer per jaar een risicoanalyse worden uitgevoerd of geactualiseerd conform een vooraf vastgesteld model op basis waarvan eigenaar en KNMI in gesprek treden over de gehele breedte van de bedrijfsvoering en, indien nodig, beleidsmatige zaken. In andere gremia komen ook continuïteitsrisico's aan bod, maar er is geen vastomlijnd kader voor deze gesprekken. Uitgangspunt bij deze gesprekken is dat KNMI en departement elkaar actief op de hoogte houden van relevante risico's en ontwikkelingen. Aspecten waarover wordt gerapporteerd zijn personeel, financiën, IT en technologie, maar ook ontwikkelingen in de maatschappelijke omgeving. KNMI monitort intern continu of ze op koers is om resultaten en/of strategische doelen te behalen. Dit gebeurt aan de hand van een continu kwaliteitsmanagementproces en een jaarlijkse cyclus en vormt de input voor de verantwoording naar opdrachtgevers en eigenaar.

76

Vraag:

Op welke manier worden de risico's van het KMNI in de toekomst niet alleen doorgegeven aan het ministerie, maar ook door het ministerie beoordeeld?

Antwoord:

Het ministerie beoordeelt de risico's en de te nemen beheersmaatregelen en indien hier aanleiding voor is, wordt het geagendeerd voor gespreksrondes van het overleg tussen de eigenaar, de opdrachtgever en de opdrachtnemer en zo nodig nadrukkelijk stilgestaan bij de te nemen beheersmaatregelen.

77

Vraag:

Hoeveel verkeersdoden en -gewonden vallen op wegen binnen de bebouwde kom waar 50 kilometer per uur wordt gereden? Hoeveel daarvan zijn voetgangers, fietsers of andere automobilisten?

Antwoord:

Het werkelijke aantal verkeersdoden (jaarlijks vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)) en ernstig verkeersgewonden (jaarlijks vastgesteld door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)) zijn niet bekend naar wegtype. Voor die informatie kan alleen het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) worden gebruikt, waarin niet alle verkeersslachtoffers geregistreerd zijn. Bekend is dat BRON met name ongevallen mist als er bij het ongeval geen andere partijen betrokken waren, als er uitsluitend ongemotoriseerd verkeer bij betrokken was, als een slachtoffer pas later overlijdt of als er verwarring mogelijk is over het type ongeval (o.a. ongevallen bij het spoor, onwelwording, zelfdoding). De geregisteerde cijfers in BRON geven wel een bruikbare indicatie (van de ontwikkeling) van het aantal verkeersongevallen en biedt meer informatie dan de CBS cijfers wat betreft locatie en toedracht. Voor de verkeersdoden die wel in BRON staan zijn voor wegen binnen de bebouwde kom, waar 50 km per uur wordt gereden de volgende totalen en hoeveel daarvan voetgangers, fietsers of automobilisten zijn, bekend:

Verkeersdoden:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totalen	112	78	139	156	182	151	130	133
Voetganger	19	10	15	29	26	23	16	18
Fiets	52	31	54	65	79	67	55	59
Auto	10	10	33	30	33	29	22	23

Verkeersgewonden (die naar een ziekenhuis zijn vervoerd):

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totalen	679	5.883	5.792	5.760	5.550	5.036	4.405	nbn
Voetganger	81	91	241	428	413	457	360	nbn
Fiets	247	1.135	1.456	2.077	2.103	1.953	1.760	nbn
Auto	92	799	941	1.074	1.024	931	728	nbn

De cijfers voor 2021 zijn najaar 2022 beschikbaar.

78

Vraag:

Wat is er concreet gerealiseerd uit de Klimaatakkoordafspraken van de mobiliteitssector?

Antwoord:

In de KEV2021 is het overgrote deel van de Klimaatakkoordafspraken opgenomen als vaststaand of voorgenomen beleid. Een klein deel van de afspraken is opgenomen als geagendeerd beleid. Hiervan is een deel inmiddels ook concreter uitgewerkt, bijvoorbeeld de stimuleringsregeling voor ZE-vrachtauto's (aanZET), het Besluit CO₂-reductie werkgebonden mobiliteit en een aanvullend aantal steden met een ZE-zone voor stadslogistiek (zie ook vraag 49). Van de huidige 28 steden zijn er in de KEV2021 20 meegenomen. Bij de volgende KEV zullen vrijwel alle afspraken uit het klimaatakkoord als concreet beleid meegenomen worden. In de SUM2022 wordt een actuele stand van zaken gegeven van de uitvoering van klimaatbeleid op het terrein van mobiliteit.

79

Vraag:

Hoeveel verkeersdoden vielen er binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op N-wegen? Hoeveel was dit aantal in de jaren 2017, 2018, 2019, 2020 en 2021?

Antwoord:

Alleen voor het geregistreerde aantal verkeersdoden in BRON is de splitsing tussen binnen en buiten de bebouwde kom bekend. Hiervoor wordt verwezen naar de tabel (bijlage).

Wat betreft N-wegen: het precieze aantal en aandeel dodelijke verkeersongevallen en verkeersdoden op alle N-wegen van de verschillende wegbeheerders zal worden meegenomen in het benodigde onderzoek voor de uitwerking van de motie-Madlener (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18). In deze motie is namelijk verzocht om een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen (Rijks en Provinciaal) waar de meeste ongevallen plaatsvinden.

BRON	2017	2018	2019	2020	2021
verkeersdoden binnen de bebouwde kom	217	261	232	188	204
verkeersdoden buiten de bebouwde kom	309	313	327	306	286
locatie onbekend	9	24	27	21	18
Totaal	535	598	586	515	508

80

Vraag:

Hoeveel ernstige verkeersgewonden vielen er binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op N-wegen? Hoeveel was dit aantal in de jaren 2017, 2018, 2019, 2020 en 2021?

Antwoord:

Alleen voor het geregistreerde aantal ernstig verkeersgewonden in BRON is de splitsing tussen binnen en buiten de bebouwde kom bekend.

Wat betreft N-wegen: het precieze aantal en aandeel dodelijke verkeersongevallen en verkeersdoden op alle N-wegen van de verschillende wegbeheerders zal worden meegenomen in het benodigde onderzoek voor de uitwerking van de motie van het lid Madlener (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18). In deze motie is namelijk verzocht om een overzicht in het MIRT op te nemen van de top tien N-wegen (Rijks en Provinciaal) waar de meeste ongevallen plaatsvinden.

Voor het aantal ernstige verkeersgewonden (slachtoffers die zijn vervoerd naar het ziekenhuis):

BRON	2017	2018	2019	2020	2021
ernstig verkeersgewonden binnen BBK	8.368	8.652	7.871	6.630	nrb
ernstig verkeersgewonden buiten BBK	4.363	4.478	4.257	3.315	nrb
locatie onbekend	344	340	297	277	nrb
Totaal	13.075	13.470	12.425	10.222	nrb

De cijfers voor 2021 komen in het najaar van 2022 beschikbaar.

81

Vraag:

Hoe groot is het aandeel 60-plussers onder de ernstige verkeersgewonden? Hoe groot was dit aandeel in de jaren 2017, 2018, 2019, 2020 en 2021?

Antwoord:

Het aandeel 60+ onder de ernstige verkeersgewonden is in de tabel weergegeven. Dit zijn cijfers van de SWOV (schatting werkelijke aantallen). De cijfers voor 2021 komen in het najaar van 2022 beschikbaar.

	2017	2018	2019	2020	2021
Ernstig verkeersgewonden	20.800	21.700	21.400	19.700	nrb
Aandeel 60+	42%	43%	45%	45%	nrb

82

Vraag:

Met hoeveel procent is het aantal elektrische voertuigen tot nu toe gegroeid?

Antwoord:

In de bijgevoegde bijlage is een totaaloverzicht opgenomen van alle elektrische voertuigen geregistreerd in Nederland sinds 1 januari 2017 tot en met maart 2022. Hieruit is de groei sinds 2017 af te leiden: het aandeel elektrische auto's ten opzichte van het totaal aantal auto's in Nederland is 2,96% (stand van 31 maart 2022). Dit was op 31 december 2017 0,25%.

83

Vraag:

Hoeveel CO₂ heeft de groei van het aantal elektrische voertuigen tot nu toe bespaard, zowel in de mobiliteitssector (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

Dit inzicht hebben we alleen voor elektrische personenauto's. In 2021 is ten opzichte van een scenario waarin er geen elektrische personenauto's zouden zijn een CO₂-reductie van 0,7 Mton bereikt. In 2030 wordt met het huidige beleid 2,5 Mton CO₂ reductie gerealiseerd (cumulatief tot en met 2030 tussen de 6 en 11 Mton).

In de KEV is wel inzichtelijk gemaakt wat de uitstoot per voertuigtype (o.a. personenauto's, bestel- en vracht, mobiele werktuigen) is in de jaren 2020–2030 (zie figuur 5.13 op p.172). De KEV geeft geen inzicht in welk aandeel van de totale uitstoot of uitstoot per voertuigtype toe te wijden is aan de ingroei van elektrische voertuigen.

84

Vraag:

Hoeveel euro aan stimuleringen heeft de groei van het aantal elektrische voertuigen tot nu toe gekost?

Antwoord:

Op de lenW-begroting was in 2020 10 miljoen voor nieuwe en 7,2 miljoen voor stimulering van gebruikte elektrische personenauto's gereserveerd. In 2021 waren de budgetten respectievelijk 14,4 miljoen (voor nieuwverkoop) en 13,5 miljoen (voor gebruikte auto's). Deze subsidiebudgetten zijn volledig uitgeput en toegekend aan particulieren.

In 2021 zijn de totale overheidskosten voor de stimulering van elektrische personenauto's geraamd op € 551 miljoen. Deze overheidskosten zijn opgebouwd uit € 190 miljoen aan directe stimuleringskosten (MRB-korting, korting bijtelling en subsidie voor particulieren) en € 361 miljoen aan indirecte stimuleringskosten (compensatie derving van fossiele brandstofaccijnzen en compensatie derving BPM-opbrengsten).

85

Vraag:

Hoeveel CO₂ per euro aan stimuleringen heeft de groei van het aantal elektrische voertuigen tot nu toe opgeleverd, zowel in de mobiliteitssector (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

Alleen voor volledig elektrische personenauto's zijn gedetailleerde kosteneffectiviteitsberekeningen beschikbaar voor het huidige stimuleringsbeleid over de periode 2020–2025 (Klimaatakkoord beleid). Deze berekeningen zijn met de Kamer in oktober 2021 gedeeld (zie update rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV» (Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004). Deze berekeningen zijn tank-to-wheel.

Wel is door verschillende onderzoeksbureaus (Transport & Environment (2020), Hoekstra & Steinbuch (2020), CE Delft (2020), ICCT (2021)) in kaart gebracht dat een volledig elektrische auto over de levensduur van de auto circa 60% CO₂ ten opzichte van een benzineauto bespaart. Dit is well-to-wheel.

86

Vraag:

Hoeveel minder ernstige verkeersgewonden en -doden worden er verwacht door middel van het invoeren van de helmplicht voor snorfietsers?

Antwoord:

Uit het *Onderzoek «Helmplicht Snorfietsers»* [uitgevoerd door adviesbureau Arcadis in opdracht van het Ministerie lenW en opgenomen als bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 783.] komt naar voren dat een substantiële daling van het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) wordt verwacht. Dit komt met name doordat snorfietsers overstappen naar vervoersmiddelen met een lager overlijdens- en letselisico. Daarnaast neemt door de helmplicht de kans op ernstig hoofdletsel af bij de snorfietsers die op de snorfiets blijven rijden. Als 60% van de snorfietsers overstapt naar een ander vervoermiddel, is er een daling te verwachten van 16 naar 6 doden en van 1.838 naar 735 gewonden per jaar. Als 30% van de snorfietsers overstapt, is er een daling te verwachten van 16 naar 11 doden en van 1.838 naar 1.268 gewonden per jaar.

87

Vraag:

Hoeveel euro kost het invoeren van de helmplicht voor snorfietsers de samenleving?

Antwoord:

De snorfietzers zullen een goedgekeurde brom/motorfietshelm (geschatte minimumprijs € 40,-) of speed-pedelec-helm (geschatte minimumprijs € 70,-) moeten aanschaffen. Hoe hoog de kosten voor het aanschaffen van de helmen zijn, is afhankelijk van het aantal snorfietzers dat zal overstappen op een andere modaliteit en welke helm zij kiezen. De totale kosten voor het aanschaffen van de helm door de snorfietzers die al een snorfiets in hun bezit hebben bedragen tussen de € 18.100.000 en € 31.675.000. Dit staat nader toegelicht in het Besluit helmplicht snorfiets (Kamerstuk 21 501-28, nr. 242). Nieuwe snorfietzers zullen ook een helm moeten aanschaffen. Uitgaande van 50.000 nieuwe snorfietsen per jaar worden de kosten voor deze groep geschat op ruim € 2,5 miljoen.

Verder geven sommige snorfietzers aan dat zij hun snorfiets zullen laten ombouwen tot een bromfiets. Aan de Kamer is toegezegd dat de RDW onderzoekt of voor het omkeuren de sector ingeschakeld kan worden. Mogelijk vloeien hier uitvoeringskosten uit voort voor de RDW. Rond de zomer wordt verwacht dat hierin nader inzicht komt.

De helmplicht voor snorfietzers heeft geen impact op de kosten met betrekking tot de handhaving. Door de helmplicht, ongeacht de plek op de weg en het lokale verkeersbesluit, altijd verplicht te stellen wordt het makkelijker om hierop te handhaven. Er wordt één duidelijke feitcode gemaakt en dit zal binnen de bestaande handhavingcapaciteit meelopen in de algemene handhavingstaak van de politie.

88

Vraag:

Hoeveel minder ernstige verkeersgewonden en -doden worden verwacht naar aanleiding van de pilot «Veilig fietsen naar school»?

Antwoord:

De pilot «Veilig fietsen naar school» was erop gericht om gemeenten te helpen bij het vergroten van de fietsveiligheid van schoolgaande kinderen (en de beleving daarvan) en het gebruik van de fiets om naar de school te gaan, te stimuleren.

Uit de monitoring en evaluatie (Rapport Monitoring & Evaluatie pilots «Veilig fietsen naar school», 14 oktober 2021 (Ecorys)) blijkt dat veel deelpilots effect hebben gehad. Zo hebben bijvoorbeeld schoolstraten een positief effect op de veiligheidsbeleving van scholen, ouders en kinderen. Kinderen zijn zich bij de pilot «Van groep 8 naar de brugklas» (V8N1) meer bewust van risicovolle situaties en geven aan hun gedrag hieraan aan te passen. Tevens is uit de pilots «veilige schoolroutes» gebleken dat gemeenten de adviezen uit de gastles betrekken in hun gemeentelijk beleid. Er is niet onderzocht hoeveel verkeerslachtoffers door deze pilot zijn voorkomen.

89

Vraag:

Hoeveel euro heeft de pilot «Veilig fietsen naar school» gekost?

Antwoord:

De pilot «Veilig fietsen naar school» bestaat uit de volgende zes deelpilots:

- 1 Schoolstraten
- 2 Veilige schoolroutes
- 3 Verkeersexamen
- 4 Van groep 8 naar de brugklas (V8N1)
- 5 Ieder kind een fiets
- 6 Social Deal: ik fiets MONO

In totaal is aan 15 gemeenten voor ruim € 200.000 aan cofinanciering beschikbaar gesteld voor de uitvoering van 1 of meerdere pilots. Gemeenten financieren zelf ook 50% van de kosten.

90

Vraag:

Welk vervolg krijgt de pilot «Veilig fietsen naar school»?

Antwoord:

Doel van de pilots was om gemeenten handvatten te geven waarmee ze zelf aan de slag kunnen gaan. De resultaten van de pilot «Veilig fietsen naar school» zijn vastgelegd in zes factsheets (Rapport Monitoring & Evaluatie pilots «Veilig fietsen naar school», 14 oktober 2021 (Ecorys)). Daarnaast zijn er ook regionale en landelijke bijeenkomsten georganiseerd om gemeenten te informeren over de resultaten en leerpunten van de pilots.

91

Vraag:

Hoeveel minder ernstige verkeersgewonden en -doden worden verwacht naar aanleiding van de pilot «Rij ballonvrij»?

Antwoord:

In 2020 heeft TeamAlert in opdracht van het ministerie een digitale campagne ontwikkeld voor de doelgroep lachgasgebruikers in het verkeer. Deze terugkerende campagne heeft als doel een sociale norm neer te zetten en jongeren te stimuleren om veilige keuzes in het verkeer te maken na lachgasgebruik. Deze campagne heeft mede door hulp van jongerenwerkers meer dan één miljoen jongeren bereikt.

Op dit moment loopt overleg tussen het ministerie en TeamAlert om een effectmeting van de campagne te ontwikkelen. Op dit moment is dus nog niet bekend of met het bereiken van de jongeren ook ongevallen zijn voorkomen.

92

Vraag:

Hoeveel euro heeft de pilot «Rij ballonvrij» gekost?

Antwoord:

De ontwikkeling van deze nieuwe campagne heeft het ministerie in 2020 € 113.135,- gekost.

In 2021 is deze campagne wederom gebruikt door TeamAlert binnen de meerjarige subsidie die het ministerie heeft met TeamAlert. Ook in 2022 wordt deze campagne gebruikt.

93

Vraag:

Welk vervolg krijgt de pilot «Rij ballonvrij»?

Antwoord:

In november 2022 wordt de campagne «Rij ballonvrij» weer door TeamAlert uitgevoerd.

Daarnaast is in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 de ontwikkeling van een communicatieaanpak omtrent rijden onder invloed opgenomen. Op dit moment loopt een Communicatie Activatie Strategie Instrument-traject voor dit onderwerp. Onderzocht wordt of er één centrale boodschap over nuchtere (alcoholvrije en drugsvrije) deelname aan het verkeer kan worden ontwikkeld voor verschillende doelgroepen, of dat een doelgroepspecifieke communicatieaanpak beter aanzet tot het gewenste gedrag. Het advies dat hieruit volgt, levert bouwstenen op voor

een communicatiestrategie. Lachgas wordt ook in dit traject meegenomen.

Verder heeft het ministerie het CBR de opdracht gegeven een educatieve maatregel drugs (EMD) te ontwikkelen. In dit scenario wordt iedere bestuurder die voor de eerste keer wordt gepakt voor het rijden onder invloed van drugs een EMD opgelegd. Indien er bij het CBR contra-indicaties zijn (zoals een vermoeden van alcohol- en/of drugsafhankelijkheid) wordt de bestuurder eerst een vorderingenonderzoek drugs opgelegd, en daarna eventueel de EMD. Deze nieuwe educatieve maatregel is een cursus (van enkele dagen) waar kennis en handelingsalternatieven worden overgebracht door een trainer aan de bestuurder. Hiermee wordt getracht te voorkomen dat er herhaling plaatsvindt en wordt een preventief effect op de sociale omgeving van de bestuurder verwacht. In deze cursus is ook lachgas onderdeel van het curriculum. De verwachting is dat begin 2023 deze educatieve maatregel zal starten.

94

Vraag:

Hoeveel minder verkeersoverlast, ernstige verkeersgewonden en verkeersdoden worden verwacht naar aanleiding van de pilot om schoolzones te mijden?

Antwoord:

Vorig jaar hebben er drie kleinschalige pilots plaatsgevonden om samen met een aantal serviceproviders te kijken hoe in-car aandacht kan worden gegeven aan schoolzones, wat de mogelijkheden tot waarschuwen en herrouteren zijn en wat de verkeerssituatie in schoolzones is. De impact van deze kleinschalige pilots op het aantal verkeersslachtoffers of verkeersoverlast is niet bekend.

95

Vraag:

Hoeveel euro heeft de pilot om schoolzones te mijden gekost?

Antwoord:

In totaal hebben de drie kleinschalige pilots schoolzones ongeveer € 80.000 gekost.

96

Vraag:

Welk vervolg krijgt de pilot om schoolzones te mijden?

Antwoord:

De pilots schoolzones krijgen niet direct een vervolg. Wel bieden digitalisering en automatisering kansen om weggebruikers tijdens de reis beter te informeren. Zo kan door samenwerking met navigatieapps en de auto-industrie verkeer veilig omgeleid worden als de actuele verkeerssituatie daarom vraagt. Met de industrie wordt gewerkt aan de ontwikkeling van in-car verkeersveiligheidswaarschuwingen. Zo krijgen veel weggebruikers sinds begin dit jaar melding in de auto als het gaat om rode kruizen, filestaartbeveiliging, nadere hulpdiensten en glad wegdek. Op dit moment wordt, in overleg met gemeenten, bekeken of en hoe het digitaal aandacht geven aan schoolomgevingen meerwaarde kan bieden aan de verkeersveiligheid.

97

Vraag:

Voorziet het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) ook in data over het spoor?

Antwoord:

Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) voorziet ook in data over het spoor. Het NTM is een samenwerkingsverband van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW), de decentrale OV-autoriteiten (DOVA), de RDW, CBS, Nationale Bewegwijzeringsdienst (NbD) en het Kadaster. Onder het NTM werken deze publieke dataloketten samen om publieke mobiliteitsdata beter vindbaar, beschikbaar en bruikbaar te maken voor private partijen om reizigers te informeren en voor overheden voor beleidsinformatie. Door het NTM kunnen we bijvoorbeeld informatie over OV en wegen in samenhang gebruiken om bereikbaarheidsvraagstukken beter aan te pakken en informatie over de ligging en kenmerken van de wegen gebruiken om verkeersonveilige situaties gericht op te lossen.

98

Vraag:

Hoeveel CO₂ is in de mobiliteitssector bespaard, zowel in de mobiliteitssector zelf (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

De Klimaat en Energieverkenning (KEV) 2021 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), laat zien dat de uitstoot van de mobiliteitssector in 2020 30,7 Mton was. Dat is een daling van 1,5 Mton ten opzichte van het niveau van het ijkjaar 1990, waarin de uitstoot 32,2 Mton was. Dit is een saldo van beleid dat uitstoot vermindert en groei van mobiliteit die uitstoot vergroot. Zie ook de kanttekeningen in het antwoord op vraag 20: de genoemde inschattingen in de KEV voor mobiliteit bedragen allemaal tank-to-wheel CO₂-reductie. Effecten in de uitstoot van well-to-tank worden ofwel toegerekend aan een andere klimaatsector (industrie of elektriciteit) of aan het buitenland.

Voor verdere informatie over de berekeningen van CO₂ reductie in de mobiliteitssector, verwijst ik u naar de KEV die jaarlijks eind oktober door het PBL wordt uitgebracht.

99

Vraag:

Hoeveel euro kost het besparen van CO₂ in de mobiliteitssector?

Antwoord:

We hebben geen inzicht in hoe de totaliteit van uitgegeven euro's vanuit het Ministerie IenW zich verhoudt tot de CO₂ besparing in die periode binnen de mobiliteitssector. Mede omdat CO₂-besparingseffecten vaak een vertraagd effect kennen en niet één op één overeenkomen met wanneer de uitgaven zijn gedaan. En omdat de uitstoot van mobiliteit in de Klimaat- en Energieverkenning van het PBL een saldo is van beleid dat uitstoot vermindert en de groei van mobiliteit die uitstoot vergroot. Deze kosten zijn in de KEV niet uitgesplitst en daarom is het niet precies te zeggen welke uitstoot door het mobiliteitsbeleid als totaal komt door het gevoerde beleid alleen. De kosten voor CO₂-reductie in mobiliteit in het jaar 2021 bedragen voor het Ministerie van IenW ruim 77 miljoen. Wel hebben we inzicht in de kostenefficiënte van een aantal specifieke instrumenten, zoals EV-stimulering, zie hiervoor vraag 100.

100

Vraag:

Hoeveel CO₂ per euro levert het besparen van CO₂ in de mobiliteitssector op, zowel in de mobiliteitssector zelf (tank to wheel) als in de hele keten (well to wheel)?

Antwoord:

Zoals in de kanttkening vermeld in het antwoord op vraag 20, hebben we op dit moment geen sluitende kosteneffectiviteit per instrument. Wel zijn er op een aantal instrumenten specifieke inschattingen gemaakt van de kosteneffectiviteit van dat instrument. Dat geldt bijvoorbeeld voor EV-stimulering.

In het rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV» (Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004) is gekeken naar zowel de kosteneffectiviteit vanuit nationaal kostenperspectief als ook vanuit overheidsperspectief voor de beleidsjaren 2020 tot en met 2025. Waarbij de kosten en baten cumulatief voor de eerste 10 jaar zijn meegenomen. In het rapport is daarbij onderscheid gemaakt tussen directe overheidskosten (zoals subsidies, MRB/bijtellingskorting) en indirecte overheidskosten (zoals accijns- en BPM derving). De indirecte overheidskosten zijn een groot deel van de totale overheidskosten: circa 50%-70% van de totale overheidskosten voor personenauto's.

De directe stimuleringskosten voor EV's per ton vermeden CO₂-uitstoot nemen sneller af [ten opzichte van de indirecte stimuleringskosten] tussen 2020 en 2025 door afbouw van stimuleringsbeleid. De directe stimuleringskosten zijn voor de zakelijke EV's gemiddeld over deze periode circa 167 tot 255 per ton (circa 30% tot 50% van de totale overheidskosten). Voor de particuliere EV's is dit gemiddeld over deze periode circa 197 tot 258 per ton (circa 35% tot 45% van de totale overheidskosten).

Uit de studie van Revnext (zie laatste hoofdstuk van het rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV») blijkt verder dat de nationale baten de nationale kosten per 2022 reeds overstijgen. Met andere woorden: het EV-stimuleringsbeleid levert de Nederlandse samenleving als geheel meer baten dan kosten op als wanneer dit stimuleringsbeleid voor personenauto's niet zou worden gevoerd.

101

Vraag:

Hoeveel bedrijven hebben in 2021 een subsidie aangevraagd voor een elektrische bestelauto? Hoeveel waren dit er in 2020?

Antwoord:

Bedrijven konden in 2020 nog geen gebruik maken van deze regeling. De subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's (SEBA) is op 15 maart 2021 in werking getreden. In 2021 zijn er in totaal door 682 unieke bedrijven (waarvan ca. 50 leasemaatschappijen) aanvragen gedaan voor een emissieloze bestelauto's. In totaal is er voor 3.214 bestelauto's subsidie aangevraagd.

In 2022 (stand 26 mei 2022) tot nu toe 1.232 aanvragen gedaan voor in totaal 2.536 voertuigen.

102

Vraag:

Hoe worden gemeenten ondersteund bij het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek?

Antwoord:

Met de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek werken gemeenten, branchepartijen, kennisinstellingen en het ministerie gezamenlijk aan de invoering van de zero-emissiezones. Hierbij wordt onder andere kennis opgedaan en gedeeld over vraagstukken die voor alle partijen van belang is, ook worden communicatiemiddelen ontwikkeld die gemeenten kunnen inzetten en is er de website www.opwegnaarzes.nl

Verder worden gemeenten sinds 2019 ondersteund bij de invoering van de zero-emissiezones door het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek.

Daarnaast kunnen bedrijven en gemeenten ook gebruik maken van de adviseurs die bedrijven helpen bij de keuze voor emissieloze bestelauto's.

103

Vraag:

Hoeveel euro gaat er vanuit het ministerie naar het ondersteunen van gemeenten bij het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek?

Antwoord:

Er is per jaar circa 1 miljoen beschikbaar voor de ondersteuning van gemeenten. Hierbij gaat het om rechtstreekse ondersteuning als bijvoorbeeld ondersteuning in de vorm van onderzoeken die voor alle gemeenten van toepassing zijn.

104

Vraag:

Waarom is het «teleurstellend» dat de Europese Commissie niet 2030 heeft voorgesteld als uitfaseerdatum voor auto's met een fossiele verbrandingsmotor?

Antwoord:

Nederland zet in Europa in op uitfasering van de nieuwverkoop van personen- en bestelauto's met de verbrandingsmotor per 2030. De Kamer heeft hier ook specifiek om gevraagd (Motie van het lid Boucke c.s. Kamerstuk 32 813, nr. 886). Vijf jaar later (2035) uitfaseren betekent dat vijf jaar langer nieuwe auto's op de weg komen die CO₂-uitstoten.

Bovendien heeft de introductie van de vorige generatie Europese CO₂-normen geleerd dat fabrikanten pas laat op gang komen met het op de markt brengen van voertuigen die aan de nieuwe normen gaan voldoen. In de jaren tot de inwerkingtreding van de CO₂-norm wordt daarom geen geleidelijk ingroeipad verwacht. Dat betekent een nog een relatief hoge CO₂-uitstoot tot kort voor de inwerkingtreding van de norm.

105

Vraag:

Welk aandeel van de Nederlandse vloot van bestelbusjes is elektrisch?

Antwoord:

In totaal zijn er op dit moment 10.064 lichte bedrijfsauto's (n1) batterij-elektrisch (peildatum 31 maart 2022). Dit is 0,97% van het totaal van ruim 1 miljoen bestelauto's in Nederland. Zie ook de bijlage «Tabellen elektrische voertuigen».

106

Vraag:

Wat is de bijdrage van actieve mobiliteit geweest in het reduceren van CO₂?

Antwoord:

PBL berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's. Om die reden is het op dit moment niet mogelijk om uitspraak te doen over hoeveel CO₂ per euro de aanpak actieve mobiliteit oplevert. Zie hiervoor ook de kanttekeningen die worden genoemd in antwoord op vraag 20.

Om een beeld van orde grootte te geven: Het feit dat Nederland fietsland nummer 1 is levert veel winst op. Als we terugzakken naar het niveau van nummer 2 (Vlaanderen) dan hebben we in Nederland 1 Mton extra CO₂ uitstoot (Inventarisatie Rijksrol Fiets, RoyalHaskoningDHV).

107

Vraag:

Wat is de Stichting Buisleidingenstraat, welk doel dient deze stichting en waaruit genereert zij haar financiële middelen?

Antwoord:

De stichting Buisleidingenstraat of Leidingenstraat Nederland (LSNed) beheert actief een 800 meter brede zone van 80 km tussen Rotterdam en Antwerpen via Moerdijk. Deze zone is eind jaren 60 door het Rijk verworven om de chemische complexen in met name de drie genoemde gebieden, optimaal van energie- en grondstoffen te kunnen voorzien door middel van buisleidingen voor gevaarlijke stoffen. Bundeling van deze leidingen en een focus op toezicht doet de ondergrondse versnippering afnemen en is veel veiliger en duurzamer dan bovengrondstransport. Leidingeigenaren betalen een intredetarief indien een nieuwe leiding in de straat wordt aangelegd en een jaarlijks tarief. De stichting legt verantwoording af aan een Raad van Beheer, waarin overheden en private leidingeigenaren vertegenwoordigd zijn.

108

Vraag:

Hoeveel vervoersbedrijven zijn in Nederland actief op de markt van het openbaar vervoer?

Antwoord:

Op dit moment zijn er dertien vervoersbedrijven die een Nederlandse OV-concessie exploiteren. Er zijn negen vervoerders met trein- of bus/tram/metro-concessies: NS, Arriva, Transdev, Qbuzz, EBS, Keolis Nederland, GVB, HTM en RET. Voor het OV over water zijn er vier vervoersbedrijven: Westerschelde Ferry, rederij Doeksen/TSM, rederij Wagenborg, Blue Amigo Waterborne Public Transport Netherlands.

109

Vraag:

Hoeveel vervoersbedrijven zijn in Nederland actief in het busvervoer?

Antwoord:

Er zijn in Nederland acht vervoersbedrijven die op dit moment een concessie met openbaar busvervoer exploiteren, te weten: Arriva, Transdev, Qbuzz, EBS, Keolis Nederland, GVB, HTM en RET.

110

Vraag:

Hoeveel vervoersbedrijven zijn in Nederland actief in het treinpersonenvervoer?

Antwoord:

Er zijn in Nederland vijf vervoersbedrijven die op dit moment een concessie met treinvervoer exploiteren, te weten: NS, Arriva, Transdev, Keolis Nederland en Qbuzz.

111

Vraag:

Hoeveel vervoersbedrijven zijn in Nederland actief in het tramvervoer?

Antwoord:

Er zijn in Nederland vier vervoersbedrijven die op dit moment een concessie met tramvervoer exploiteren, te weten: GVB, RET, HTM en QBUZZ.

112

Vraag:

Hoeveel vervoersbedrijven zijn in Nederland actief in het metrovervoer?

Antwoord:

Er zijn in Nederland twee vervoersbedrijven die op dit moment een concessie met metrovervoer exploiteren, te weten: RET en GVB.

113

Vraag:

Hoeveel door de luchtvaart ernstig gehinderden waren er in 2021?

Antwoord:

Het aantal ernstig gehinderden in 2021 is nog niet bekend. Cijfers over Schiphol van 2020 zijn er wel en geven op dit moment de beste indicatie voor 2021.

Het berekende aantal ernstig gehinderden binnen de 48 L_{den} contour rondom Schiphol voor 2020 vindt u in de Staat van Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 423), welke ik recent aan uw Kamer heb gestuurd (ca. 50.000 ernstig gehinderden).

114

Vraag:

In hoeverre verschilt Schiphol, in de indicator in tabel 34, in 2021 van de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoe verschilde dit in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020?

Antwoord:

De belangrijkste concurrerende luchthavens in het Midden-Oosten zijn Istanbul en Dubai. Uit de Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van SEO die op 7 maart 2022 aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 913) blijkt dat deze luchthavens in 2021 iets goedkoper waren dan Schiphol. Uit eerdere benchmarks komt naar voren dat dit beeld in 2020 hetzelfde was. In 2019 was Istanbul iets duurder dan Schiphol en Dubai iets goedkoper. In 2018 en 2017 was het andersom en was Dubai iets duurder dan Schiphol en Istanbul iets goedkoper.

115

Vraag:

In hoeverre verschilt Schiphol van de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije als het gaat om de luchthavengelden, de ATC-heffingen en de overheidsheffingen? Hoe verschilde dit in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020?

Antwoord:

Uit de Benchmark Luchthavengelden en Overheidsheffingen van SEO blijkt dat in 2021 op alle luchthavens het aandeel luchthavengelden in het totale kostenniveau verreweg het grootst is. De luchthavengelden (inclusief securitygelden) op Dubai lagen in 2021 lager dan op Schiphol en op Istanbul hoger.

De ATC-heffingen die een klein deel uitmaken van het kostenniveau zijn op Schiphol flink hoger dan op Istanbul en Dubai.

De overheidsheffingen zijn in 2021 op Dubai hoger dan op Schiphol en op Istanbul zijn geen overheidsheffingen.

Wat betreft eerdere jaren zien we sinds 2018 een stijging van de havengelden op Schiphol. Voor Istanbul is te zien dat de ingebruikname van Istanbul International tot een substantiële stijging van de havengelden heeft geleid. Op Dubai zijn de havengelden redelijk constant gebleven. In de ATC-heffingen zijn in de periode sinds 2017 geen grote schommelingen waarneembaar.

Op Schiphol waren in eerdere jaren geen overheidsheffingen, aangezien de passagiersbelasting pas in 2021 is geïntroduceerd. Op Istanbul en Dubai zijn in de omvang van de overheidsheffingen geen grote veranderingen zichtbaar sinds 2017.

116

Vraag:

Hoeveel passagiersbestemmingen waarnaar (meer dan twee keer per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen, werden er in 2021 aangedaan door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020?

Antwoord:

In de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties (die door SEO in opdracht van IenW jaarlijks wordt opgesteld) zijn naast grote Europese luchthavens ook gegevens opgenomen van Istanbul en Dubai. Hieronder zijn de gegevens over het aantal bestemmingen weergegeven zoals genoemd in deze monitor.

jaar; **2017; 2018; 2019; 2020**

Istanbul; 285; 287; 294; 194

Dubai; 230; 232; 231; 150

117

Vraag:

Hoeveel vliegbewegingen werden er uitgevoerd door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020?

Antwoord:

De SEO monitor bevat geen gegevens over aantallen passagiers en aantallen vliegbewegingen. De monitor bevat wel diverse indicatoren waarmee de connectiviteit op de belangrijkste Europese luchthavens en ook Istanbul en Dubai kan worden vergeleken in de genoemde jaren. De meest recente SEO monitor kan worden gevonden via (Kamerstuk 31 936, nr. 848)

Het ministerie houdt verder geen gegevens bij over de vervoersontwikkeling op luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije.

Zie ook antwoord op vraag 116 en 118

118

Vraag:

Hoeveel passagiers werden er vervoerd door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020?

Antwoord:

De SEO monitor bevat geen gegevens over aantallen passagiers en aantallen vliegbewegingen. De monitor bevat wel diverse indicatoren waarmee de connectiviteit op de belangrijkste Europese luchthavens en

ook Istanbul en Dubai kan worden vergeleken in de genoemde jaren. De meest recente SEO monitor kan worden gevonden via (Kamerstuk 31 936, nr. 848)

Het ministerie houdt verder geen gegevens bij over de vervoersontwikkeling op luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije.

Zie ook antwoord op vraag 116 en 117.

119

Vraag:

Wat zijn de gevolgen voor Air France-KLM als Schiphol niet langer een hubfunctie vervult?

Antwoord:

In de staatsgaranties die bij de fusie tussen Air France en KLM in 2004 zijn afgesproken is vastgelegd dat Air France-KLM met een multi-hub model zal opereren waarvan Parijs Charles de Gaulle en Schiphol als Europese en intercontinentale hubs de hoekstenen zijn. Het wegvallen van de hubfunctie van Schiphol zou naar verwachting significante gevolgen hebben voor het bedrijfsmodel van Air France KLM en de financiële resultaten, gezien de grote bijdrage die KLM aan het totale resultaat van Air France KLM levert.

Een studie van SEO uit 2015 (Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol; Kamerstuk 29 665, nr. 219) geeft aan dat bij een «non-hub scenario» (waarbij hubcarrier KLM verdwijnt op Schiphol) 39% van de vluchten wegvalt en 16% van het aantal bestemmingen. Uit onderzoek (Redondi et al. 2010) blijkt verder dat luchthavens die hun hubstatus verliezen, deze bijna nooit meer terugwinnen.

120

Vraag:

Wat zijn de concrete voor- en nadelen voor de maatschappelijke welvaart van de hubfunctie van Schiphol?

Antwoord:

Voordelen Dankzij de hubfunctie van Schiphol zijn er meer bestemmingen direct bereikbaar vanuit Nederland dan op basis van de thuismarkt verwacht kan worden. Dit versterkt de internationale bereikbaarheid van ons land.

Nederland heeft voordeel van de hubfunctie als gevolg van een beter vestigingsklimaat voor internationaal opererende bedrijven en kennisinstellingen. Clustering van bedrijven kan voor agglomeratievoordelen/productiviteitswinst zorgen.

Voor consumenten levert de hubfunctie een hogere welvaart op: zij hebben meer routeopties en besparen reistijd ten opzichte van indirecte verbindingen naar hun eindbestemming. Dat maakt het makkelijker om bijvoorbeeld vrienden, familie en relaties in het buitenland te bezoeken. Daarnaast stelt het de luchthaven Schiphol en hubcarrier KLM in staat om hun omzet te verhogen, doordat passagiersstromen groter worden (met name transferverkeer).

Nadelen Tegenover deze voordelen staan nadelen voor de omgeving. Extra passagiersstromen betekent extra vliegtuigbewegingen en dat zorgt voor additionele geluidhinder voor omwonenden van de luchthaven. De extra uitstoot van stoffen (zoals stikstof) heeft een negatieve impact op de natuurkwaliteit.

Vliegverkeer leidt ook tot de uitstoot van CO₂. Er is een mondiale vervoersvraag en Schiphol is onderdeel van een mondiaal systeem dat die vraag accommodeert. Zonder de hubfunctie van Schiphol verplaatst de vervoersvraag zich waarschijnlijk grotendeels naar andere luchthavens, waarbij niet op voorhand duidelijk is of de (mondiale) CO₂-uitstoot toe- of afneemt.

121

Vraag:

Is het mogelijk om met pendelbussen tussen regionale luchthavens de onderlinge verbondenheid te versterken en capaciteit te rouleren tussen luchthavens indien nodig?

Antwoord:

Schiphol en de regionale luchthavens hebben al eerder aangegeven meer met elkaar te willen samenwerken voor een efficiënte inzet van luchthavencapaciteit in Nederland; de inzet van pendelbussen zou daar wellicht een bijdrage aan kunnen leveren. Ik zal dit idee daarom onder de aandacht van de luchthavens brengen. Overigens rijdt er al wel twee keer per dag een KLM bus van Maastricht naar Schiphol v.v. via Maastricht Airport en Eindhoven Airport.

Daarbij is het van belang te weten dat sturing op de verdeling van het vliegverkeer over Nederland door luchthavens en het Rijk vanwege EU regelgeving nagenoeg onmogelijk is. Het is aan luchtvaartmaatschappijen om te bepalen of ze gebruik willen maken van (ruimte op) bepaalde luchthavens en aan reizigers of zij van dit aanbod gebruik willen maken.

122

Vraag:

Wat kost het indien Lelystad Airport niet geopend zal worden?

Antwoord:

Wanneer de ontwikkeling voor Lelystad Airport voor groot commercieel verkeer wordt beëindigd, moet er rekening worden gehouden met financiële claims en/of compensatiepakketten voor de regio en luchthaven. Naar de hoogte van deze claims of compensatiepakketten is geen onderzoek gedaan.

123

Vraag:

Welke geldstromen lopen van lenW naar het World Economic Forum en waar wordt dit geld voor aangewend?

Antwoord:

lenW draagt bij aan het werk van het WEF, met name op het snijvlak van circulaire economie en klimaat, als uitvloeisel van het World Circular Economy Forum. Er wordt bijgedragen aan een door het WEF opgezet «Circular Economy for Net-Zero Industry Transition Initiative», een transitie gericht op de zware industrie, met name de cementindustrie. Ook wordt een Small and Medium Enterprises-incubator project ondersteund, in samenwerking met UNEP en de African Circular Economy Alliance.

124

Vraag:

Hoeveel is uitgegeven aan de energietransitie en verduurzaming op basis van input komende uit internationale klimaatadaptie-conferenties en organisaties als het World Economic Forum en de duurzaamheidsagenda van de Verenigde Naties (VN)?

Antwoord:

Als uitvloeisel van de Climate Adaptation Summit en als onderdeel van de inzet van lenW op de klimaatadaptatietransitie heeft lenW een subsidie verleend van 450.000 euro aan het Global Center on Adaptation (GCA) voor het mobiliseren van kennisnetwerken, het initiëren en versterken van partnerschappen voor actie op het vlak van klimaatadaptatie en het mobiliseren van kennis en politiek rondom weerbare infrastructuur. Verder is 450.000 euro als bijdrage gegeven aan drie andere organisaties, het Stockholm International Water Institute, de Alliance for Global Water Adaptation en de Coalition on Disaster Resilient Infrastructure.

lenW draagt 615.000 euro bij aan het Milieuprogramma van de UN (UNEP), dat op basis van een middellangetermijnstrategie en een tweejarig werkprogramma, landen helpt in de aanpak van de drie planetaire crises (klimaatverandering, biodiversiteitsverlies en vervuiling) door de bevordering van duurzame consumptie en productie en duurzaam landgebruik. Daarnaast draagt lenW 200.000 euro bij aan het werk van het International Resource Panel, dat overheden adviseert over de best beschikbare wetenschappelijke kennis op het vlak van natuurlijke hulpbronnen en circulaire economie. Verder draagt lenW 200.000 euro bij aan de ontwikkeling, door UNEP, van instrumenten om elementen van efficiënt gebruik van hulpbronnen en een circulaire economie te incorporeren in de Nationally Determined Contributions (de nationale klimaatmitigatieplannen van landen).

Voor meer informatie verwijzen we ook naar het antwoord op vraag 125 en 123.

125

Vraag:

Aan welke projecten is de Nederlandse bijdrage aan (inter)nationale organisaties besteed? Kunnen wij een lijst krijgen met alle projecten waar Nederlands geld gebruikt is?

Antwoord:

Voor Nederland, en specifiek lenW, zijn drie grote maatschappelijke opgaven en transities bepalend voor de samenwerking met internationale partners. Het gaat concreet om het bevorderen van klimaatadaptatie, om duurzame en slimme mobiliteit en om het realiseren van een circulaire economie. Tegen die achtergrond draagt lenW bij aan het werk van verschillende internationale organisaties. Het kan daarbij gaan om verplichte bijdragen, zoals contributies voor multilaterale verdragen (o.a. conventies van Rotterdam, Basel en Stockholm en het verdrag van Minamata). Daarnaast gaat het om vrijwillige bijdragen, zoals in de tabel opgenomen. Ten slotte zijn er nog incidentele bijdragen toegekend aan UNEP voor het Special Programme Trust Fund, de China Council en het UNECE Inland Transport Committee.

Voor meer informatie verwijzen we ook naar het antwoord op vraag 124.

126

Vraag:

Is het mogelijk om de meest recente advieswaarden van de World Health Organization (hierna: WHO) voor luchtkwaliteit wettelijk te verankeren voor 2030? Wat zijn de voor- en nadelen?

Antwoord:

Het is mogelijk om de WHO-advieswaarden (nationaal) wettelijk te verankeren. Er zijn verschillende manieren denkbaar om dit te doen; dit kan als grenswaarden, streefwaarden of als richtwaarden. De WHO-advieswaarden kunnen zowel op Europees niveau, nationaal of decentraal niveau worden vastgelegd. De keuze voor welke manier en welk bestuursniveau is bepalend voor de voor- en nadelen van een

wettelijke verankering. Een voordeel van vastlegging van grenswaarden op Europees niveau is bijvoorbeeld dat ook de ons omringende landen hieraan moeten voldoen, waardoor de luchtvervuiling uit het buitenland zal afnemen.

Het bepalen van de hoogte en de manier waarop we luchtkwaliteitseisen vastleggen vraagt een afweging tussen verschillende aspecten zoals gezondheid, economie, concurrentiekracht, ruimtelijke inrichtingswensen, en uitvoerbaarheid. Op dit moment zijn de nationale luchtkwaliteitseisen gebaseerd op de grenswaarden uit de Europese luchtkwaliteitsrichtlijn, deze eisen zijn minder streng dan de WHO-advieswaarden uit 2021. De Europese Commissie werkt aan een voorstel tot herziening van de Europese richtlijn luchtkwaliteit. Zoals ook aangegeven in het non paper herziening luchtkwaliteitsrichtlijn (Kamerstuk 30 175, nr. 398), is de Nederlandse inzet gericht op een stapsgewijze verlaging van grenswaarden voor luchtvervuilende stoffen richting de WHO-advieswaarden en het verder laten dalen van de gemiddelde blootstelling aan luchtverontreiniging ook in gebieden waar al aan wettelijke normen wordt voldaan. Op dit moment brengt het RIVM in het kader van de gewijzigde motie van het lid Bouchallikh (Kamerstuk 30 175, nr. 387) in kaart welke maatregelen nodig zijn om in Nederland in 2030 aan de aangescherpte WHO-advieswaarden te voldoen. Ik verwacht u voor de zomer dit onderzoek te kunnen toesturen. Uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij de Nederlandse standpuntbepaling.

127

Vraag:

Welke advieswaarden worden bedoeld met «hiermee werkt het kabinet toe naar de advieswaarden in 2030 van de Wereldgezondheidsorganisatie»? Gaat dit om de meest recente advieswaarden van de WHO conform de wens van de Kamer?

Antwoord:

Met het Schone Lucht Akkoord (SLA) wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden uit 2005. In het Akkoord is afgesproken dat als de WHO nieuwe advieswaarden vaststelt, partijen onderzoeken wat de gevolgen hiervan zijn. Het Rijk is medeondertekenaar, samen met alle provincies en bijna 90 gemeenten, van het Schone Lucht Akkoord. In 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit vastgesteld. Momenteel voert het RIVM een onderzoek uit naar de maatregelen die nodig zouden zijn om in 2030 aan de in 2021 aangescherpte WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Dat onderzoek wordt voor het zomerreces naar de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstuk 30 175, nr. 415). Deze analyse kan als basis dienen voor besluitvorming over de doorwerking van de nieuwe WHO-advieswaarden in het Schone Lucht Akkoord.

128

Vraag:

Wat valt er onder de categorie «andere nuttige toepassing» in figuur 4?

Antwoord:

Bij bepaalde afvalstoffen is het niet mogelijk om deze voor te bereiden voor hergebruik en is recycling ook geen optie. Dan kan worden bezien of er andere vormen van nuttige toepassing mogelijk zijn. Dit betekent dat aanwezige materialen of energie (in het geval van brandbare afvalstoffen) in dat afval zoveel mogelijk benut worden. Een nadere toelichting op het begrip «andere nuttige toepassing» is te vinden in paragraaf B10.1 van het Landelijk Afvalbeheerplan (B10 Andere nuttige toepassing – LAP3).

129

Vraag:

Waarom is de totale hoeveelheid afval in kiloton niet afgenomen sinds het besluit van 2016 om toe te werken naar een circulaire economie?

Antwoord:

Binnen een circulaire economie is niet alleen zuinig grondstoffengebruik en minder afval van belang, maar ook hoe we met ons afval omgaan. Het Ministerie van IenW zet in op minder en langer gebruik van grondstoffen, hergebruik en recycling, zodat we uiteindelijk minder storten en verbranden. Naast inspanningen om te komen tot minder binnenlands afval dat verbrand wordt, speelt ook de import van brandbaar restafval een rol. IenW zet in op het verminderen van zowel het binnenlandse als het buitenlandse afval dat in Nederland verbrand wordt. Overigens is het goed te beseffen dat ook in een circulaire economie een deel van ons afval niet hoogwaardig verwerkt zal kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan het residu dat ontstaat bij recycling en gestort moet worden. Het streven is wel om het deel van ons afval dat de economie verlaat zo klein mogelijk te laten zijn. Daar wordt dan ook hard aan gewerkt. Het grootste gedeelte van het afval, naar schatting 77%, wordt gerecycled. Het is verder een positief punt dat de totale hoeveelheid afval niet toeneemt, ondanks de stijging van het Bruto Binnenlands Product. Daarmee is er sprake van een ontkoppeling tussen de stijging van de hoeveelheid afval en de economische groei.

130

Vraag:

Hoeveel tol betaalden de gebruikers van de Westerscheldetunnel in 2021?

Antwoord:

In het jaar 2021 is er € 30,3 miljoen aan Tol ontvangen door gebruik van de Westerscheldetunnel. Deze tol wordt ontvangen en verantwoord door de NV Westerscheldetunnel en is geen onderdeel van de ontvangsten van het Rijk. (Bron: Jaarverslag 2021 NV Westerscheldetunnel, 19 mei 2022)

131

Vraag:

Waarom is het percentage afval dat de economie «verlaat» (door storten of verbranden) nauwelijks afgenomen sinds het besluit van 2016 om toe te werken naar een circulaire economie?

Antwoord:

Het percentage afval dat verbrand of gestort moet worden is mede afhankelijk van de inspanning aan de voorkant van de keten. Het Ministerie van IenW zet in op minder en langer gebruik van grondstoffen, hergebruik en recycling. Naast inspanningen om te komen tot minder binnenlands afval dat verbrand wordt, speelt ook de import van brandbaar restafval een rol. IenW zet in op het verminderen van zowel het binnenlandse als het buitenlandse afval dat in Nederland verbrand wordt. Overigens is het goed te beseffen dat ook in een circulaire economie een deel van ons afval niet hoogwaardig verwerkt zal kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan het residu dat ontstaat bij recycling en gestort moet worden. Het streven is wel om het deel van ons afval dat de economie verlaat zo klein mogelijk te laten zijn. Daar wordt dan ook hard aan gewerkt. De effecten van die inzet zien we op dit moment nog niet terug in het percentage afval dat de economie verlaat; dat is wel de verwachting op het moment dat de transitie naar de circulaire economie verder vordert.