

Vergaderjaar 2022–2023

36 360 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022

Nr. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 17 mei 2023 over het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2022 (Kamerstuk 36 360 XII, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 8 juni 2023. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

1

Vraag:

Wat was de inzet van Nederland in EU-verband voor een «ambitieuze» Europese bijmengverplichting? En was deze gelijk aan de afgesproken inzet in het Akkoord Duurzame Luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De inzet van Nederland in EU-verband was het verhogen van het percentage van de Europese bijmengverplichting, om het zodoende aan te laten sluiten bij het nationale doel van 14% bijmengen van duurzame brandstoffen in 2030. Dit nationale doel is vastgesteld in de Luchtvaartnota en gebaseerd op het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

2

Vraag:

Welke andere landen pleitten net als Nederland voor datzelfde onbekende «ambitieuze» percentage bijmengverplichting?

Antwoord:

Nederland is onderdeel van een Europese koplopers groep die zich tijdens de onderhandelingen heeft ingezet voor ambitieuze bijmengdoelstellingen. Buiten de context van de Europese onderhandelingen zet bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk voor 2030 via een mandaat in op een bijmenging van 10% en heeft Noorwegen een doelstelling van 30% bijmenging in 2030.

3

Vraag:

Wat betekent de lager uitgevallen bijmengverplichting van 6% voor het behalen van de doelen zoals afgesproken in het Akkoord Duurzame Luchtvaart?

Antwoord:

De nationale doelstelling om in 2030 14% duurzame brandstoffen bij te mengen blijft onveranderd. Dit doel is kabinetsbeleid en sectorpartijen hebben zich in 2019 aan dit doel verbonden via het Akkoord Duurzame Luchtvaart.

4

Vraag:

Op welke manier wordt er ingezet op de onderdelen van het Groeifondsvoorstel «Luchtvaart in Transitie» die niet gehonoreerd zijn? Waar komt de dekking hierbij vandaan?

Antwoord:

Twee onderdelen uit het oorspronkelijke Groeifondsvoorstel voor Luchtvaart in Transitie zijn niet toegekend. Het ging om pilotfaciliteiten voor synthetische vliegtuigbrandstoffen en proeftuinen om innovaties op luchthavens te faciliteren. Door de initiërende partijen van deze onderdelen wordt nog gezocht naar mogelijkheden voor financiering. Het initiatief hiervoor ligt primair bij deze partijen. IenW heeft geen eigen budget op de begroting voor financiering van deze specifieke initiatieven.

5

Vraag:

Hoeveel passagiers werden er vervoerd door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Met verwijzing naar de beantwoording op vraag 55 bij de vaststelling van de begrotingsstaat (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 7.):

De grootste luchthaven van Turkije is Istanbul. In 2022 werden daar 64,3 miljoen passagiers vervoerd. In 2021, 2020, 2019 en 2018 waren dat respectievelijk 37,0, 23,3, 68,2 en 68,2 miljoen passagiers. Het ministerie houdt geen gegevens bij over de vervoersontwikkeling op luchthavens in het Midden-Oosten. (Bron: Annual Traffic Reviews Schiphol Group)

6

Vraag:

Hoeveel vliegbewegingen werden er uitgevoerd door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

De grootste luchthaven van Turkije is Istanbul. In 2022 werden daar 418.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd. In 2021, 2020, 2019 en 2018 waren dat respectievelijk 276.000, 201.000, 448.000 en 448.000 vliegtuigbewegingen. Het ministerie houdt geen gegevens bij over de vervoersontwikkeling op luchthavens in het Midden-Oosten. (Bron: Annual Traffic Reviews Schiphol Group)

7

Vraag:

Hoeveel passagiersbestemmingen waarnaar (meer dan twee keer per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen, werden er in 2022 aangedaan door de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoeveel was dit in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Zoals aangegeven in antwoord 56 bij de vaststelling van de begrotingsstaat¹ zijn de aantallen passagiersbestemmingen waarnaar meer dan tweemaal per jaar met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen vanaf de luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije niet bekend bij het Ministerie van IenW. Uit de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties² zijn wel de aantallen bestemmingen per luchthaven in de maand september van elk jaar opgenomen. Op Istanbul waren dat in 2021, 2020, 2019 en 2018 respectievelijk 259, 194, 294 en 287 bestemmingen. Op Dubai waren dat respectievelijk 200, 150, 231 en 232 bestemmingen. De gegevens over het jaar 2022 zijn nog niet bekend.

8

Vraag:

Hoe verschilt Schiphol ten opzichte van de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije als het gaat om de luchthavengelden, de Air Traffic Control (ATC)-heffingen en de overheidsheffingen? Hoe verschilde dit in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

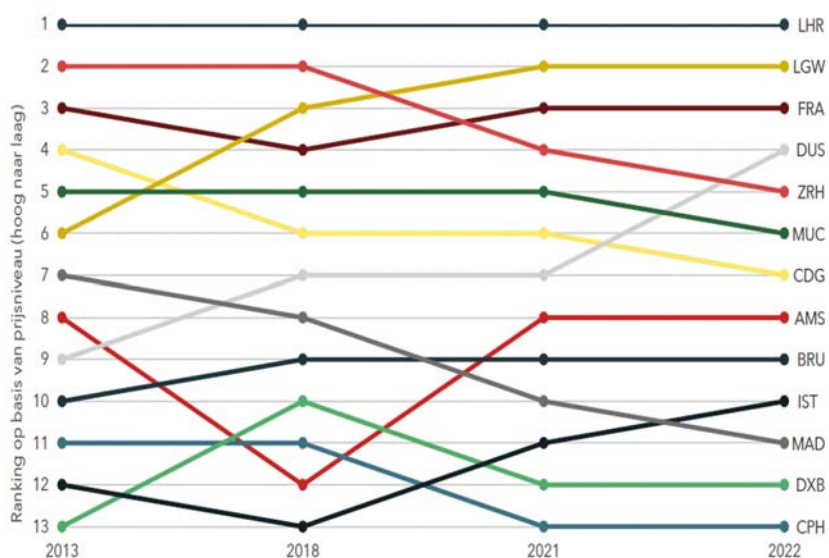
Antwoord:

Zie onderstaande figuur voor een inzicht van de totaalkosten (luchthavengelden, ATC heffingen en overheidsheffingen) van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens. Deze informatie en meer achtergrondinformatie over de afzonderlijke kosten is te vinden in de jaarlijkse benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen. Link naar de 2022-editie (Kamerstuk 31 936, nr.1056): [Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2022 | Rapport | rijksoverheid.nl](#)

¹ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 7.

² De meest recente versie is de monitor 2021 (Kamerstuk 31 936, nr. 913)

Figuur 3.8 In 2022 hebben vijf van de twaalf benchmarkluchthavens een lager prijsniveau dan Schiphol en zeven een hoger prijsniveau



Bron: Analyse SEO op basis van Schipholstatistieken, officiële havengeldregelingen en IATA's ACIC

9

Vraag:

In hoeverre verschilt Schiphol in 2022 met de grootste luchthavens in het Midden-Oosten en Turkije? Hoe verschilde dit in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Op Schiphol zijn in de jaren 2022, 2021, 2020, 2019 en 2018 afgerond respectievelijk 397.000, 267.000, 227.000, 497.000 en 499.000 vliegtuigbewegingen uitgevoerd. In die jaren zijn er afgerond 52,5, 25,5, 20,9, 71,7 en 71,1 miljoen passagiers vervoerd. (Bron: Annual Traffic Reviews Schiphol Group)

10

Vraag:

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

Antwoord:

Het Ministerie van IenW geeft geen directe financiële ondersteuning aan gemeenten voor de invoering van zero-emissiezones. Wél ondersteunt het ministerie gemeenten bij het invoeren van de zones middels het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES). Deze expertpool bestaat uit mensen met een brede kennis van zaken en ervaring bij de ontwikkeling en uitvoering van beleid- en besluitvorming rondom verduurzaming van de mobiliteit. Gemeenten kunnen een beroep doen op deze expertpool ter ondersteuning van hun ambtenaren die ervaring en tijd te kort komen om een dergelijk groot traject als de invoering van de zero-emissiezones te organiseren. Het SPES loopt nog tot en met 2025 en er is een bedrag van € 3 mln. voor gereserveerd.

11

Vraag:

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

Antwoord:

De ondersteuning die het ministerie beschikbaar stelt voor gemeenten bij het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek gaat over de voorbereiding van de politieke besluitvorming en van verkeersbesluiten, implementatie van de wijzigingen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, het organiseren van toezicht en handhaving als ook de communicatie naar partijen die te maken krijgen met de gevolgen van de zones. Hiermee wordt het gemeenten makkelijker gemaakt de juiste voorbereiding te treffen en stappen te zetten richting de invoering van de zone. Het ministerie faciliteert daarnaast het ontwikkelen van een centraal loket dat ontheffingen zal verlenen die in alle zones gelden. Dit loket maakt het burgers en bedrijven makkelijker een ontheffing aan te vragen en ontzorgt gemeenten in het verlenen van ontheffingen.

12

Vraag:

Hoeveel bedrijven hebben in 2022 een subsidie aangevraagd voor een elektrische bestelauto? Hoeveel waren dit er in 2021?

Antwoord:

In 2022 hebben 5.087 elektrische bestelauto's subsidie gekregen. In 2021 waren dit 3.215 elektrische bestelauto's.

13

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:

De Klimaat- en Energieverkenning geeft voor mobiliteit alleen inzicht in de 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. Het Planbureau voor de Leefomgeving berekent het CO₂-effect per klimaatsector. Omdat instrumenten samenhangen wordt er geen uitsplitsing gemaakt voor specifieke instrumenten of thema's met als gevolg dat we geen sluitende kosteneffectiviteit per instrument hebben. Alleen voor volledig elektrische personenauto's zijn gedetailleerde kosteneffectiviteitsberekeningen beschikbaar voor het huidige stimuleringsbeleid over de periode 2020–2025 (Klimaatakkoord beleid). Omdat de kosteneffectiviteit zich niet eenvoudig laat uitdrukken in één bedrag per vermeden ton CO₂, wordt hier verwezen naar het rapport dat in maart 2022 met uw Kamer is gedeeld (zie update rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV» (Voortgang Duurzame Mobiliteit | Tweede Kamer der Staten-Generaal)/ Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004).

14

Vraag:

Hoeveel euro kost het besparen van CO₂ in de mobiliteitssector?

Antwoord:

Vanuit het Ministerie van IenW is in 2022 € 107,7 miljoen subsidie verstrekt voor de aanschaf van nieuwe emissievrije personen-, bestel- en vrachtauto's, mobiele machines en gebruikte emissievrije personenauto's.

15

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) 2022 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), laat zien dat de uitstoot van de mobiliteitssector in 2021 30,5 Mton was. Dat is een daling van 1,7 Mton ten opzichte van het niveau van het ijkjaar 1990, waarin de uitstoot 32,2 Mton was. Onder uitstoot mobiliteitssector verstaan we de nationale uitstoot van mobiliteit van onder andere wegvervoer en binnenvaart, maar niet lucht- en scheepvaart. De inschatting in de KEV voor mobiliteit heeft betrekking op 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.

16

Vraag:

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

Antwoord:

In 2021 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. Eind vorig jaar is vanuit het project VM-IVRA (Verkeersmanagement Informatie voor Routeadvies) en Slim Sturen een nieuwe proef gestart in 5 gemeenten, waarbij informatie over meer dan 500 scholen en schoolzones vanuit het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) in de (navigatie)systemen wordt getoond. Deze informatie wordt voor de zomer ook beschikbaar gesteld aan IT-partijen voor de logistieke sector om te verwerken in logistieke navigatie-, planning- en boordcomputersystemen.

De proef met de navigatiediensten wordt in het 3e kwartaal van 2023 afgerond en geëvalueerd. De evaluatie van de toepassing door de logistieke sector wordt in het 4e kwartaal van 2023 verwacht. De impact van deze pilot op het aantal verkeersslachtoffers of verkeersoverlast is nog niet bekend.

16

Vraag:

Hoe verhoudt de inzet van Schiphol op het opstellen van een wettelijk verankerd systeem om te komen tot structureel minder hinder en uitstoot in lijn met het klimaatakkoord van Parijs zich tot de drie sporen zoals uitgewerkt in het Hoofdlijnenbesluit?

Antwoord:

In spoor 3 van de Hoofdlijnenbrief Schiphol is aangegeven normstelling te ontwikkelen om te kunnen sturen op de voortdurende vermindering van negatieve externe effecten. Deze normstelling dient wettelijk verankerd te worden. Dit is niet één stelsel, maar een stapsgewijze aanpak gericht op de verschillende externe effecten zoals CO₂, geluid en emissies. Bij de ontwikkeling van deze normstelling worden belanghebbenden betrokken, waaronder omwonenden en Schiphol. Schiphol heeft in haar 8-puntenplan aangegeven in te willen zetten op een stelsel waarbij gestuurd wordt op structurele vermindering van geluid en uitstoot van CO₂ en dat de overheid dit systeem wettelijk moet verankeren. Het ministerie gaat ervan uit dat dit dezelfde wettelijke verankering is als die

voor de ontwikkeling onder spoor 3. Het ministerie is dan ook in gesprek met de luchthaven om te onderzoeken in hoeverre de initiatieven van Schiphol en het Rijk zoveel mogelijk kunnen worden verenigd.

17

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 maart 2022 gedeeld (zie update rapport «Kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV» (Voortgang Duurzame Mobiliteit | Tweede Kamer der Staten-Generaal)/ 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.

18

Vraag:

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

Antwoord:

Vanuit het Ministerie van IenW is tot nu toe (periode 2020 t/m 2022) € 146,2 miljoen subsidie verstrekt voor de aanschaf van nieuwe emissievrije personen-, bestel- en vrachtauto's, mobiele machines en gebruikte emissievrije personenauto's.

19

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:

In 2022 is ten opzichte van een scenario waarin er totaal geen elektrische personenauto's zouden zijn een CO₂-reductie van 0,9 Mton bereikt. In het jaar 2030 wordt met de autonome groei van elektrische voertuigen en inclusief het huidige EV-beleid 3,5 Mton CO₂ reductie gerealiseerd. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft in de Klimaat- en Energieverkenning van 2022 (KEV2022) inzichtelijk gemaakt wat de uitstoot per voertuigtype (o.a. personenauto's, bestel- en vracht, mobiele werktuigen) is in de jaren 2020–2030 (zie figuur 5.14 op p.172). De KEV2022 geeft geen inzicht in welk aandeel van de totale uitstoot of uitstoot per voertuigtype toe te wijden is aan de ingroei van elektrische voertuigen.

20

Vraag:

Hoeveel elektrische auto's rijden er rond in Nederland? Hoeveel procent is dit van het totaal?

Antwoord:

Op 1 april 2023 stonden 362.739 elektrische personenauto's (4,1%), 16.369 elektrische bestelauto's (1,5%) en 589 elektrische vrachtauto's (0,4%) geregistreerd in Nederland (zie bijlage).

21

Vraag:

Hoe groot is het aandeel van 60-plussers onder de ernstige verkeersgewonden? Hoe groot was dit aandeel in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

Het aandeel 60+ onder de ernstige verkeersgewonden is in de tabel weergegeven. Dit zijn cijfers van de SWOV. De cijfers over 2022 komen eind 2023 beschikbaar.

Let op: SWOV hanteert sinds 2022 andere definities van de verkeersgewonden, beide definities zijn opgenomen in het antwoord.

MAIS3+	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	6.570 55%	6.610 57%	6.210 58%	6.490 59%	nbn nbn

MAIS2	2018	2019	2020	2021	2022
Totaal	13.010 37%	13.350 38%	12.680 37%	13.450 37%	nbn nbn

Ernstig verkeersgewonden in Nederland (swov.nl)

Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn botbreuken en hersenschudding met kort bewustzijnsverlies. Voorbeelden van MAIS3- letsel zijn een schedelbasisfractuur, breuk van heup of bovenbeen en amputatie van pols of enkel.

Nederland was in 2010 een van de eerste landen die een medische definitie voor ernstig gewonde verkeersslachtoffers invoerde. Later is ook binnen de EU de definitie van een ernstig verkeersgewonde gebaseerd op de MAIS-score. Tot en met 2020 was de Nederlandse definitie nog gebaseerd op MAIS2+, terwijl de EU-definitie uitgaat van wat medisch gezien als «ernstig gewond» wordt aangeduid, namelijk minimaal MAIS3. Na het aflopen van de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2020, en in aansluiting op internationale doelstellingen op basis van MAIS3+, gaan we in Nederland nu ook uit van MAIS3+.

22

Vraag:

Hoeveel ernstig verkeersgewonden vielen er binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op N-wegen? Hoeveel was dit aantal in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

BRON	2018	2019	2020	2021	2022
Ernstig verkeersgewonden binnen BBK	8.652	7.871	6.630	4.700	nbn
Ernstig verkeersgewonden buiten BBK	4.478	4.257	3.315	2.327	nbn
Locatie onbekend	340	297	277	397	nbn
Totaal	13.470	12.425	10.222	7.424	nbn

De uitgesplitste BRON cijfers over 2022 komen later dit jaar beschikbaar.

De cijfers over de N-wegen over 2017–2021 zijn in april naar de Kamer gestuurd.

Zie kolom 3 slachtofferongevallen en kolom 4 slachtoffers.

Tabel 3 – In BRON geregistreerde aantal dodelijke ongevallen en aantal verkeersdoden, aantal slachtofferongevallen en aantal slachtoffers op N-wegen naar categorie wegbeheerder voor de periode 2017 t/m 2021

Categorie wegbeheerder	Dodelijke ongevallen 2017 t/m 2021		Verkeersdoden 2017 t/m 2021		Slachtofferongevallen 2017 t/m 2021		Slachtoffers 2017 t/m 2021	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Provincie	514	90,3%	556	90,6%	6.544	88,5%	8.107	87,9%
Rijk	48	8,4%	51	8,3%	745	10,1%	994	10,8%
Gemeente	5	0,9%	5	0,8%	90	1,2%	110	1,2%
Privaat	2	0,4%	2	0,3%	14	0,2%	16	0,2%
Totaal	569	100,0%	614	100,0%	7.393	100,0%	9.227	100,0%

Bron: rapport Top-10 onveilige N-wegen: Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1052

23

Vraag:

Hoeveel verkeersdoden vielen er binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op N-wegen? Hoeveel was dit aantal in de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022?

Antwoord:

BRON	2018	2019	2020	2021	2022
Verkeersdoden binnen de bebouwde kom	261	232	188	205	nbn
Verkeersdoden buiten de bebouwde kom	313	327	306	286	nbn
Locatie onbekend	24	27	21	18	nbn
Totaal	598	586	515	509	nbn

De uitgesplitste BRON cijfers over 2022 komen later dit jaar beschikbaar.

De cijfers over de N-wegen over 2017–2021 zijn in april naar de Kamer gestuurd.

Zie kolom 1 dodelijke ongevallen en kolom 2 verkeersdoden.

Tabel 3 – In BRON geregistreerde aantal dodelijke ongevallen en aantal verkeersdoden, aantal slachtofferongevallen en aantal slachtoffers op N-wegen naar categorie wegbeheerder voor de periode 2017 t/m 2021

Categorie wegbeheerder	Dodelijke ongevallen 2017 t/m 2021		Verkeersdoden 2017 t/m 2021		Slachtofferongevallen 2017 t/m 2021		Slachtoffers 2017 t/m 2021	
	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel
Provincie	514	90,3%	556	90,6%	6.544	88,5%	8.107	87,9%
Rijk	48	8,4%	51	8,3%	745	10,1%	994	10,8%
Gemeente	5	0,9%	5	0,8%	90	1,2%	110	1,2%
Privaat	2	0,4%	2	0,3%	14	0,2%	16	0,2%
Totaal	569	100,0%	614	100,0%	7.393	100,0%	9.227	100,0%

Bron: rapport Top-10 onveilige N-wegen: Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1052

24

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:

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).

25

Vraag:

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

Antwoord:

De kosten van het invoeren van zero-emissiezones voor stadslogistiek hangen sterk af van de exacte invulling en de lokale context. Uit de Kosten Baten Analyse uitgevoerd in 2019 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) blijkt dat het investeren in een zero-emissiezone leidt tot collectieve baten.

De kosten variëren per gemeente van circa 0,6 miljoen tot 1,2 miljoen. Als gemeenten bestaande systemen, bijvoorbeeld van milieuzones of parkeren, kunnen benutten voor handhaving van de zero-emissiezone, kunnen de kosten lager uitvallen.

Naast het ondersteunen van gemeenten middels het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) stelt het ministerie diverse regelingen beschikbaar ten behoeve van bedrijven met bestel- en vrachtauto's die de aanschaf van nul-emissie voertuigen ondersteunen. Voor de aanschaf van nul-emissie bestelauto's wordt in de periode tot 2025 185 miljoen beschikbaar gesteld. Voor het stimuleringsprogramma van vrachtauto's is 94 miljoen euro beschikbaar tot 2025.

26

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>).

27

Vraag:

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

Antwoord:

Het gaat om de volgende gemeenten: Almere, Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Assen, Delft, Deventer, Dordrecht, Ede, Eindhoven, Enschede, Gouda, Den Haag, Groningen, Haarlem, Haarlemmermeer (Schiphol), Hilversum, 's-Hertogenbosch, Hoorn, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zwolle en Zaanstad.

28

Vraag:

Is het capaciteitsprobleem met betrekking tot het personeel van NS inmiddels opgelost?

Antwoord:

NS heeft diverse maatregelen getroffen om het personeelsprobleem aan te pakken. In de eerste maanden van 2023 lijkt de aanpak van de personeelstekorten goed op stoom te komen, het tekort onder hoofdconducteurs lijkt gestabiliseerd en er is sprake van lichte groei in de beschikbare capaciteit die zich de komende maanden voort lijkt te zetten.

Het capaciteitsprobleem is daarmee nog niet opgelost. Naar verwachting blijven tenminste ook volgend jaar nog maatregelen nodig om het tekort aan te pakken. Het Ministerie van IenW verwacht dat NS zich dan ook onverminderd maximaal blijft inspanssen om de stijgende lijn voort te zetten.

29

Vraag:

Zijn er evaluaties gedaan naar aanleiding van de vraag waarom Schiphol de lente- en zomerdrukke van 2022 niet aan kon?

Antwoord:

Mede op verzoek van het Ministerie van IenW heeft Schiphol aan PwC Strategy& opdracht gegeven tot het uitvoeren van een evaluatieonderzoek met betrekking tot de operationele problemen op de luchthaven Schiphol in 2022³. De evaluatie is gericht op het functioneren van de Schiphol-organisatie. De evaluatie reconstrueert de gebeurtenissen en identificeert achterliggende oorzaken van de operationele problemen in de periode april t/m september 2022. Op basis daarvan worden aanbevelingen gedaan.

30

Vraag:

Wat is de status van de voorbereiding voor de invoering van de vrachtwagenheffing?

Antwoord:

Met het gedeeltelijk in werking treden van de Wet vrachtwagenheffing (Kamerstuk 35 910) is op 1 januari 2023 de realisatie van het heffings-systeem van start gegaan. Naar verwachting start de vrachtwagenheffing in 2026. IenW heeft met de betrokken uitvoeringsorganisaties RDW, Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), Rijkswaterstaat (RWS) en Inspectie Leefomgeving en transport (ILT) afspraken gemaakt over de taken en de wijze waarop aan de realisatie van het heffingssysteem wordt gewerkt. Parallel hieraan wordt gewerkt aan het meerjarenprogramma voor de terugsluis. In overleg met de vervoerssector en in nauwe betrokkenheid van andere stakeholders is een eerste concept-meerjarenprogramma opgesteld voor de jaren 2026–2030. Dit concept-meerjarenprogramma bevat een pakket van concrete maatregelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Voor de zomer ontvangt uw Kamer de tweede voortgangsbrief vrachtwagenheffing waarin uitgebreid wordt ingegaan op de stand van zaken.

31

Vraag:

³ De Kamer is hierover op 25 mei jl. geïnformeerd (Kamerstuk 29 665, nr. 473).

Hoe staat het met de uitvoering van het principeakkoord op het emissiehandelssysteem (ETS) voor de luchtvaart?

Antwoord:

Zowel het Europees parlement als de Raad zijn in april 2023 formeel akkoord gegaan met het in december 2022 bereikte principeakkoord, waarmee de herziening van de ETS-richtlijn definitief is. De richtlijn is reeds in werking getreden na publicatie in het Publicatieblad van de EU op 16 mei 2023. De bepalingen uit de herziene ETS richtlijn moeten in nationale wet- en regelgeving omgezet worden voor 31 december 2023, omdat er vanaf 1 januari 2024 Europese geharmoniseerde uitvoering van de richtlijn moet zijn. Het Ministerie van IenW streeft er dan ook naar om de benodigde wijzigingen in 2023 door te voeren.

32

Vraag:

Welk onderdeel van het Groeifondsvoorstel «Luchtvaart in Transitie» is niet gehonoreerd?

Antwoord:

Twee onderdelen uit het oorspronkelijke Groeifondsvoorstel voor Luchtvaart in Transitie zijn niet toegekend. Het ging om pilotfaciliteiten voor synthetische vliegtuigbrandstoffen en proeftuinen om innovaties op luchthavens te faciliteren. Door de initiërende partijen van deze onderdelen wordt nog gezocht naar mogelijkheden voor financiering. Het initiatief hiervoor ligt primair bij deze partijen. IenW heeft geen eigen budget op de begroting voor financiering van deze specifieke initiatieven.

34

Vraag:

Hoe verhoudt de inzet van Schiphol op het sluiten van de nacht zich tot de drie sporen zoals uitgewerkt in het Hoofdlijnenbesluit? Wat betekent dit voor de belasting overdag?

Antwoord:

Schiphol heeft tijdens de consultatieperiode van de Balanced Approach procedure (spoor 2) een 8-puntenplan gepresenteerd. In dit plan stelt Schiphol een (gedeeltelijke) nachtsluiting voor. Op dit moment heeft Schiphol nog geen formele reactie ingediend op de consultatie. Als Schiphol dit wel doet, en de voorgestelde (gedeeltelijke) nachtsluiting hier onderdeel van is, neemt het ministerie deze alternatieve maatregel mee in de afweging van de definitieve combinatie van maatregelen.

Wat betreft het effect van deze (gedeeltelijke) nachtsluiting zegt Schiphol dat het zorgt voor ongeveer 10.000 minder nachtvluchten. Daarnaast stelt Schiphol dat het van plan is het verschuiven van vluchten naar de randen van de nacht of de vroege ochtend zoveel mogelijk te beperken. Het exacte effect op de belasting overdag van de door Schiphol gepresenteerde maatregel is voor het ministerie nog niet duidelijk. Indien Schiphol ervoor kiest om de voorgestelde nachtsluiting formeel in te brengen als alternatieve maatregel tijdens de consultatie, zal conform de voorgescreven procedure het doelbereik en de kosteneffectiviteit van de maatregel in kaart worden gebracht.

35

Vraag:

Wat zijn de belangrijkste conclusies van deze evaluatie naar de zomerdrukke op Schiphol?

Antwoord:

Schiphol is voornemens het eindrapport van de Evaluatie op korte termijn te publiceren. De Kamer zal daarover worden geïnformeerd.

36

Vraag:

Zijn er in 2022 mechanismen ontwikkeld om ervoor te zorgen dat de beloofde woningbouwaantallen (mede mogelijk gemaakt door de impuls op infrastructuur van 7,5 miljard euro) ook werkelijk gebouwd worden?

Antwoord:

In 2022 zijn in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (juni) en het Bestuurlijk Overleg MIRT (november) afspraken gemaakt over de Rijksbijdrage aan infrastructuur en het bijbehorende aantal woningen, op basis van de criteria en afweegkader die in 2022 met de Tweede Kamer gedeeld zijn.⁴

Deze bestuurlijke afspraken worden verwerkt in juridische regelingen voor de uitkering van de Rijksbijdragen. In deze regelingen worden de afspraken over Rijksbijdragen voor infrastructuur en het aantal woningen aan elkaar verbonden. De Kamer wordt in juni 2023 geïnformeerd over de Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur. Voor de mobiliteitspakketten wordt een regeling opgesteld, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2023 bij de Kamer zal worden voorgehangen.

37

Vraag:

Kan de Kamer een overzicht krijgen van locaties, alsmede de aard van de verontreiniging per locatie, waar in 2030 de bodemverontreinigingsproblematiek door decentrale overheden moet worden beheerst?

Antwoord:

Jaarlijks wordt de voortgang van de bodemsaneringsopgave gemonitord. De monitoringsrapportages zijn te vinden op de site van bodem+: <https://www.bodemplus.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bodemconvenant/@154478/monitoring-bodemsanering-aanpak-spoedlocaties-2004/>

De informatie van de 41 bevoegde overheden over de spoedlocaties, nazorg, waterbodems en gebiedsgericht grondwaterbeheer wordt in deze monitoringsrapportage geaggregeerd op een nationaal schaalniveau, zonder dat de gegevens herleidbaar zijn naar een individuele overheid of een individuele locatie. De bevoegdheid voor deze +verontreinigde locaties is op grond van de Wet bodembescherming (Wbb) op decentraal niveau belegd en de monitor is een momentopname. Voor meer gedetailleerde onderliggende gegevens wordt u verwezen naar de individuele bevoegde overheden.

38

Vraag:

Kan de Kamer een overzicht krijgen van de saneringsopgave, zowel technisch als financieel, van de locaties die in 2030 beheerst moeten worden?

Antwoord:

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar het antwoord op vraag 37.

⁴ Bijlage bij Kamerstuk 35 925 A, nr. 76, welke is behandeld in het Commissiedebat MIRT van 30 juni 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 81), Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

39

Vraag:

Welke participatie-activiteiten zijn georganiseerd om stakeholders te betrekken bij de EU-bodemstrategie en wat zijn de conclusies van die participatie-activiteiten?

Antwoord:

In oktober 2022 zijn naar aanleiding van de EU-bodemstrategie 3 ronde tafelsessies georganiseerd met medeoverheden, het bedrijfsleven en NGO's. Algemeen beeld vanuit deze sessies is: bescherming van de bodem is erg welkom. Er moet een balans worden gezocht tussen flexibiliteit en mate van sturing (d.m.v. normen), waarbij een goede verbinding moet worden gelegd met nationale omstandigheden (maatwerk) en goede voorbeelden.

Gedurende 2022 en begin 2023 zijn een aantal bijeenkomsten geweest met het Platform Bodem en Ondergrond waarbij deelnemers, bestaande uit vertegenwoordigers van overheden, het bedrijfsleven en NGO's zijn geïnformeerd over de EU-bodemstrategie en waarbij met hen is gereflecteerd op de inhoud van de EU-bodemstrategie. Deze bijeenkomsten worden goed bezocht en gewaardeerd.

40

Vraag:

Welke alternatieven zijn er voor pfas-stoffen in beeld gebracht?

Antwoord:

PFAS hebben een combinatie van eigenschappen zoals water- en vetafstotend en zijn bestand tegen hoge temperaturen. Ook gasvormige PFAS vallen onder deze restrictie, die weer heel andere toepassingen kennen. Afhankelijk van het exacte doel van een toepassing kan het makkelijker of moeilijker zijn om een alternatief te vinden. In het restrictievoorstel is per (categorie) van toepassingen geïnventariseerd welke alternatieven beschikbaar zijn. Gezien de vele zeer diverse toepassingen is dat te veel om hier op te noemen en verwijs ik kortheidshalve naar het dossier dat bij ECHA (<https://europa.eu/nl/-/echa-seeks-input-on-proposed-pfas-restriction>) is ingediend. In de nu lopende consultatiefase kunnen nog tot 23 september toepassingen en alternatieven die nog niet in beeld waren worden gemeld.

Bij het onder de aandacht brengen van het uitfaseren van PFAS en daarmee het waar nodig ontwikkelen van alternatieven wordt aan de hand van het Actieprogramma PFAS gewerkt met stakeholders voor een aantal productgroepen (zoals textiel, brandblusschuim, cosmetica en rubber en kunststoffen). De vorderingen worden jaarlijks gepubliceerd.

41

Vraag:

Hoeveel schaarse ruimte van ons Nederlandse grondgebied kan momenteel niet gebruikt worden voor bouwen, infrastructuur of bedrijvigheid vanwege vervuiling of sanering?

Antwoord:

Locaties die vervuild zijn, kunnen niet voor alle functies ingezet worden. Er is geen beeld van de omvang daarvan ten opzichte van het totale grondgebied van Nederland.

42

Vraag:

Waarom is de reservering voor slimme mobiliteit verlaagd?

Antwoord:

Vanuit het Mobiliteitsfonds artikelonderdeel 11.03.02 is vanuit de reservering slimme en duurzame mobiliteit een bedrag van € 13,7 miljoen overgeboekt naar hoofdstuk 12 artikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid. Dit is voor het uitvoeren van verschillende activiteiten op het terrein van slimme en duurzame mobiliteit.

Daarnaast is € 3,5 miljoen overgeboekt naar het BTW-compensatiefonds. Ook is € 43,3 miljoen doorgeschoven naar latere jaren om dit aan te laten sluiten bij de verwachte uitputting. Hierover vindt afstemming plaats met de regio.

43

Vraag:

De groei van het aantal elektrische auto's ligt hoger dan de verwachting was binnen het Klimaatakkoord; hoeveel megaton CO₂ levert deze groei op?

Antwoord:

De hogere groei van het aantal volledig elektrische personenauto's levert 1,9 megaton extra aan CO₂-reductie in 2030 op. Ten tijde van het Klimaatakkoord werd uitgegaan van 640.000 volledig elektrische personenauto's in 2030 (en 9,5% van de verkeersprestatie van het wagenpark). Volgens de laatste raming van PBL in de Klimaat- en Energieverkenning 2022 (KEV2022) (bijlage bij Kamerstuk 32 813, nr. 112) komt het aantal volledig elektrische personenauto's in 2030 uit op 1.540.000 (en 21% van de verkeerprestatie van het wagenpark).

44

Vraag:

Hoe effectief waren de campagnes ten aanzien van de verkeersveiligheid?

Antwoord:

Met campagnes zet het Ministerie van IenW een duidelijke sociale norm neer voor veilig gedrag op de meest risicovolle gedragingen en waarvoor campagnes een geschikt instrument zijn.

De effecten op attitude, risicoperceptie en zelfgerapporteerd gedrag worden steeds gemonitord en daarmee zorgen we ervoor dat deze richting gewenste norm gaan.

Uit de campagne-effectonderzoeken van DVJ-Insights bleek bijvoorbeeld dat na de MONO-campagne in 2020 het aandeel weggebruikers dat zich verantwoordelijk voelt om MONO te rijden gestegen was van 81% naar 86% en het aandeel dat het normaal vindt dat je onderweg niet met je telefoon bezig gestegen was van 81% naar 87%. Na de MONO-campagne van 2022 steeg het aandeel dat aangeeft nooit sociale media onderweg te gebruiken van 77% naar 83%.

Uit een peiling van Marketrespons in 2021 bleek dat na de MONO-campagne in 2021 het aandeel dat een niet-storen functie gebruikt, of van plan is te gaan gebruiken, steeg van 27% in 2019 naar 38% in 2021.

Er zijn echter veel factoren van invloed op het verkeersgedrag zoals subjectieve pakkans, risicoperceptie, sociale norm en maatschappelijke ontwikkelingen. Veranderingen direct koppelen aan campagnes is niet echt mogelijk.

SWOV stelt dat campagnes nodig zijn omdat ze bijdragen aan het kennisniveau, aan attitude en draagvlak voor bijvoorbeeld handhaving.

Eind 2023 wordt de beleidsdoorlichting art. 14 Wegen en Verkeersveiligheid naar de Kamer gestuurd. Hierin wordt onder meer stilgestaan bij de effectiviteit van beleid voor de verkeersveiligheid.

45

Vraag:

Wordt in de concessie voor de Waddenveren ook de noodzaak van nachtelijk vervoer meegenomen?

Antwoord:

Nachtelijk vervoer is geen onderdeel van de huidige concessies voor de Waddenveren. Het Ministerie van IenW is onlangs gestart met de voorbereiding van de nieuwe concessies, die naar verwachting per 2029 inwerking treden. De komende periode zal daartoe een zogenaamde Nota van Uitgangspunten (NvU) worden opgesteld, waarin ook wordt ingegaan op de scope van de concessies. Deze NvU is naar verwachting begin 2024 gereed.

46

Vraag:

Worden er tijdens de beoordeling van de internationale verbondenheid van Schiphol ook afwegingen gemaakt met betrekking tot de hubfunctie die Schiphol heeft en de verbindingen die daardoor naar Schiphol leiden?

Antwoord:

Ja. Jaarlijks ontvangt de Kamer de Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties, waarin diverse aspecten inzake connectiviteit worden gemeten. Ook de zogenaamde hubconnectiviteit wordt gemeten, dat is de connectiviteit vanuit buitenlandse bestemmingen met een overstap op Schiphol naar weer andere buitenlandse bestemmingen. Deze hubconnectiviteit geeft dus een indicatie van de netwerkkwaliteit vanuit het perspectief van overstappende passagiers en van de concurrentiekracht van Schiphol als hub in vergelijking met buitenlandse hubluchthavens.

47

Vraag:

Zijn de benodigde randvoorwaarden die nodig zijn om aan de bijmengverplichting te voldoen tijds op orde?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW is in nauw contact met alle betrokken partijen om de benodigde randvoorwaarden op orde te brengen. Voor de implementatie van de Europese bijmengverplichting wordt dit contact geïntensiveerd zodat eventuele knelpunten tijdig gesignaleerd en opgelost kunnen worden.

48

Vraag:

Welke rol is er weggelegd voor regionale vliegvelden in het stimuleren van de ontwikkeling van schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigen en brandstoffen?

Antwoord:

De regionale luchthavens spelen een belangrijke rol in de ontwikkeling van schonere en stillere vliegtuigen, vliegtuigen en brandstoffen. Er zijn verschillende initiatieven waarbij de regionale luchthavens op relatief korte termijn de eerste resultaten verwachten. De regionale luchthavens fungeren hiermee als kraamkamer voor de gehele luchtvaart. Zo loopt bij Rotterdam The Hague Airport het initiatief Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA). In RHIA werken meerdere partners samen aan

projecten om de luchtvaart schoner en stiller te maken, waaronder projecten voor elektrisch-, hybride- en waterstof aangedreven vluchten. Ook Groningen Airport Eelde werkt nauw samen met onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en overheden aan duurzaamheidsinnovaties waarbij de focus ligt op waterstoftechnologie. Daarnaast bereiden de regionale luchthavens zich voor op de nodige infrastructurele aanpassingen en op de komst van elektrische vliegtuigen voor regionaal passagiersvervoer. Ook investeren de regionale luchthavens in het opleiden en trainen van personeel voor operatie en onderhoud van schonere en stillere vliegtuigen.

49

Vraag:

Zijn de cijfers ten aanzien van de uitstoot van Schiphol er inmiddels wel (in megaton CO₂)?

Antwoord:

In het jaarverslag is de CO₂-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland berekend aan de hand van de CBS-cijfers over gebunkerde kerosine voor luchtvaart. Dit is dus niet alleen de uitstoot van Schiphol.

Op basis van een emissiefactor kan kg brandstof worden omgerekend naar kg CO₂. De ETS-herziening is op 10 mei 2023 ondertekend en daarin wordt de emissiefactor onder ETS (voorheen 3,15) recht getrokken met CORSIA (3,16). Derhalve wordt de emissiefactor 3,16 kg CO₂ per kilogram kerosine gehanteerd. Deze aanpassing zal ook worden doorgevoerd in de kengetallen voor deze indicator.

De CO₂-uitstoot van internationale vluchten vertrekkend vanuit Nederland in 2022 is (voorlopig) berekend op 9,7 Mton (met emissiefactor 3,16).

50

Vraag:

Kan worden bevestigd dat eventuele openstelling van Lelystad Airport pas kan zodra er aan drie voorwaarden is voldaan, namelijk (1) alleen als overloopluchthaven van Schiphol, (2) wanneer Lelystad Airport beschikt over een stikstofvergunning in de zin van de Wet natuurbescherming en (3) wanneer de laagvliegroutes zijn opgelost?

Antwoord:

In de hoofdlijnenbrief Schiphol van 24 juni 2022 (Kamerstuk 29 665, nr. 432) is aangegeven dat de eventuele openstelling van Lelystad Airport als overloopluchthaven van Schiphol wordt gezien tegen de achtergrond van het besluit om het aantal vliegtuigbewegingen te beperken. In die brief is aangegeven dat besluitvorming medio 2024 plaatsvindt als aan twee voorwaarden is voldaan.

- 1) Er moet een vergunning zijn in het kader van de Wet natuurbescherming en
- 2) Er moet zicht zijn op een oplossing voor de laagvliegroutes. Hier wordt momenteel aan gewerkt.

51

Vraag:

Op welke manier wordt beoordeeld of en hoe de gewenste resultaten bereikt worden als het opnemen van kwantitatief meetbare indicatoren zelden relevant of toepasselijk is?

Antwoord:

De internationale inzet wordt getoetst aan de bijdrage die het levert aan het behalen van de nationale doelstellingen. Dit gebeurt per beleidsonderwerp, is maatwerk en mede afhankelijk van de verschillende niveau's; EU, mondiale gremia of bilaterale contacten, dan wel een mix hiervan. Bovendien wordt de internationale en Europese inzet gedeeld en gerapporteerd aan de Tweede Kamer. Dit is niet in meetbare indicatoren te vatten.

52

Vraag:

Op welke locaties is middels een tijdelijke ontheffing ruimte vergund voor geluidsniveaus boven de norm?

Antwoord:

Er zijn momenteel drie locaties langs rijkswegen waarvoor een tijdelijke ontheffing van de naleving van geluidproductieplafonds geldt:

- A73 Roermond – Reuver (km 30,34 – km 35,0)
- A2 Leidsche Rijntunnel tot knooppunt Oudenrijn (km 61,5 – km 63,5)
- A10 Noord bij Amsterdam en Landsmeer (km 1,8 – 2,0 (binnenring) km 31,0 – 6,4 (buitenring))

Langs spoorwegen zijn er geen locaties met een tijdelijke ontheffing.

53

Vraag:

Klopt het dat bij het eerste aandachtstreepje de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) uit 2005 bedoeld worden?

Antwoord:

Ja, dat klopt.

54

Vraag:

Klopt het dat bij voortzetting van het huidige beleid de gestelde doelen voor schone lucht in 2030 behaald worden?

Antwoord:

Het Schone Lucht Akkoord bevat verschillende doelen, waaronder het realiseren van 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016, als gevolg van het verlagen van emissies uit binnenlandse bronnen. Ook is voor een aantal bronnen zoals industrie en mobiliteit, sectordoelen vastgesteld. De laatste voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord (Kamerstuk 30 175, nr. 397) van maart 2022 liet zien dat we op koers zijn om de 50% gezondheidswinst te halen, mits voorgenomen maatregelen in het kader van het klimaat- en stikstofbeleid ook daadwerkelijk uitgewerkt en uitgevoerd worden. Er moet daarbij voorkomen worden dat er geen averechtse effecten optreden, zoals extra uitstoot van NO_x als gevolg van de verbranding van meer biomassa. De voortgang van het Schone Lucht Akkoord wordt om het jaar door het RIVM gemonitord. Op basis van de resultaten van deze landelijke monitoring van de luchtkwaliteit wordt bepaald of er behoefte is aan aangescherpte maatregelen in het kader van Schone Lucht Akkoord.

55

Vraag:

Welke maatregelen hebben het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO) voor 8,5 miljoen euro uitgevoerd ter verbetering van de luchtkwaliteit en wat is het resultaat dat daardoor bereikt is?

Antwoord:

Voor het Schone Lucht Akkoord wordt geld aan het RIVM en de RvO gegeven om verschillende opdrachten uit te voeren. RvO voert de Specifieke Uitkering van het Schone Lucht Akkoord uit, waardoor gemeenten aangesloten aan het Akkoord aanvragen voor financiering kunnen indienen voor verschillende projecten die bijvoorbeeld tot emissiereducties leiden. Meer informatie hierover is te vinden op: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/spuk-sla>. Het RIVM voert ook een aantal projecten uit in opdracht van het Schone Lucht Akkoord. Dit betreft onder andere de monitoring van het Akkoord; kennisontwikkeling omtrent onderwerpen zoals houtstook, gezondheidseffecten, piekconcentraties van luchtvervuiling; en onderhoud en ontwikkeling van tools om gemeenten en provincies te ondersteunen in hun beleid.

56

Vraag:

Zijn de uitgaven van (25,7 miljoen euro + 8,5 miljoen euro + 13,3 miljoen euro + 6,8 miljoen euro) 54,3 miljoen euro ten behoeve van het Schone Lucht Akkoord (SLA) structureel?

Antwoord:

Het betreft geen structurele uitgaven; wel meerjarig. Wat betreft het Schone Lucht Akkoord is er € 50 mln. gereserveerd voor de periode 2020–2023 voor het Schone Lucht Akkoord (Kamerstuk 30 175 nr. 343). In de Voorjaarsnota 2023 is voor de jaren 2024 en 2025 respectievelijk € 10,0 miljoen per jaar opgenomen ten behoeve van het Schone Lucht Akkoord (Voorjaarsnota 2023, Kamerstuk 36 350).

57

Vraag:

Wat is de verklaring voor deze afwijkende uitgaven van 54,3 miljoen euro ten behoeve van het SLA?

Antwoord:

De uitgaven zoals in Tabel 57 (pagina 131) worden opgenomen, zijn niet afwijkend maar betreffen reguliere uitgaven voor onder meer het Schone Lucht Akkoord. Voor de periode 2020–2023 is € 50 mln. (prijspeil 2020) gereserveerd op het Mobiliteitsfonds (artikel 11) voor het Schone Lucht Akkoord (30 175 nr. 343). De benodigde middelen worden jaarlijks naar behoefte overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar begrotingshoofdstuk XII, waar deze middelen worden verantwoord. De specifieke verklaringen voor de uitgaven in Tabel 57 worden in de verwijzing onder de tabel uiteengezet en betreffen de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

58

Vraag:

Welke inkopen door overheden zijn sinds 2022 circulair?

Antwoord:

Jaarlijks geven Nederlandse overheden – het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen – tezamen voor ruim € 85 miljard uit aan producten, werken en diensten. Het Nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen 2021–2025 stimuleert dat alle overheden hun inkoopkracht als instrument inzetten voor het versnellen van de transitie naar een klimaatneutrale en circulaire economie. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft het RIVM de opdracht om door middel van de MVI-effectmonitor te meten hoe vaak en op welke manier MVI bij aanbestedingen wordt ingezet. De resultaten van de monitoringsperiode 2019–2020 zijn recentelijk gepubliceerd in het rapport «Het effect van

Maatschappelijk Verantwoord Inkopen door de Nederlandse overheid in 2019–2020» (rivm.nl) en laten zien dat in 46% van de aanbestedingen binnen de zestien gemeten productgroepen, aandacht is voor het thema circulair. Dit is 20%-punt meer ten opzichte van 2015–2016 en 11%-punt ten opzichte van 2017–2018. Aandacht voor circulariteit komt voornamelijk terug binnen de clusters Automatisering (80%), GWW (65%) en Kantoorfaciliteiten (63%). Voorbeelden zijn het toepassen van gerecycled content in wegen (GWW) en het verhogen van de recyclebaarheid van kantoormeubilair (Kantoorfaciliteiten).

59

Vraag:

Kan in de grafiek, naast de werkelijke afvalhoeveelheid ten opzichte van het bruto binnenlands product (bbp), ook de werkelijke hoeveelheid circulaire grondstof worden toegevoegd?

Antwoord:

Er is geen eenduidige definitie van de term circulaire grondstof. Wel is het mogelijk om de figuur aan te vullen met de werkelijke hoeveelheid afval dat is gerecycled (zie bijlage).

60

Vraag:

Kan de Kamer een overzicht ontvangen van de locaties met geurhinder?

Antwoord:

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de omvang van de geurbelasting uit stallen van veehouderijen op woningen in de concentratiegebieden in Limburg, Noord-Brabant en Gelderland. Zodra dit onderzoek definitief is, zal ik dat zo spoedig mogelijk met uw Kamer delen. Het streven is dat voor de zomer te doen. Verder wordt nagegaan hoe de situatie voor de geurbelasting in de overige gebieden in Nederland er uitziet. Dit zal worden betrokken worden bij de aanpassing van de regelgeving voor geur.

61

Vraag:

Is er met het verwerpen van het asbestdakenverbod door de Eerste Kamer in 2019 nog wel sprake van een opgave om alle asbestdaken te saneren? Zo ja, wat is dan de grondslag voor deze opgave?

Antwoord:

Ja. Asbest is een Zeer Zorgwekkende Stof, die we vanwege die gevaarseigenschappen niet in het milieu willen hebben. Asbestdaken kunnen door slijtage en bij werkzaamheden of incidenten (bijv. brand) zorgen voor asbestvezels in het milieu en daarmee de gezondheid van werknemers en omwonenden in gevaar brengen. Bedrijven en particulieren met asbestdaken moeten vanuit hun wettelijke zorgplicht milieuvervuiling voorkomen, of als dat niet mogelijk is deze zoveel mogelijk beperken. Om zowel bedrijven als particulieren te stimuleren hun daken op de juiste manier te verwijderen is er een gezamenlijke aanpak door bevoegde gezagen en een communicatietraject dat geïntensiveerd wordt, o.a. met inzet van Milieu Centraal.

62

Vraag:

Wat zijn de eerste resultaten van de implementatie van de Benelux-beschikking over de invoer van de pyro-pass?

Antwoord:

Op dit moment wordt de Benelux beschikking pyro-pass geïmplementeerd in de nationale wet- en regelgeving van de drie landen. In Nederland wordt nu gewerkt aan een wijziging van het Vuurwerkbesluit; deze is recent voorgelegd voor internetconsultatie. Er wordt naar gestreefd de aangepaste wet- en regelgeving begin 2024 in werking te laten treden. Omdat de implementatie nog niet is voltooid, kan er nog niets gezegd worden over de eerste resultaten.

63

Vraag:

Wat is het resultaat van het feit dat op EU-niveau aandacht is gevraagd voor de problematiek rondom de illegale handel en het illegale gebruik van zwaar vuurwerk?

Antwoord:

Doordat Nederland op EU-niveau veelvuldig aandacht heeft gevraagd voor de problematiek rondom de illegale handel en het illegale gebruik van zwaar vuurwerk, staat het onderwerp op de agenda van EU-overleggen en wordt er verbinding gevonden met landen die tegen vergelijkbare problemen aanlopen. Nederland (onder andere het Ministerie van Justitie en Veiligheid, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Openbaar Ministerie en de politie) zal blijvend aandacht vragen voor het onderwerp, onder andere in de evaluatie van de Pyrorichtlijn die dit jaar plaatsvindt. Mede door de Nederlandse aandacht voor de problematiek zal de evaluatie zich, naast de effectiviteit van de Richtlijn met het oog op de productkwaliteit en -conformiteit, ook richten op de veiligheidsaspecten die gepaard gaan met het zware vuurwerk.

64

Vraag:

Wat is de reden van de daling van 58% naar 44% op de indicator: percentage van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood)?

Antwoord:

Het percentage van 2022 is gebaseerd op 4 metingen en dat betrof 4 keer een code oranje. In 2021 is dit percentage gebaseerd op 5 metingen, waaronder 3 keer code oranje en 2 keer code rood. Een code oranje betekent «wees voorbereid» terwijl code rood betekent «onderneem actie». De voornaamste reden die mensen zelf gaven om gedrag niet aan te passen, is dat men toch al geen plannen had om naar buiten te gaan.

65

Vraag:

Welke beleidsaanpassingen worden genomen om de doelstelling van meer dan 65% te behalen op de indicator: percentage van het algemeen publiek dat gedrag aanpast na een weerwaarschuwing (code oranje of rood)?

Antwoord:

Het KNMI ontwikkelt een Early Warning Centre met een verbeterde weerwaarschuwingssystematiek om eerder en gericht te kunnen waarschuwen. Op deze manier wordt de impact nog beter meegenomen en worden waarschuwingen beter toegesneden op de specifieke situatie van het publiek en/of het gebied waar deze verwacht worden. Dit is nu al wettelijk voorgeschreven voor een hele regio. Hierdoor zal de gebruiker naar verwachting minder vals alarm gaan ervaren. De verbeterde weerwaarschuwingssystematiek zal beschikbaar komen via de website en ook via een App en recent is ook het taalgebruik aangepast (bijvoorbeeld «regen» in plaats van «neerslag») zodat berichtgeving toegankelijker is

voor het publiek. Daarnaast zullen ruimere mogelijkheden voor samenwerking met veiligheidsregio's en waterschappen er ook toe gaan leiden dat het publiek effectief wordt gewaarschuwd.

66

Vraag:

Is de publieke veiligheid momenteel niet optimaal geborgd, gezien het feit dat het kabinet het voornemen heeft om proactief contact met waterschappen en veiligheidsregio's beter mogelijk te maken?

Antwoord:

De huidige Wet taken meteorologie en seismologie (WTMS) en bijbehorende regeling geeft onduidelijkheden in de praktijk. Door de bevoegdheden van het KNMI te verduidelijken en te verruimen kan de samenwerking en afstemming met waterschappen en veiligheidsregio's verbeterd worden. Hierdoor kan de publieke veiligheid beter worden geborgd.

67

Vraag:

Is de veronderstelling juist dat de nog openstaande moties en toezeggingen uit voorgaande jaren niet zijn opgenomen? Zo ja, kan deze lijst alsnog naar de Kamer gestuurd worden?

Antwoord:

De Jaarverantwoording bevat de stand van zaken van alle moties en toezeggingen sinds de peildatum van de gelijknamige bijlage bij de Jaarverantwoording 2022. In de bijgaande bijlage zijn de nog openstaande moties en toezeggingen uit de voorgaande jaren opgenomen (zie bijlage).