

## Bijlage 2: Beantwoording eerste termijn Kamer Begrotingsbehandeling IenW 2024

**Kamerlid**      **Politieke**      **Vraag en Antwoord**

Heutink, H      **partij**

Heutink, H      PVV

**Vraag:**

De stikstofuitstootberekeningen en de drempelwaarde voor aanleg van een nieuwe weg hebben niets te maken met gezond verstand, maar met het model dat anders vastloopt. Graag een reactie van de minister hierop.

**Antwoord:**

AERIUS is het wettelijk voorgeschreven rekenmodel voor depositieberekeningen t.a.v. projecten. Dit model valt onder de verantwoordelijkheid van de minister voor Natuur en Stikstof. Als er een projectbesluit genomen wordt, dient IenW te rekenen met de op dat moment geldende versie van AERIUS.

Heutink, H      PVV

**Vraag:**

Het verschonen/elektrificeren van het wagenpark gaat gepaard met veel subsidies. Wat vindt het kabinet ervan dat deze subsidies vooral naar mensen gaan met een aanzienlijk inkomen, die een e-voertuig kunnen aanschaffen, en dat dit dus ten koste gaat van diegenen die geen elektrisch vervoer kunnen betalen?

**Antwoord:**

Het beeld dat de subsidie voor elektrische auto's vooral naar mensen zou gaan met een aanzienlijk inkomen is niet herkenbaar. De subsidie is bestemd voor compacte en kleinere auto's met een maximum nieuwprijs van 45.000 euro. Tevens wordt hiermee bijgedragen aan het ontwikkelen van de markt voor tweedehands elektrische auto's. Duurdere auto's zoals de Tesla model X of Porsche Taycan, populaire auto's bij hogere inkomensklassen komen niet in aanmerking voor de subsidie. Bovendien is de subsidie ook van toepassing op gebruikte, compacte en kleinere auto's, wat de aanschaf nog interessanter maakt en meer particulieren in staat stelt hiervan te profiteren.

Heutink, H      PVV

**Vraag:**

Dit kabinet is demissionair. We maken ons zorgen over de 17 projecten die gepauzeerd worden en over de voorgestelde ombuigingen. De regering is van plan om 4 miljard euro weg te halen bij o.a. de A2, de N35 en bij het knooppunt

Hoewelaken. Waarom wacht de minister niet totdat er een nieuw kabinet is?

**Antwoord:**

Zoals in het Notaoverleg MIRT van 22 januari jl. uiteen is gezet, is het besluit om de 17 projecten te pauzeren geen onomkeerbaar besluit. Zodra op termijn weer sprake is van voldoende financiële ruimte, personele ruimte en er zicht is op oplossingen voor stikstof, zal lenW de gepauzeerde projecten gefaseerd herstarten. De gepauzeerde opgaven zijn en blijven van belang voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Nederland. Met het besluit om te schuiven, zetten we onze schaarse middelen – geld en maakcapaciteit – nu wel in. Dit heeft een maatschappelijk en tastbaar resultaat. Juist nu een aantal aanlegprojecten nog niet gestart kan worden, is de betrouwbaarheid van het netwerk des te belangrijker.

Heutink, H PVV

**Vraag:**

Al jaren liggen er bestuurlijke afspraken om de N35 bij Mariënheem aan te pakken. Hier heeft de Minister een streep doorheen gezet. Wat is het woord van dit kabinet nog waard? Hoe gaat de Minister deze schade in het vertrouwen herstellen?

**Antwoord:**

Het ministerie van lenW was genoodzaakt om 17 projecten te pauzeren vanwege te weinig zicht op stikstofruimte en/of financiële middelen of personele capaciteit. Dit was geen gemakkelijk besluit. In november 2023 is de minister van lenW bijvoorbeeld in gesprek gegaan met omwonenden van de N35 in Mariënheem over de ervaren problematiek en de gevolgen van het pauzeren van de verkenning. Uit de gesprekken met de regionale partners blijkt dat de beste manier om het vertrouwen van de inwoners van Mariënheem te herstellen, de realisatie van de rondweg is. Dat is op dit moment niet mogelijk, maar het is belangrijk om uiteindelijk het perspectief op de rondweg terug te brengen. Tot de realisatie van de rondweg werkt het ministerie van lenW door aan het zo ver mogelijk afronden van de verkenning. Er wordt een formele (MER-)procedure doorlopen om tot een voorkeursalternatief te komen.

De minister van lenW heeft toegezegd dat dit project binnen de lijst van de landelijk gepauzeerde projecten met voorrang moet worden opgepakt wanneer weer financiële middelen, personele capaciteit en stikstofruimte beschikbaar komen.

Het ministerie van lenW zet er op in om in de tussentijd zoveel mogelijk projecten aan de N35 wél door te laten gaan. Dit gaat dan over MeerVeilig 3 Wijthmen-Nijverdal, knooppunt Raalte en de N35 Nijverdal-Wierden.

Heutink, H PVV

**Vraag:**

Gaat de staatssecretaris het salaris van de NS-top prestatieafhankelijk maken?

**Antwoord:**

Het beloningsbeleid van de bestuurders van NS maakt geen onderdeel uit van de prestatieafspraken tussen het ministerie van IenW en NS en is de verantwoordelijkheid van de aandeelhouder van NS, het ministerie van Financiën. Om NS aan te spreken op het leveren van een goede dienstverlening naar de reiziger, zijn in de hoofrailnetconcessie heldere afspraken vastgelegd over de prestaties die NS moet leveren. Het ministerie van IenW stuurt op naleving hiervan via de instrumenten uit de vervoersconcessie, zoals de verantwoordingverplichtingen, de jaarlijkse beleidsprioriteiten, en via de bonus-malus op de afgesproken prestatie-indicatoren. Het ministerie van IenW spreekt NS doorlopend aan op haar presteren. Wanneer NS niet aan de afspraken voldoet, treedt het ministerie hierover met NS in overleg, en kan zij indien nodig overgaan tot het opleggen van een boete of een last onder dwangsom.

Heutink, H PVV

**Vraag:**

De huidige regelgeving luidt dat ondernemers met een elektrische bestelbus een vrachtwagenrijbewijs moeten behalen. Er is onduidelijkheid over wie deze regelgeving maakt en wat hier de meerwaarde van is. Wie verzint deze regels en kan dit in Brussel besproken worden?

**Antwoord:**

Helaas is het nu niet mogelijk om te zorgen dat je met een autorijbewijs kleine elektrische vrachtwagens tot en met 4.250 kg kan besturen. Dat komt door tegenstrijdige Europese regels:

- De Europese Commissie staat toe dat je kleine elektrische vrachtwagens tot en met 4.250 kg mag besturen met een autorijbewijs, zolang te bewijzen is dat het extra gewicht alleen komt door de alternatieve aandrijflijn en hierdoor het laadvermogen niet toeneemt.
- Maar het is onmogelijk om dit goed te bewijzen, want er gaan zowel zware onderdelen de elektrische vrachtauto in als uit. Bijvoorbeeld een zware brandstofmotor en dieseltank verdwijnen maar o.a. een zware accu komt terug. Omdat er niet van alle elektrische bedrijfsvoertuigen een “fossiele variant” is, is het niet mogelijk deze voertuigen met elkaar te vergelijken.

Er is nog steeds geen zicht op een oplossing. Dat is een probleem, want de situatie brengt risico's met zich mee:

- Een risico op een ongelijk speelveld, want elektrische voertuigen mogen op grond van dezelfde Europese regels niet meer laadvermogen krijgen dan fossiele enkel omdat dit voertuig vanwege de batterij zwaarder zou zijn.

- Risico's voor de verkeersveiligheid, want de botsing met een zwaarder voertuig brengt meer kans op letsel voor andere verkeersdeelnemers met zich mee.

Het ministerie blijft het gesprek met de Europese Commissie voeren, maar het is niet zeker of dit leidt tot een oplossing.

Boutkan,  
W

PVV

**Vraag:**

Duurzame luchtvaart: het jaar 2024 staat in het teken van allerlei maatregelen en Nederland zal de bijmengverplichting voor duurzame brandstof implementeren. Maar waarom gaat Nederland verder dan dat Europees is afgesproken, namelijk 14% i.p.v. 6%?

**Antwoord:**

In Europees verband is een bijmengverplichting afgesproken van 2% in 2025, 6% in 2030 en 20% in 2035. Deze percentages zijn het minimum van wat EU-lidstaten moeten bereiken. Het is landen niet toegestaan om hogere percentages juridisch afdwingbaar te maken. Het staat landen wel vrij om hogere vrijwillige doelen te formuleren. In het Akkoord Duurzame Luchtvaart heeft de luchtvaartsector zelf met de overheid afgesproken om de luchtvaart te verduurzamen. De doelstelling om in 2030 14% bij te mengen is onderdeel van dit akkoord.

Boutkan,  
W

PVV

**Vraag:**

Bijmengen van biobrandstoffen gaat in de scheepvaart gepaard met allerlei problemen, waaronder het stilvallen van de voortstuwingsmotoren. Wat als dit bij luchtvaart gebeurt? Kan de minister daar een reactie op geven?

**Antwoord:**

De productie en het bijmengen van biobrandstoffen in de luchtvaart is onderhevig aan strikte mondiale en Europese veiligheidsnormen. De Nederlandse Emissieautoriteit en de Inspectie Leefomgeving en Transport houden in Nederland toezicht op deze normen. Het ministerie van IenW is niet bekend met problemen als het stilvallen van vliegtuigmotoren door biobrandstoffen of met andere problemen in dat kader. Het bijmengen van biobrandstoffen is mogelijk in de reeds bestaande straalmotoren van vliegtuigen.

Het gebruik van biobrandstof in de binnenvaart is ook zonder problemen mogelijk, mits de aanbevelingen van de fabrikant van de motoren worden opgevolgd.

IenW is bekend met de zorgen vanuit de sector over dit onderwerp. Daarom zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd.

Over de resultaten van het laatste onderzoek wordt u in aanloop naar het Commissiedebat Maritiem geïnformeerd.

Boutkan,  
W

PVV

**Vraag:**

Door het CO2 plafond ontstaat er geen Europees gelijk speelveld. Gelukkig hebben onze Brusselse vrienden hierover aan de bel getrokken bij de minister. Voorzitter: wat hieraan het meeste stoort, is de dwangmatigheid waarmee de minister dit aanvliegt en niet ingaat op de bezwaren van de sector, waaronder de voorgestelde rekenmodellen. Graag een antwoord van de minister.

**Antwoord:**

De motie Paternotte/Stoffer uit 2020 vraagt om een afnemend CO2-plafond. Hierbij mag dit plafond in 2030 en 2050 niet hoger zijn dan de doelstellingen zoals geformuleerd in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, en het moet bij voorkeur voldoen aan de reductiepaden van het Klimaatakkoord. In maart 2023 is de Kamer door het kabinet geïnformeerd over het principebesluit om een CO2-plafond per luchthaven uit te werken en in te voeren.

Momenteel wordt gewerkt aan het bijbehorende wetsvoorstel, dat de mogelijkheid geeft om normen voor CO2-uitstoot te introduceren. In deze uitwerking worden nationale en internationale stakeholders betrokken. IenW is bovendien in gesprek met de Europese Commissie over het voornemen van het wetsvoorstel. IenW houdt in de uitwerking zoveel mogelijk rekening met de zorgen van de sector, zoals zorgen over het gelijke speelveld en de rekenmodellen.

Als het conceptwetsvoorstel gereed is, zal dit in internetconsultatie worden gebracht. Dan krijgt iedereen opnieuw de mogelijkheid om hun zienswijzen in te dienen. Ook zal het CO2-plafond worden genotificeerd aan de Europese Commissie.

Boutkan,  
W

PVV

**Vraag:**

Is de minister het met de PVV eens dat, nu voldaan is aan de twee randvoorwaarden m.b.t. vliegveld Lelystad, de vergunning nu kan worden verleend om open te gaan?

**Antwoord:**

De Tweede Kamer is per brief op 20 december 2023 geïnformeerd<sup>1</sup> over de voortgang van het dossier Lelystad Airport. Nu

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 936, nr. 1138

het dossier Lelystad Airport controversieel is verklaard, is het aan een nieuw kabinet om een besluit te nemen over de luchthaven.

Boutkan,  
W

PVV

**Vraag:**

Gisteren werd duidelijk dat het niet goed gaat met ons ondernemersklimaat, dit is geen nieuws. Ondertussen heeft de minister het over verduurzaming van de industrie en over maatwerkoplossingen. Nederland is weer het braafste jongetje van de klas. Dit leidt tot extra inzet van bedrijven, bovenop datgene wat ze al wettelijk verplicht zijn om te doen. Hoe zit het met de bestaande vergunningen van deze bedrijven? Is de minister het met de PVV eens dat een onbetrouwbare overheid een reden kan zijn waarom bedrijven Nederland verlaten?

**Antwoord:**

Het kabinet heeft kennisgenomen van de zorgen van werkgeversorganisaties VNO-NCW en MKB Nederland over het ondernemersklimaat. Het belang van een betrouwbare overheid en heldere regels wordt uiteraard onderschreven. Het kabinet wil de industrie stimuleren en ondersteunen om in Nederland haar processen te verduurzamen en daarmee voorkomen dat bedrijven uit Nederland vertrekken. Een van de middelen om dat te doen is de maatwerkaanpak. Het doel hiervan is om wederkerige afspraken te maken met de grote industriële uitstoters, om sneller minder CO2 uit te stoten en zo bij te dragen aan een gezonde en veilige leefomgeving. De overheid ondersteunt, bijvoorbeeld door de aanleg van energie-infrastructuur of met financiële steun.

Veltman, H

VVD

**Vraag:**

Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitrol van de laadinfrastructuur?

**Antwoord:**

In de brief "Regionale Uitrol Laadinfrastructuur" die op 19 juni 2023 naar de Kamer is gestuurd is de stand van zaken met betrekking tot uitrol van laadinfrastructuur beschreven<sup>2</sup>. Nederland is nog steeds koploper als het gaat om de uitrol van laadpalen. Voor het zomerreces zal een nieuwe voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd worden waarin de actuele stand van zaken beschreven wordt.

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 31305 nr. 407

**Vraag:**

Hoe staat het met de problemen op het stroomnet die een vlotte uitrol in de weg staan?

**Antwoord:**

De minister voor Klimaat en Energie draagt de eindverantwoordelijkheid voor de toekomstbestendigheid van de elektriciteitsvoorziening. Het ministerie van IenW is en blijft in gesprek met de minister voor Klimaat en Energie.

Helaas blijkt het elektriciteitsnet, ondanks aanzienlijke investeringen, niet volledig in staat te zijn om het tempo van de energietransitie bij te benen. Deze uitdaging heeft vooral gevolgen voor laadinfrastructuur die gebruikmaakt van hoog vermogen zoals snelladers en logistieke laadinfra. Daarom wordt de toekomstige behoefte aan netcapaciteit voor laadinfrastructuur en mogelijke knelpunten via prognoses in kaart gebracht. Over de knelpunten is het ministerie van IenW met de betreffende partijen in gesprek zodat er op termijn ook voldoende netcapaciteit beschikbaar is voor mobiliteit. Bovendien wordt, in samenwerking met de NAL-regio's, netbeheerders en marktpartijen, ingezet op grootschalige implementatie van "slim laden". Dit bevordert een optimaal gebruik van het bestaande stroomnet.

**Vraag:**

Krijgen de gemeenten het voor elkaar om voldoende ruimte, letterlijk en figuurlijk, te bieden voor de aanleg van laadpalen?

**Antwoord:**

Voor de aanleg van gewone laadpalen gaat dit tot nu toe goed. Bij de aanleg van snelladers speelt de beschikbaarheid van voldoende netcapaciteit een beperkende rol. Over de knelpunten is het ministerie van IenW met de betrokken partijen in gesprek zodat er op termijn ook voldoende netcapaciteit beschikbaar is voor mobiliteit.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

Vraag aan de staatssecretaris om de verplichting voor ondernemers om CO2-uitstoot voor werknemers jaarlijks bij te houden en werkbaar te maken voor deze ondernemers. De administratieve lastendruk is te groot. Dit verzoek om werkbaarheid geldt voor alle nieuwe regels, ook qua milieu-zones en andere duurzaamheidsverplichtingen.

**Antwoord:**

Werkbaarheid van beleid is belangrijk. Bij de beleidsontwikkeling betrekken we standaard doelgroepen en doorlopen we een aantal toetsen om bijvoorbeeld de lastendruk en uitvoerbaarheid in kaart te brengen.

Het ministerie zet zich in om de rapportageverplichting zo simpel als mogelijk te maken. Daarom zijn bij de voorbereiding werkgeversorganisaties betrokken.

Tijdens de inmiddels afgeronde voorhangprocedure is dit onderwerp ook met uw Kamer aan de orde geweest.

Dit heeft ertoe geleid dat er zo min mogelijk gegevens van de werkgevers wordt gevraagd en dat er zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van beschikbare gegevens. Van werkgevers wordt verwacht dat ze kilometers opleveren en geen CO2 uitstoot. Dit wordt gefaciliteerd met een elektronische voorziening en een handreiking. Deze zijn in overleg met werkgeversorganisaties getest onder werkgevers en nog verder verbeterd.

Tijdens de uitvoering houden we vinger aan de pols. Het ministerie blijft in gesprek met werkgeversorganisaties. Indien blijkt dat er in de praktijk onduidelijkheden zijn, zullen wij werkgevers daarbij helpen.

Voor alle nieuwe regels, zo ook milieu- en zero-emissiezones, wordt met ondernemers en brancheorganisaties uitgebreid afgestemd wat werkbaar is. Voor deze zones bouwt het ministerie van IenW aan een Centraal Loket om het de ondernemer zo makkelijk mogelijk te maken om ontheffingen aan te vragen. Bij dit loket kan een ondernemer voor alle type ontheffingen en voor alle zero-emissiezones terecht.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

De trein is vaak vertraagd, passagiers staan als sardientjes in een blik en de hygiëne in de trein is slecht. Hoe gaat de staatssecretaris zorgen dat dit verbetert?

**Antwoord:**

Er zijn bepaalde momenten dat de trein te vol zit, zoals in de hyperspits op dinsdag en donderdag. Er zijn ook veel momenten in de daluren dat de treinen bijna leeg rijden. Zoals bekend zit er een grens aan het systeem en is er geen geld om massaal in extra rails of extra treinen te investeren, om zo de belasting van het netwerk op piekdagen aan te kunnen. Het ministerie van IenW heeft van de Kamer de opdracht gekregen om aan de slag te gaan met spreiding van reizigers. Daarover is het ministerie met NS volop in gesprek. NS komt zoals afgesproken in de HRN-concessie met voorstellen voor een betere dienstverlening aan de reiziger. Het ministerie van IenW is in gesprek met onder andere werkgevers, andere ministeries en vervoerders om te verkennen hoe reizigers beter gespreid kunnen worden over de dag en de week. Dat is niet alleen goed voor de treinreiziger, maar ook voor automobilisten en fietsers.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

In 2029 zal een tussentijdse evaluatie plaatsvinden van de hoofdrailnetconcessie. Kan de staatssecretaris voorafgaand aan deze evaluatie alsnog een marktanalyse uitvoeren? Op deze manier wordt de NS uitgedaagd om de hoogste kwaliteit te



bieden.

**Antwoord:**

In aanloop naar het opstellen van de nieuwe HRN-concessie zijn er verschillende analyses uitgevoerd. Hierover is uitgebreid met de Kamer gesproken. Het is aan een volgend kabinet om de nieuwe HRN-concessie uit te voeren en de evaluatie halverwege de duur van de concessie voor te bereiden.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris aangeven hoe de gelden die beschikbaar zijn gesteld voor de betaalbaarheid van het OV besteed gaan worden en hoe de verdeling is? Dit met name met het oog op de verschraving van het openbaar vervoer in de regio.

**Antwoord:**

Met de motie van mevrouw Bikker (CU)<sup>3</sup> zijn middelen beschikbaar gekomen voor drie zaken. Ten eerste het voorkomen van prijsstijgingen voor NS-reizigers in 2024. Ten tweede het voorkomen van prijsstijgingen voor reizigers in het regionaal OV in 2024 en verder. Voor de eerste twee zaken is de besteding dus helder. Ten derde zijn middelen beschikbaar gesteld om de beschikbaarheid van het regionaal OV te vergroten.

Met de motie van mevrouw Bikker (CU) heeft de Kamer ook richting en aanknopingspunten gegeven voor welke doelstellingen die laatste middelen moeten worden ingezet. Daarbij kan gedacht worden aan de beschikbaarheid van het ov, de bereikbaarheid van de regio, verduurzaming, innovatie en het inspelen op veranderende reispatronen. In het Nationaal OV Beraad wordt dit nader uitgewerkt. Daarbij wordt gekeken naar monitoring van de effecten van de extra middelen die beschikbaar zijn gesteld voor het regionaal OV en de manier waarop de Kamer daarover wordt geïnformeerd. De Kamer zal dit voorjaar over de afspraken, over de monitoring daarvan en over de exacte verdeling van de middelen worden geïnformeerd.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

En hoe staat het met het regionale reisverbod: de pilot in Overijssel? Zijn hier al resultaten van?

---

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 410, nr. 29

**Antwoord:**

De pilot van de provincie Overijssel voor een regionaal reisverbod is vrijwel afgerond. Het ministerie van IenW heeft de provincie Overijssel gevraagd om de uitkomsten op korte termijn te delen in het landelijk overleg sociale veiligheid. Daarna zal de Kamer worden geïnformeerd.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

Wat is de voortgang van de toezegging aan de heer Minhas (VVD) dat spoorboa's toegang zouden krijgen tot het rijbewijsregister?

**Antwoord:**

Sinds 2022 wordt gewerkt aan het doel om OV-boa's toegang te verlenen tot registers met persoonsgegevens. Dit is zeer complex door technische en juridische belemmeringen. Voor alle registers met persoonsgegevens van BZK, IenW en JenV stelt de wetgeving op het gebied van privacy hoge eisen aan het delen van deze gegevens. Ook de koppeling van de verschillende systemen blijkt ingewikkeld te zijn. Extra complicatie in het geval van de OV-boa's is dat zij – in tegenstelling tot andere boa's – geen ambtenaar zijn, maar in dienst van een (privaat) bedrijf. Op dit moment wordt onderzocht hoe de gegevensverstrekking zodanig zou kunnen plaatsvinden dat tegemoet wordt gekomen aan de privacytechnische vraagstukken. Volgens de meest recente planning wordt daarbij eerst gewerkt aan de toegang tot registers met persoonsgegevens voor publieke boa's. In het recente bestuurlijke overleg sociale veiligheid in het OV is besproken dat het beeld nu is dat ongeveer drie jaar nodig is om de toegang tot registers met persoonsgegevens te realiseren voor OV-boa's. De staatssecretaris van IenW gaat hierover ook in gesprek met de minister en staatssecretaris van JenV. Ondertussen blijven alle OV-partijen werken aan andere maatregelen om het OV sociaal veilig te maken.

Veltman, H VVD

**Vraag:**

Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de treinen en stations veilige ruimtes blijven?

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW zet zich al jarenlang in voor een veilige reis- en werkomgeving. In de zomer van 2023 is de Kamer voor het laatst geïnformeerd over de ontwikkelingen ten aanzien van de sociale veiligheid in het OV.<sup>4</sup> In het bestuurlijk

---

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 28 642, nr. 110

overleg sociale veiligheid heeft het ministerie van IenW - samen met het ministerie van JenV - periodiek nauw contact met de openbaarvervoersector. Vervoerders nemen verschillende maatregelen om de veiligheid in de trein te verbeteren. Bijvoorbeeld door reisverboden, cameratoezicht, aanpassingen aan stations, informatiegestuurde extra inzet van boa's en ingangscntrole bij verschillende haltes, zoals de 100% ingangscntroles op station Maarheeze en de nachtelijke toegangscntroles op Amsterdam Centraal. Ook in 2024 heeft het verbeteren van de veiligheid volledige aandacht. Onder andere met een bodycampilot voor NS-hoofdconducteurs en een subsidie voor extra NS veiligheid- en servicemedewerkers.

Groot, P.  
de

VVD

**Vraag:**

In hoeverre kan de door Schiphol zelf voorgestelde nachtsluiting uitgevoerd worden? Kan de minister onderzoeken wat dit betekent voor vrachtluchten en voor de bijdrage aan de geluidsreductie?

**Antwoord:**

Een (gedeeltelijke) nachtsluiting is een geluidsgelateerde exploitatiebeperking in de zin van Verordening 598/2014 van de EU. Deze verordening verplicht voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens dat lidstaten een evenwichtige aanpak (Balanced Approach) moeten volgen. Vervolgens is ook een wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit noodzakelijk. Schiphol kan dus niet zelfstandig een besluit hiertoe nemen. Momenteel voert het ministerie van IenW een impactanalyse uit naar maatregelen in de nacht, waaronder een aantal varianten van (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol. Zowel de impact op vracht als de effecten op (reductie van) geluid zijn hier onderdeel van. De resultaten worden in de loop van het tweede kwartaal van 2024 verwacht.

Groot, P.  
de

VVD

**Vraag:**

Op welke manieren kan vliegen in de randen van de dag worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door tariefdifferentiatie? En welke airlines komen hierdoor in de problemen?

**Antwoord:**

De verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de luchthaventarieven ligt bij Schiphol. Schiphol differentieert momenteel op basis van 'geluid naar dag en nacht'. Schiphol zou eventueel verder kunnen differentiëren op basis van 'geluid naar tijd', zodat de meest lawaaiige vliegtuigen die opstijgen en landen aan de randen van de dag en/of op piekmomenten hogere tarieven betalen. De luchthaventarieven zijn vastgesteld voor de periode van 1 april 2022 tot en met 31 maart 2025. Op (hele) korte termijn zal Schiphol dus geen verdere differentiatie kunnen toepassen.

Groot, P.  
de

VVD

**Vraag:**

In 2023 vonden ongeveer 440 duizend vluchten plaats op Schiphol. Verwacht de minister dat aantal ook voor dit jaar?

**Antwoord:**

Schiphol biedt in het gebruiksjaar 2024 ruimte voor ongeveer 483.000 vluchten. Dit aantal is inclusief de recente wijziging die Schiphol heeft doorgevoerd voor het komende zomerseizoen. Het ministerie van IenW verwacht dat de daadwerkelijke realisatie in het gebruiksjaar 2024 tussen de 440.000 en 483.000 vluchten uit zal komen.

Groot, P.  
de

VVD

**Vraag:**

Op welke manier gaat u, naast de balanced approach die u volgt, om met de huidige introductie van stillere vliegtuigen? Het lijkt erop dat het zogenaamde "spoor drie" nog niet ingezet wordt naast de balanced approach. Graag een reactie van de minister hierop.

**Antwoord:**

De kern van spoor 3 van het Hoofdlijnenbesluit Schiphol is dat we afstappen van sturen op aantallen vliegtuigbewegingen, en dat we gaan sturen op milieunormen. Dit vergt de ontwikkeling van een nieuw wetgevingsstelsel om vliegtuiggeluid te reguleren en te kunnen sturen op de gewenste afname. Dit wordt gedaan in samenwerking met betrokken partijen. De ontwikkeling van het nieuwe wetgevingsstelsel kost tijd en dit zal naar verwachting in 2027 gereed zijn. Het uitgangspunt voor dit stelsel is dat dit ook perspectief moet bieden voor de sector bij een stillere vloot, conform de hoofdlijnenbrief Schiphol<sup>5</sup>. Bij afnemende milieueffecten is hierbinnen deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector. En voor een ander deel moet dit ten goede komen aan de omgeving. Er is medio november 2023 een eerste ambtelijke uitwerking van dit nieuwe stelsel op hoofdlijnen toegelicht aan deelnemers van de hiervoor ingerichte nationale klankbordgroep en partijen die een rol vervullen in de zogenoemde botsproeven (= technische review). Komende maand worden reflecties bij belanghebbenden opgehaald, waarbij de inbreng vanuit de klankbordgroep en botsproeven begin 2024 wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het stelsel.

Groot, P.  
de

VVD

**Vraag:**

Wat is precies de stand van zaken over die balanced approach en het krimpbesluit?

---

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, 29 665, nr. 432

**Antwoord:**

Op dit moment buigt de Europese Commissie zich over het pakket aan maatregelen dat op 1 september aan hen is voorgelegd<sup>6</sup>. De notificatieprocedure houdt een intensief proces in met de Europese Commissie. De Commissie heeft enkele keren verdiepende vragen gesteld en is er ook steeds op diverse niveaus ambtelijk en politiek contact. Het gaat dan onder meer om de uitleg van het ingediende maatregelenpakket. Naar aanleiding van de gestelde vragen en de gesprekken is er op onderdelen nog aanvullende uitleg en/of onderbouwing gevraagd. Kijkend naar de stand van de gesprekken met de Europese Commissie is het onwaarschijnlijk dat de balanced approach procedure op een dusdanig moment is afgerond om invoering met ingang van 1 november 2024 mogelijk te maken. Dat had het kabinet graag anders gezien, maar het is belangrijk om de voorgeschreven processen en procedures nauwgezet te volgen en de tijd te nemen die nodig is om tot een goede afronding te komen. Daarbij zijn uiteraard ook de internationale verdragen (zoals het EU-VS verdrag) relevant; waarin het zorgvuldige proces van de balanced approach ook is voorgeschreven.

Groot, P. de VVD

**Vraag:**

Hoe kijkt de minister aan tegen het plan van 31 partijen om duurzamer en betaalbaarder te gaan vliegen? En gaat hij er gebruik van maken?

**Antwoord:**

Het gaat om een voorstel van de sector gericht aan formerende partijen. Het is goed dat de luchtvaartsector de maatschappelijke verantwoordelijkheid voelt om bij te dragen aan stillere, schonere luchtvaart en aan een betere balans met de omgeving. De punten die in dit plan worden genoemd zijn niet nieuw. Ze vormen een bundeling van eerdere plannen van de sector. Over deze en andere maatregelen om geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen en verduurzaming te realiseren, blijft het ministerie in gesprek met de sector.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Gaat het kabinet nu eindelijk kijken naar het 49-euroticket dat GL-PvdA al meermaals heeft voorgesteld?

**Antwoord:**

Het Kennis Instituut Mobiliteit (KIM) heeft op verzoek van uw Kamer in 2022 onderzoek gedaan naar mogelijke effecten van

---

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 29665, nr. 481

het klimaatticket. De Kamer is daarover op 25 november 2022 geïnformeerd.<sup>7</sup> Naar aanleiding van een motie van mevrouw Van der Graaf (CU)<sup>8</sup> is door het Nationaal OV Beraad een werkgroep gestart die onderzoek doet naar de mogelijke vormgeving van een klimaatticket. Over de uitkomsten van de werkgroep wordt de Kamer eind 2024 geïnformeerd.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Mensen met een beperking moeten zoals het nu lijkt tot 2040 wachten voordat het OV voor hen volledig toegankelijk wordt. Ik vraag de staatssecretaris: vindt u dat net zoals GroenLinks-PvdA echt niet acceptabel en kunt u desnoods met wetgeving komen?

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW heeft gezamenlijk met alle betrokken partijen en belanghebbenden toegankelijkheid in het OV hoog in het vaandel. Eind 2022 is het bestuursakkoord toegankelijkheid OV ondertekend door het Rijk (IenW), gedeputeerde staten van de provincies en vervoerbedrijven. Hierin staan afspraken over het verder realiseren van een toegankelijk OV tot en met 2032. Dat betekent niet dat er in de tussentijd geen tastbare resultaten zijn. Integendeel, het OV wordt ieder jaar nog beter toegankelijk voor reizigers met een beperking. Samen met eerdergenoemde partijen en belangenorganisatie worden er onder ander gewerkt aan het aanpassen van bus- en tramhaltes, het toegankelijk maken en houden van stations en het plaatsen van toegankelijke toiletten op stations en treinmaterieel. Een mooie tastbare verbetering is bijvoorbeeld gerealiseerd in reisassistentie. Vanaf eind 2023 is reisassistentie beschikbaar op alle stations waar NS stopt en ProRail de perrons op hoogte heeft gebracht. De afspraken uit het bestuursakkoord worden ook gedeeltelijk vertaald in wet- en regelgeving om te borgen dat partijen zich daar ook in de toekomst aan blijven houden. Dit met inachtneming van ieders eigen verantwoordelijkheid. Alleen wetgeving is echter geen geschikt instrument om volledige toegankelijkheid af te dwingen. Daarvoor zijn ook investeringen in gebouwen, haltes en materieel en uitvoeringscapaciteit bij de betrokken partijen nodig.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Is het mogelijk om samen met de minister voor POVO en de staatssecretaris van VWS te kijken naar een mogelijke oplossing voor een andere kwetsbare groep in het openbaar vervoer, namelijk leerlingen?

---

<sup>7</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 23 645, nr. 784

<sup>8</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 29 984, nr. 1153

**Antwoord:**

De bereikbaarheid van voorzieningen is niet alleen een verantwoordelijkheid voor het ministerie van IenW, maar ook van de ministeries van OCW en VWS en de medeoverheden. Zo werkt VWS met de Verbeteragenda Doelgroepenvervoer aan de verbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen zoals zieken- en verpleeghuizen en is het ministerie van OCW systeemverantwoordelijke voor het leerlingenvervoer. De ministeries van BZK, OCW, VWS en IenW werken samen om te komen tot een verbetering van het collectief of publiek vervoer. Onder andere om tegemoet te komen aan vragen vanuit verschillende regio's zoals Zeeland en de Achterhoek. Voor een pilot met publiek vervoer in Zeeland heeft het ministerie van IenW vorig najaar €6 miljoen vrijgemaakt. Via de MIRT-brief is de Kamer daarover geïnformeerd.<sup>9</sup>

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris in gesprek gaan om te zorgen dat de arbeidsvoorwaarden op het gebied van arbeids- en rusttijden in het openbaar vervoer goed overgaan en niet een middel worden om tijd te besparen als concessies worden overgenomen?

**Antwoord:**

Het personeelsbeleid en de arbeidsvoorwaarden zijn de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders in samenwerking met de vakbonden. Het ministerie van IenW heeft geen directe rol bij gesprekken over de arbeidsvoorwaarden van personeel in het streekvervoer. Het is aan de vervoerders als werkgevers om de aantrekkelijkheid van het werk in de sector te bevorderen, bijvoorbeeld door het maken van goede cao-afspraken. In het NOVB (het nationaal OV Beraad) wordt het thema arbeidsmarkt wel onderling besproken.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Waarom kan Schiphol zelf de afhandelaren niet in dienst nemen?

**Antwoord:**

Op grond van Europese regels is grondafhandeling geliberaliseerd. Een luchthaven mag grondafhandelingsdiensten alleen onder strikte voorwaarden zelf aanbieden. Denk hierbij aan vergaande scheiding van de rest van de activiteiten. Bovendien moet er altijd ruimte blijven voor andere aanbieders. Schiphol kan dus niet de volledige grondafhandeling op zich nemen.

---

<sup>9</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 410-A, nr. 16

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Aandacht voor de werknemers: wanneer kunnen we minder afhandelbedrijven verwachten?

**Antwoord:**

In juli 2023 heeft het kabinet aangekondigd dat het voornemens is om het aantal grondafhandelingsbedrijven op Schiphol te beperken<sup>10</sup>. Afgelopen najaar is dit voorgenomen besluit aangeboden ter internetconsultatie. Een beperking van het aantal bedrijven is een ingrijpend besluit dat zorgvuldig moet worden genomen. Na verwerking van de consultatiereacties zal een definitief besluit worden genomen. De verwachting is dat dat in dit eerste kwartaal van 2024 zal gebeuren.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Gaat de minister stappen zetten op de slotcoördinatie?

**Antwoord:**

Het hoofdlijnenbesluit Schiphol voorziet in een gebalanceerde afweging van de verschillende publieke belangen, zoals leefomgeving, duurzaamheid en internationale verbondenheid.

De slotverdeling is strikt gereguleerd en de slots moeten door een onafhankelijke coördinator, volgens Europese verdeelregels worden verdeeld. De slotcoördinator is verder alleen verantwoordelijk voor de verdeling van de beschikbare capaciteit. Het ministerie van IenW zet zich bij een geplande herziening van de EU-slotverordening in voor meer sturingsmogelijkheden voor lidstaten, waaronder op duurzaamheid en netwerkqualiteit.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Ik vraag de minister en de staatssecretaris of er bindende afspraken komen met leasebedrijven over elektrische auto's.

**Antwoord:**

Nee, er wordt op dit moment niet gewerkt aan bindende afspraken met werkgevers en leasemaatschappijen over het normeren van het zakelijk wagenpark. Dit omdat dit dossier controversieel is verklaard.

---

<sup>10</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 665, nr. 489



Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Gaan we de onzekerheid voor particulieren qua regelgeving nu echt doorbreken?

**Antwoord:**

De Kamer heeft het dossier "Stimulering EV na 2025" controversieel verklaard. Het betreft vooral het toepassen van een gewichtscorrectie vanaf 2026 om de ongelijkheid in de motorrijtuigbelasting tussen een elektrische en een benzineauto op te heffen. Vanaf 2026 wordt, zonder additioneel beleid, voor een elektrische auto tussen de 300 en 500 euro per jaar meer betaald dan voor een vergelijkbare benzineauto.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Hoe staat het met de netcongestie en de laadnetwerken? We hebben stappen nodig.

**Antwoord:**

De minister voor Klimaat en Energie draagt de eindverantwoordelijkheid voor de toekomstbestendigheid van de elektriciteitsvoorziening. Het ministerie van IenW is en blijft in gesprek met de minister voor Klimaat en Energie.

In de brief "Regionale Uitrol Laadinfrastructuur" die op 19 juni 2023 naar de Kamer is gestuurd is de stand van zaken met betrekking tot uitrol van laadinfrastructuur beschreven.<sup>11</sup> Nederland is nog steeds koploper als het gaat om aantallen laadpalen. Helaas kan het elektriciteitsnet het tempo van de energietransitie ondanks grote investeringen niet bijhouden. Deze problematiek heeft vooral impact op laadinfrastructuur waar met hoog vermogen wordt geladen zoals snelladers en logistieke laadinfra. Daarom wordt de toekomstige behoefte aan netcapaciteit voor laadinfrastructuur en mogelijke knelpunten via prognoses in kaart gebracht. Over de knelpunten is het ministerie van IenW met de betreffende partijen in gesprek zodat er op termijn ook voldoende netcapaciteit beschikbaar is voor mobiliteit. Bovendien wordt, in samenwerking met de NAL-regio's, netbeheerders en marktpartijen, ingezet op grootschalige implementatie van "slim laden". Dit bevordert een optimaal gebruik van het bestaande stroomnet.

Hoop, H de GL-PvdA

**Vraag:**

Heeft de minister de ambitie om 25 jaar vooruit te kijken? We moeten noodzakelijke keuzes maken, niet alleen op financieel

---

<sup>11</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 31305 nr. 407

gebied maar ook keuzes die maatschappelijk gezien noodzakelijk zijn.

**Antwoord:**

Ja, met de Mobiliteitsvisie 2050 verruimen we de blik naar de toekomst en verbreden we de blik naar het ruimtelijk- en het voorzieningenbeleid. Een betere bereikbaarheid vraagt niet altijd om een oplossing op het gebied van alleen mobiliteit. Zoals aangegeven in de brief van 18 december 2023<sup>12</sup> wordt gestart met de uitwerking van bereikbaarheidsdoelen. Het is aan een volgend kabinet om hierin politieke keuzes te maken. Tegelijkertijd wordt er nu ook al op alle mobiliteitsdomeinen gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van nu en in de (verdere) toekomst. Denk daarbij aan investeringen in een goede ontsluiting van nieuwe woningbouw, het verbeteren van het internationale treinnetwerk of het stimuleren van elektrisch rijden.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

Afgelopen weekend kwam naar voren dat de minister van Vlaanderen Nederland in gebreke gaat stellen, vanwege lozingen van Chemelot en vergunningen die afgegeven zijn aan Chemelot. Kan de minister hierover uitleg geven en waarom heeft het zover moeten komen? Is de ecologie, gezondheid of drinkwatervoorziening in gevaar?

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW heeft kennisgenomen van de aankondiging van de Vlaamse minister dat zij de Nederlandse overheid in gebreke wil stellen. Meer inhoudelijke informatie is nog niet ontvangen. Op dit moment wordt bij Vlaanderen nagevraagd wat de aanleiding en achtergrond van dit bericht is.

Overigens is er op dit moment geen aanwijzing dat er een gevaar is voor ecologie, gezondheid of drinkwater. Deze punten zijn ook beoordeeld bij de door het bevoegde gezag - het waterschap Limburg - afgegeven vergunning.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

Waarom blijven we kostbaar zoetwater gebruiken voor bepaalde industrie als drinkwatervoorzieningen schaarser worden en drinkwaterbedrijven zelf aangeven dat de levering in gedrang komt?

**Antwoord:**

Grondwater is één van de bronnen voor zoetwater. Provincies geven vergunningen af voor onttrekkingen van grondwater

---

<sup>12</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 305, nr. 439

door industrie. Bij het verstrekken van deze vergunningen toetsen zij of dit mogelijk is. Vanwege toenemende druk op ons water- en bodemsysteem moeten we ook met ons grondwater zorgvuldig omgaan. Dat betekent goed afwegen waar welk gebruik mogelijk en gewenst is. Met het advies van de Studiegroep Grondwater<sup>13</sup> en de Water en Bodem Sturend-brief (WBS)<sup>14</sup> zijn al belangrijke stappen gezet. Zo is in de WBS-brief opgenomen dat provincies een grondwaterplafond op moeten stellen en een voorkeursvolgorde voor onttrekkingen. Op basis daarvan kunnen zij dan nog beter een afweging maken welke onttrekkingen voorrang krijgen.

De ambitie van IenW is om het drinkwatergebruik in 2035 met 20% te verminderen voor iedere aansluiting, dus ook voor de industrie. Het principe van 'het juiste water voor het juiste gebruik' is daarbij het uitgangspunt. De drinkwaterbedrijven gaan bij hun gesprekken met bedrijven die water nodig hebben nu ook al uit van dit principe.

Op dit moment loopt er een onderzoek naar een landelijke vergunning- of meldplicht voor onttrekkingen, naar aanleiding van de motie Van Ginneken/Tjeerd de Groot<sup>15</sup>. De Kamer ontvangt voorafgaand aan het WGO Water van 29 januari nog een toelichting op de stand van zaken van dit onderzoek. Door alle grondwateronttrekkingen in beeld te hebben en te reguleren, kan er beter gestuurd worden op de totale onttrekking van grondwater.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

Het Schone Lucht Akkoord kent geen juridische borging of concrete doelen die afrekenbaar zijn. Bedrijven kregen de vrijheid, maar inwoners bij fabrieken zien hun vrijheid verdwijnen en hun zorgen toenemen. Waarom beschermen we bedrijven en hun vergunningen meer dan de gezondheid van inwoners?

**Antwoord:**

Het kabinet onderschrijft dat er meer nodig is om de gezondheid van omwonenden te beschermen. In het rapport Industrie en Omwonenden uit 2023 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid geconcludeerd dat overheden er op basis van de huidige (milieu)wetgeving in de praktijk onvoldoende in slagen om de gezondheid van omwonenden te beschermen. Daarom zijn er extra stappen nodig. In de kabinetsreactie op dit rapport<sup>16</sup> is een actieagenda aangekondigd die tot doel heeft om gezondheid volwaardig en ook als sturend principe mee te nemen bij het ontwikkelen en afwegen van onder andere industrie- en milieubeleid. De uitvoering van deze agenda is gericht op gezondheidswinst. In dat kader wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor een meer verplichtend karakter voor het Schone Lucht Akkoord. Besluitvorming hierover is aan een

---

<sup>13</sup> Kamerstukken 27 625, nr. 594

<sup>14</sup> Kamerstukken 27 625, nr. 592

<sup>15</sup> Kamerstukken 27 625, nr. 636

<sup>16</sup> Kamerstuk 28 089, nr. 267

nieuw kabinet.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

Kunt u ingaan op bericht in het Financieel Dagblad dat pesticiden met PFAS gewoon gebruikt mogen worden?

**Antwoord:**

Het voorstel voor de Europese restrictie is opgesteld met Nederland als een van de grote voortrekkers vanwege de grote zorg over PFAS in het milieu. De reden voor de uitzondering voor bestrijdingsmiddelen is dat werkzame stoffen in bestrijdingsmiddelen eigen, specifieke Europese regelgeving voor toelating kennen met een autorisatieplicht waarin risico's voor mens en milieu worden afgewogen. Dit zou dus ook dubbelop zijn geweest en daarnaast zou het restrictievoorstel een nog lange doorlooptijd hebben gehad vanwege de veel grotere scope. Belangrijk om te benoemen is dat hulpstoffen in bestrijdingsmiddelen wel onder de restrictie gaan vallen.

In de Kamerbrief van 22 december 2022<sup>17</sup> waarmee het RIVM-rapport over ZZS in bestrijdingsmiddelen is toegestuurd, is uw Kamer gemeld dat de inzet is dat het gebruik van forever chemicals bij bestrijdingsmiddelen verder beperkt moet worden. In Europees verband spant het kabinet zich in om dit te realiseren. Mede daarom staat in het restrictievoorstel een voorstel voor een rapportageverplichting voor PFAS in bestrijdingsmiddelen.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

De stoffen hopen zich op in ons lichaam, zijn kankerverwekkend. Wat rechtvaardigt dat? Gezonde systemen moeten op nummer één staan, in goede balans tussen ecologie en economie. Kan de staatssecretaris aangegeven hoe ze de omgevingsdiensten wil versterken?

**Antwoord:**

Zoals in de kabinetsreactie op het OVV-rapport is aangegeven, behoort gezondheid, meer dan nu, een centrale plek te krijgen bij de vergunningverlening. Dit laat onverlet dat ook nu al via regelgeving volop ingezet wordt op het terugdringen van de belasting van stoffen op de gezondheid van mensen en de druk op het milieu. Het borgen van de normen gebeurt via het stelsel van Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH). Bevoegd gezag zijn de provincies en gemeenten. De uitvoering van VTH is door het bevoegd gezag (provincies en gemeenten) belegd bij omgevingsdiensten. De

---

<sup>17</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3580

omgevingsdiensten worden voor hun reguliere taken sinds jaar en dag gefinancierd door de provincies en gemeenten met geld uit het Provincie- en Gemeentefonds. Provincies en gemeenten zijn vanuit hun eigenaarsrol ook verantwoordelijk voor de kwaliteit van de omgevingsdiensten. De staatssecretaris is stelselverantwoordelijk en ook verantwoordelijk voor overkoepelende zaken voor alle omgevingsdiensten. Daarvoor is via het coalitieakkoord structureel 18 miljoen euro per jaar beschikbaar gesteld. Het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel is opgezet voor de versterking van het stelsel. Als uit het programma blijkt dat de financiering van de omgevingsdiensten onvoldoende is, verkent het ministerie van IenW als stelselverantwoordelijke met de provincies en gemeenten op welke wijze de omgevingsdiensten het beste kunnen worden versterkt.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

Wat gaat u doen om motie Klaver over potentieel zeer zorgwerkkende stoffen uit te voeren?

**Antwoord:**

Mede op verzoek van de Kamer wordt gewerkt aan de aanpak van PFAS en F-gassen die op dit moment nog geen zeer zorgwekkende stof (ZZS) zijn volgens de daarvoor geldende definitie waarin naar artikel 57 REACH wordt verwezen. Op 24 oktober 2023 is de Kamer per brief geïnformeerd over deze aanpak.<sup>18</sup> Het RIVM werkt hiertoe aan een onderbouwing die bevoegde gezagen kunnen gebruiken in vergunningprocedures om zo ook de emissies van deze groep te minimaliseren. De staatssecretaris zal het resultaat hiervan voor de zomer aan de Kamer sturen.

Gabriels, G GL-PvdA

**Vraag:**

We willen een concrete uitvoering van het Schone Lucht Akkoord. Kan de bewindspersoon een concreet tijdsplan aangeven om de kwaliteit te verbeteren richting de normen van de WHO-normen?

**Antwoord:**

De WHO stelt advieswaarden en geen normen voor de luchtkwaliteit. De onderhandeling over de nieuwe Europese richtlijn Luchtkwaliteit wordt naar verwachting dit voorjaar afgerond. De Europese richtlijn zal naast nieuwe grenswaarden ook een pad schetsen voor een verdere continue daling van de luchtvervuiling. Hiermee werkt Nederland toe naar de nieuwe WHO-advieswaarden. Voor het tempo waarmee de WHO-advieswaarden kunnen worden gehaald, is Nederland ook afhankelijk van hoe hard onze buurlanden zullen werken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Bijna de helft van de luchtvervuiling

---

<sup>18</sup> Kamerstuk 22 343, nr. 384

in Nederland komt immers van onze buurlanden.

Daarnaast wordt in de eerste helft van dit jaar de voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord gepubliceerd door het RIVM. Op basis van deze informatie kan een tijdpad worden geschetst wanneer aan de nieuwe WHO-advieswaarden kan worden voldaan, welke aanvullende maatregelen hiervoor nodig zijn en welke kosten hiermee zijn gemoeid.

Bamenga,  
M

D66

**Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid om het RIVM en de NVWA de opdracht te geven om landelijk onderzoek te doen naar PFAS in onze voedselvoorziening?

**Antwoord:**

Voedselveiligheid is de primaire verantwoordelijkheid van de minister van VWS. Een landelijk onderzoeksprogramma naar de aanwezigheid van PFAS in voedsel is in 2022 gestart. De ministeries van IenW, VWS en LNV hebben het RIVM daarvoor opdracht gegeven. Het betreft een landelijk onderzoek naar de PFAS-blootstelling via voedsel en de manieren om dat voor alle Nederlanders te verminderen.

Vanuit het ministerie van VWS is voorts begrepen dat de NVWA momenteel al onderzoek uitvoert naar de risico's voor de consumptie van hobbykip- of commerciële eieren met PFAS. De resultaten worden begin dit jaar verwacht. De NVWA heeft vorig jaar monsters genomen uit eieren uit de winkel (commerciële verkoop) voor PFAS-analyse. Daar zijn geen verontrustende resultaten gevonden. Tot slot bekijkt het ministerie van VWS op dit moment of het mogelijk is landelijk vervolgonderzoek te doen naar de oorzaak van PFAS in hobbykipeieren.

Bamenga,  
M

D66

**Vraag:**

Omwonenden van Chemours moeten van D66 hun bloed kunnen laten testen, zodat schade kan worden verhaald. Wanneer gaat de staatssecretaris dit (bloedtesten rondom Chemours en de Westerschelde) nu eindelijk mogelijk maken?

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW is voornemens om het RIVM deze maand opdracht te geven te onderzoeken of en op wat voor manier gezondheidsonderzoek voor de omgeving van Chemours en de Westerschelde zinvol is en voorts een voorstel te doen op welke manier dat het beste vormgegeven kan worden. Over dit voornemen bent u op 25 oktober 2023 per brief

geïnformeerd.<sup>19</sup> Ook inventariseert het RIVM de behoeften die er leven bij omwonenden. Op basis hiervan wordt gekeken of onderzoek meerwaarde biedt. Daarbij zal ook naar het instrument bloedonderzoek worden gekeken. De resultaten van deze verkenning door het RIVM zijn naar verwachting in de zomer van 2024 afgerond. Het ministerie van IenW zal uw Kamer daarover informeren.

Bamenga, D66  
M

**Vraag:**

Vóór het Voorjaarsreces wil ik van de staatssecretaris weten hoe zij per 2025 de eerder aangenomen motie over stoppen met PFAS-productie gaat uitvoeren.

**Antwoord:**

Zowel D66 als PvdD hebben gevraagd hoe het gaat met de uitvoering van de aangenomen motie, waarin wordt verzocht Chemours te verzoeken om de productie te beëindigen en om de wettelijke mogelijkheden voor een verbod te onderzoeken. Het ministerie van IenW werkt aan de uitvoering van deze motie. Hierop kan niet vooruit worden gelopen. In het voorjaar wordt u hierover geïnformeerd.

Bamenga, D66  
M

**Vraag:**

Wanneer maakt de staatssecretaris het mogelijk om de uitstoot en lozing van kankerverwekkende stoffen zoals PFAS te verbieden?

**Antwoord:**

In Europees verband wordt gewerkt aan een verbod op PFAS. Het voorstel voor deze Europese restrictie is opgesteld met Nederland als een van de grote voortrekkers vanwege de grote zorg over PFAS in het milieu. Het is nu al mogelijk om strenge eisen te stellen aan de uitstoot en lozing van zeer zorgwekkende stoffen. Mede op verzoek van de Kamer wordt gewerkt aan de aanpak van PFAS en F-gassen die op dit moment nog geen zeer zorgwekkende stof (ZZS) zijn volgens de daarvoor geldende definitie waarin naar artikel 57 REACH wordt verwezen. Op 24 oktober 2023 is de Kamer per brief geïnformeerd over deze aanpak.<sup>20</sup> Het RIVM werkt hiertoe ook aan een onderbouwing die bevoegde gezagen kunnen gebruiken in vergunningprocedures om zo ook de emissies van deze groep te minimaliseren. De staatssecretaris zal het resultaat hiervan

---

<sup>19</sup> Kamerstuk 35334 nr. 284

<sup>20</sup> Kamerstuk 27625 nr. 655

voor de zomer aan de Kamer sturen.

Bamenga, D66  
M

**Vraag:**

In Europa lopen mens, dier en milieu schade op door PFAS. Er zijn 17 fabrieken zoals Chemours in Europa. Op welke manier gaat de staatssecretaris op Europees niveau samenwerken om de schade aan mens en milieu te verhalen op deze PFAS-producenten?

**Antwoord:**

Het is de individuele verantwoordelijkheid van elke lidstaat om te beoordelen of zij schade hebben geleden door PFAS en, indien van toepassing, in welke mate zij deze schade willen verhalen op de veroorzaker. Lidstaten ondersteunen elkaar in dit proces door het delen van kennis. Zoals verwoord in de beantwoording op Kamervragen op 14 september 2023 heeft Nederland het initiatief genomen om te beoordelen of we eventuele schade veroorzaakt door 3M in Vlaanderen en Chemours in Dordrecht kunnen kwantificeren en voorts op welke manier we deze kunnen verhalen op deze bedrijven.<sup>21</sup> Tot slot werkt het ministerie van IenW nauw samen met Duitsland, Denemarken, Noorwegen en Zweden om te komen tot een zo breed mogelijk PFAS verbod.

Bamenga, D66  
M

**Vraag:**

Kan de staatssecretaris toezeggen onderzoek te doen naar verschillende varianten en prijzen, waarmee bijvoorbeeld een Nederlandpas (klimaatticket) ingevoerd kan worden? En daarbij ingaan op de noodzakelijke aanpassingen in afspraken en wet- en regelgeving? Kan de staatssecretaris toelichten hoe het kan dat Nederland het duurste openbaar vervoer heeft van de EU?

**Antwoord:**

Het is van belang om de kosten van het OV voor de reiziger ook in de toekomst op orde te houden. Zoals bekend zit er een grens aan het systeem en is er geen geld om massaal in extra rails of extra treinen te investeren, om zo de belasting van het netwerk op piekdagen aan te kunnen. Het is zaak om, met slimme initiatieven, de capaciteit van het OV-systeem slim te benutten en het comfort voor de reiziger te vergroten. Daarom heeft het ministerie van IenW, conform eerdere toezegging<sup>22</sup> NS gevraagd om met verbeterde voorstellen voor tariefdifferentiatie te komen<sup>23</sup>. Hierbij is ook gevraagd om voorstellen te

---

<sup>21</sup> Kamerstuk 2023Z12309

<sup>22</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, TZ202309, nr. 085

<sup>23</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 29984, nr. 1176



ontwikkelen voor kortingen voor kinderen, gezinnen en scholieren op bepaalde momenten én om na te denken over een klimaatticket in de daluren. Dit zal, nadat het aan de Kamer is voorgelegd, niet eerder dan in 2026 tot een nieuw gedifferentieerd tariefstelsel kunnen leiden<sup>24</sup>.

Bamenga, M  
D66

**Vraag:**

Deelt de minister deze moonshot-missie (eerste elektrische lijnvlucht) van D66? Is hij bereid om alles op alles te zetten om de eerste elektrische lijndienst in 2030 van de grond te krijgen?

**Antwoord:**

Elektrisch vliegen is één van de manieren om de luchtvaart te verduurzamen, zoals ook aangegeven in de innovatiestrategie die op 13 juni 2023 met de Kamer is gedeeld<sup>25</sup>. Het Groeifondsprogramma Luchtvaart in Transitie richt zich bijvoorbeeld op het vliegen met waterstof, hierbij is ook aandacht voor de hybride techniek van waterstof-elektrische aandrijving. De ambitie van het ministerie van IenW is om een eerste commerciële vlucht zonder CO2-uitstoot in 2030 voor minimaal 9 personen uit te (laten) voeren. In de uitwerking van de innovatiestrategie brengt het ministerie verder in kaart welke beleidsmaatregelen en stappen er nodig zijn om deze ambitie samen met de sector te kunnen realiseren.

Het voorstel van D66 van een eerste elektrische lijnvlucht in 2030 is een mooi streven. Het ministerie van IenW onderschrijft dit streven. Tegelijkertijd vraagt dit veel op het gebied van onder andere laad- en tankinfrastructuur, veiligheidsprocedures op de grond en in de lucht, logistieke inrichting en wet- en regelgeving.

Dijk, O van  
Nieuw Sociaal Contract

**Vraag:**

Het afgelopen jaar bleek het niet mogelijk (onder andere vanwege personeelskrapte) om de 2 miljard voor beheer en onderhoud uit te geven. De minister heeft afgelopen jaar aangekondigd om de jaarlijkse begroting voor de instandhoudingsopgave stapsgewijs jaarlijks te verhogen naar 3 miljard 2030. Hoe dan, Voorzitter?

**Antwoord:**

Met de afspraken die zijn gemaakt in het coalitieakkoord en met de schuif van aanleg naar instandhouding is extra budget vrijgespeeld. Daarnaast zijn medewerkers van aanlegprojecten nu ingezet op de instandhoudingsopgave. Met de langjarige

---

<sup>24</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 29984, nr. 1176

<sup>25</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 31 936, nr. 1080

zekerheid over budget en personeel kan een stabiele en efficiënte uitvoering worden opgezet en de productie worden verhoogd. De krapte op de arbeidsmarkt is daarbij ook een grote uitdaging. Rijkswaterstaat concurreert op een krappe arbeidsmarkt, maar spant zich maximaal in om tijdig de vacatures vervuld te krijgen. De stapsgewijze groei wordt de komende jaren gemonitord.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

NSC pleit voor een andere marktaanpak van Rijkswaterstaat, bijvoorbeeld door andere contractvormen en de bundeling van projecten. Tegelijkertijd staan bouwers niet in de rij voor renovatie. Is de minister het met ons eens dat een organisatorisch deltaplan 'beheer en onderhoud' nodig is om de drie miljard voor dit doel in 2030 effectief weggezet te krijgen? Uit welke elementen zou zo'n aanpak moeten bestaan?

**Antwoord:**

De opgave is inderdaad groot en Rijkswaterstaat kan deze opgave niet alleen realiseren. Daarvoor is samenwerking met de markt noodzakelijk. Een belangrijke voorwaarde om de productie te verhogen, is langjarige zekerheid en stabiliteit over beschikbare budgetten en de gevraagde prestatie.

Met de afspraken over extra budget vanuit het coalitieakkoord en de schuif van aanleg naar instandhouding, komt er voor de markt zicht op een langjarig stabiele orderportefeuille. Hierdoor ontstaat bij deze partijen ruimte voor innovaties en daarmee een vergroting van de efficiëntie. Ook bij Rijkswaterstaat wordt aan verbetering gewerkt. Op het gebied van assetmanagement werkt Rijkswaterstaat aan beter inzicht in de staat van het areaal. Via het programma 'Markt in transitie' worden gesprekken met de sector gevoerd om beter samen te werken, te innoveren en te leren van elkaar.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Hoe kijkt de minister aan tegen een 'vernieuwing en renovatie' bouw-top om de internationale bouwsector voor langere tijd aan zich te binden?

**Antwoord:**

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik ook naar het antwoord op de voorgaande vraag over het deltaplan 'Beheer en onderhoud'. Aanvullend daarop vinden er periodiek gesprekken met de markt plaats. Vorig jaar heeft een brede dialoog met de markt plaatsgevonden over een andere aanpak om werk te bundelen om de groeiende opgave te versnellen en mogelijk te maken. Verder zal naar aanleiding van het stoppen van de aanbesteding van de Van Brienenoordbrug, op korte termijn de dialoog met de markt worden gevoerd over ontwikkelingen in de markt en de Van Brienenoordbrug specifiek.

Rijkswaterstaat kijkt ook naar aanbestedingen in het buitenland om daar lessen uit te trekken. Ook zijn er bilateraal internationale contacten met andere opdrachtgevers en overheden over de marktsituatie. Tot slot worden grote projecten vanzelfsprekend Europees aanbesteed.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Deze week pleitte de Staatscommissie voor Demografische Ontwikkelingen voor meer gematigde bevolkingsgroei met een bandbreedte voor het migratiesaldo. De bevolking verandert en vergrijsst, maar het aantal auto's blijft toenemen. Kan de minister duiden wat dit betekent voor het mobiliteitsbeleid en voor investeringen in infrastructuur en bereikbaarheid?

**Antwoord:**

De Staatscommissie voor Demografische Ontwikkelingen concludeert het volgende: *'Bij een gelijkblijvende bevolking van 18 miljoen is de capaciteit van de verschillende vervoersmodaliteiten, inclusief de uitbreidingen die er met de huidige investeringsplannen tot 2030 gepland staan, min of meer voldoende is. Als de bevolking groeit tot 20,7 miljoen zullen de huidige knelpunten en capaciteitsproblemen sterk toenemen. Dan zijn keuzes nodig; niet alleen ten aanzien van de infrastructuur, maar ook van gedrag en bereikbaarheidsnormen.'* De update van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, die op 18 december jl.<sup>26</sup> aan de Kamer is gestuurd, bevestigt dit beeld. Met de groei van demografie en economie, de groei van het autobezit, en het dalen van de kosten per gemaakte autokilometer is het beeld dat het autogebruik fors kan toenemen. Met als gevolg dat in een groot deel van Nederland gedurende de hele werkdag grote kans op congestie is.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Het Mobiliteitsfonds gaat van jaarlijks 10 miljard naar circa 8 miljard. Hoe is dit te rijmen met de toenemende bevolkingsgroei en de mobiliteitsbehoefte?

**Antwoord:**

Afgelopen jaren zijn zowel incidentele als structurele middelen toegevoegd aan de begroting van het Mobiliteitsfonds vanuit het Regeerakkoord Rutte III en het Coalitieakkoord Rutte IV. Het Mobiliteitsfonds is structureel verhoogd door dit kabinet voor instandhouding met ruim € 1 miljard per jaar. Hiermee ligt het volume van het Mobiliteitsfonds in latere jaren hoger dan wat er afgelopen jaren is uitgegeven op het Mobiliteitsfonds (realisatie 2021 € 6,9 miljard, realisatie 2022 € 7,8 miljard). Voorbeelden uit het Coalitieakkoord Rutte IV van incidentele verhogingen zijn de middelen voor Woningbouw, Schoon en

---

<sup>26</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 36 410 A, nr. 21

Emissieloos Bouwen en Verkeersveiligheid N-wegen. Vanuit Rutte III ging het om een verhoging van € 2 miljard incidenteel voor diverse projecten, die komende jaren uitgevoerd worden. Dit zorgt voor hogere uitgaven in de eerste jaren van het Mobiliteitsfonds ten opzichte van de latere jaren.

Er is geen directe koppeling tussen het Mobiliteitsfonds, de bevolkingsgroei en de mobiliteitsbehoefte. Hiervoor wordt de totale omvang van het Mobiliteitsfonds niet gecorrigeerd.

Dijk, O van Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie en het actieprogramma, wordt gewerkt aan concrete reistijdsgrenzen en reistijdsnormen voor sociale voorzieningen. NSC denkt bijvoorbeeld aan een norm voor basis/kaderscholen met maximaal 45 minuten reistijd. Kan de minister aangeven aan welke grenzen hij denkt voor welke voorzieningen die nu in beeld zijn en hoe hij tegen deze concrete grens van 45 minuten aankijkt?

**Antwoord:**

Met de vier stappen voor uitwerking van bereikbaarheidsdoelen, zoals die in de brief van 18 december aan de Kamer is gestuurd<sup>27</sup>, wordt beoogd daar een zo volledig mogelijk beeld bij te krijgen. In het tweede kwartaal van 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang en opbrengst van deze stappen.

Zoals op 17 april 2023 in reactie op de motie-Krul is geschreven<sup>28</sup>, zal bij het uitwerken van bereikbaarheidsdoelen zorgvuldig te werk worden gegaan, gelet ook op complexiteit hiervan en de wens hiermee in de praktijk straks echt te kunnen sturen. Dat geldt zeker als het gaat om het vastleggen en toepassen van concrete doelen en afweegkaders, bijvoorbeeld in de vorm van normen, streefwaarden, minimum-kwaliteitsniveaus en afweegcriteria.

Dijk, O van Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Over 2022 is sprake van aanzienlijk meer doden en zwaargewonden dan in eerdere jaren en vooral het fietsverkeer lijkt onveiliger te worden. Herkent de minister dat vooral de verkeersveiligheid onder fietsers onder druk staat? En ziet hij perspectief in het zoveel mogelijk scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer, zoals scooters? Zijn er in zijn visie voldoende middelen beschikbaar om te investeren in verkeersveiligheid?

---

<sup>27</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 31 305, nr. 439

<sup>28</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 398, nr. 1055

**Antwoord:**

Ja, het ministerie herkent dat de verkeersveiligheid voor fietsers onder druk staat. SWOV meldt dat zowel onder de verkeersdoden als onder de ernstig verkeersgewonden fietsers verreweg de grootste groep vormen. Van alle verkeersdoden in 2022 was 39% een fietser en van de ernstig gewonden was dat 70%.

Fietsers scheiden van gemotoriseerd verkeer is een manier om de veiligheid te verbeteren. Hiervoor heeft het CROW richtlijnen opgesteld. Daarmee kunnen wegbeheerders zelf een lokale afweging maken in hoeverre het wenselijk is dat fietsers worden gescheiden van gemotoriseerd verkeer. In principe wordt aanbevolen om de bromfiets (45 km/h, gele kentekenplaat) op alle wegen binnen de bebouwde kom te verplaatsen naar de rijbaan, met uitzondering van 70 km/h wegen. Voor de fietspaden die erg druk zijn, kunnen lokale wegbeheerders besluiten om de snorfiets (25 km/h, blauwe kentekenplaat) ook naar de rijbaan te verplaatsen.

Er wordt €500 miljoen geïnvesteerd via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid om regionale en lokale infrastructuur veiliger te maken. De medeoverheden kunnen daarmee voor maximaal 50% subsidie krijgen. De opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren blijft een brede opgave. Ook werkt het ministerie onder meer aan het meerjarenplan fietsveiligheid. Definitieve besluitvorming, inclusief financiële dekking hierover, is aan een nieuw kabinet. Het blijft een stevige uitdaging om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren.

Dijk, O van Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Herkent de staatssecretaris het recente beeld van overvolle treinen en toenemende verstoringen en wat is haar inzet om deze trend te keren? Ook in relatie tot de capaciteitsproblemen van cruciaal ProRail-personeel.

**Antwoord:**

Het is belangrijk dat de reiziger kan rekenen op goed en betrouwbaar openbaar vervoer. De prestaties, zoals recent ook gepresenteerd door NS en ProRail, waren zeker in de tweede helft van 2023 niet goed genoeg. Ik spreek hen daar ook nadrukkelijk op aan.

NS en ProRail werken doorlopend aan verbetering van de uitvoering van de dienstregeling. Zo zet NS in op werving en opleiding van technisch personeel, waardoor meer materieel kan worden ingezet en zorgt ProRail voor extra verkeersleiders voor een betere bezetting om de situatie op het spoor te bekijken. In het voorjaar ontvangt het ministerie van IenW de jaarverantwoordingen van NS en ProRail over 2023. Van NS en ProRail wordt verwacht dat zij daarin ingaan op wat er is gebeurd, wat de verwachtingen zijn en wat ze eraan gaan doen om de prestaties te verbeteren. De Kamer wordt hierover in

het tweede kwartaal van 2024 geïnformeerd.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het concept buurtbus? Herkent ze het beeld van de terugloop en ziet ze mogelijkheden om dit tegen te gaan?

**Antwoord:**

Het verschilt per regio of het doelmatig is om met een streekbus regionaal vervoer te verzorgen. Daarom is de buurtbus soms onderdeel van een concessie voor het regionaal openbaar vervoer. Dat blijft maatwerk.

Het is goed dat er op een creatieve manier wordt gezocht naar dit soort oplossingen. De verantwoordelijke provincies vragen daarbij in de concessie aan de vervoerder om buurtbussen aan vrijwilligers ter beschikking te stellen. Het is mogelijk dat door een gebrek aan vrijwilligers regionaal tijdelijk minder buurtbussen rijden, waardoor voorzieningen in de regio lastiger bereikbaar worden. Met gemeenten - die uit hoofde van de Wet maatschappelijk ondersteuning verantwoordelijk zijn voor vrijwilligerswerk - kan dit gezamenlijk opgepakt worden.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

De luchtvaartsector presenteerde een pamflet over de toekomstbestendige luchtvaart met een tiental commitments. Graag een reactie van de minister op het pamflet en welke overeenkomsten en verschillen hij ziet met het rijksbeleid.

**Antwoord:**

Het gaat om een voorstel van de sector gericht aan formerende partijen. Het is goed dat de luchtvaartsector de maatschappelijke verantwoordelijkheid voelt om bij te dragen aan stillere, schonere luchtvaart en aan een betere balans met de omgeving. De punten die in dit plan worden genoemd zijn niet nieuw. Ze vormen een bundeling van eerdere plannen van de sector. Over deze en andere maatregelen om geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen en verduurzaming te realiseren blijft het ministerie in gesprek met de sector.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Kan de minister aangeven hoe het staat met de besluitvorming rondom de vierde aanvliegeroute, ook in het licht van de gesprekken over het vluchtenplafond?

**Antwoord:**

De Kamer heeft op 12 september 2023 de voortgangsrapportage van het programma Luchtruimherziening controversieel verklaard. Dat betekent dat besluitvorming over vervolgstappen aan een nieuw kabinet is. Bij het Commissiedebat Luchtvaart op 27 juni jl. is evenwel toegezegd dat het proces van het programma Luchtruimherziening nader toegelicht zou worden, inclusief een tijdpad met wanneer de Kamer wat kan verwachten. Dit is uiteengezet in een brief aan de Kamer van de datum 16 oktober 2023<sup>29</sup>. De stand van zaken is ongewijzigd ten opzichte van deze brief.

Dijk, O van Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Het is een taak van de overheid om mensen te beschermen tegen de aantasting van hun gezondheid. De staatssecretaris heeft in 2023 de contouren geschetst van een nieuw ambitieus nationaal milieubeleidsplan: van reactief naar proactief milieubeleid en NSC ondersteunt deze aanpak. Medio 2024 is in het NMP voorzien, dat de staatssecretaris vermoedelijk aan haar opvolger laat. Maar kan de staatssecretaris aangeven welke lessen zij zou willen meegeven en voor 1 april a.s. de Tweede Kamer informeren over de laatste stand van zaken?

**Antwoord:**

Als les om mee te geven staat vooral centraal dat het milieubeleid gericht moet zijn op gezondheid, rechtvaardigheid en verantwoordelijkheid.

Het is van belang om op basis van streefbeelden voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving concrete doelen vast te stellen. Het recente rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid laat ook zien dat er meer nodig is om de gezondheid van omwonenden van de industrie te beschermen. Het kabinet heeft in zijn reactie op dit rapport geconcludeerd dat het daarom nodig is om gezondheid volwaardig en als sturend principe mee te nemen bij het ontwikkelen en afwegen van onder andere industrie- en milieubeleid.

Daarbij is het ook van belang dat, als het gaat om milieu, iedereen zijn verantwoordelijkheid neemt. Het is daarom belangrijk dat het Nationaal milieuprogramma met de samenleving tot stand komt.

De verdere invulling en prioriteiten zijn aan mijn opvolger. Zoals verzocht zal de Kamer voor 1 april 2024 worden geïnformeerd over de stand van zaken van het Nationaal milieuprogramma.

---

<sup>29</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 31 936, nr. 1117

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

NSC staat ook voor het versterken van toezicht en handhaving en wil dat dit door de ILT en milieudiensten gezamenlijk wordt opgepakt. Sinds 2022 wordt er gewerkt aan het interbestuurlijke programma versterken VTH. Kan de Staatssecretaris aangeven of de beoogde kwaliteitsslag met deze samenwerking van Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en omgevingsdiensten wordt gemaakt en wat is er verder nodig om dit te borgen? Bijvoorbeeld bestuurlijke afspraken? misschien wel wetgeving? Hoe wil de staatssecretaris invulling geven aan de stelselverantwoordelijkheid van het Rijk?

**Antwoord:**

De staatssecretaris van IenW is stelselverantwoordelijk voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) milieu. Dit houdt onder andere in dat de staatssecretaris zorgt voor heldere kaders en voor de juiste condities waarin het VTH-stelsel kan functioneren. Binnen het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) wordt hard gewerkt aan de opvolging van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Het IBP VTH bewerkstelligt met alle partijen in het VTH-stelsel een kwaliteitsslag bij de omgevingsdiensten. Een belangrijk resultaat betreft de robuustheidscriteria voor de omgevingsdiensten die bestuurlijk zijn afgesproken. Daarmee hebben we heldere afspraken over de ondergrens waar elke omgevingsdienst aan moet voldoen zoals de omvang (budget en capaciteit) en kwaliteitscriteria. Op 1 april 2026 moeten alle omgevingsdiensten voldoen aan deze robuustheidscriteria. De staatssecretaris van IenW onderzoekt de mogelijkheden om de robuustheidscriteria op te nemen in wet- en regelgeving en verkent als stelselverantwoordelijke met de provincies en gemeenten op welke wijze de omgevingsdiensten het beste kunnen worden versterkt. Het IBP VTH loopt komende zomer af. Er zijn dan stevige stappen gezet, maar nog niet alle acties zijn dan afgerond. Over de concrete voortgang van de versterking van het VTH-stelsel wordt de Kamer vóór het zomerreces meer uitgebreid geïnformeerd.

Dijk, O van  
Nieuw  
Sociaal  
Contract

**Vraag:**

Drukte op het spoor en op de weg rechtvaardigt een nationale aanpak onder regie van deze bewindspersonen, samen met alle onderwijsinstellingen en met werkgevers, waarbij het Rijk het goede voorbeeld geeft. Het is nodig om afspraken te maken over het spreiden van kantoorwerktijden over de dag en over de week. Graag een reactie van beide bewindspersonen of ze bereid zijn om een anti-DiDo (dinsdag donderdag) aanpak op te zetten.

**Antwoord:**

Gespreid reizen helpt om de druk op de wegen en in het OV te verlichten. Het ministerie kiest daarbij niet voor een specifieke inzet op dinsdag en donderdag, omdat mensen een vrije keuze hebben om te reizen. Wel financieren IenW en medeoverheden een regionale aanpak samen met werkgevers. Die aanpak stelt werknemers in



staat beter gespreid over de week en de dag te reizen. Ook met onderwijsinstellingen worden door medeoverheden regionale afspraken gemaakt over colleegetijden. Thuiswerken door Rijksambtenaren wordt op verschillende manieren goed gefaciliteerd.

IenW zet het gesprek onverminderd door met de medeoverheden over de regionale aanpak en zal bezien of een nationale aanpak nuttig en noodzakelijk is.

Vedder, E CDA

**Vraag:**

Inmiddels heeft het Europees Parlement de Europese havenstrategie van onze lijsttrekker Tom Berendsen aangenomen. Graag hoor ik van de minister hoe hij hier in Nederland nationaal voortgang mee gaat maken.

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW heeft in Brussel overleg gehad over de Europese Havenstrategie en het is nu mede aan de nieuwe Europese Commissie om dit verder op te pakken. Het is essentieel dat onze havens hun cruciale functies onafhankelijk en veilig kunnen uitoefenen.

Nationaal komen de Critical Entities Resilience en de Network and Information Security Directive 2 (CER/NIS2) -richtlijnen eraan, met als doel de economische, fysieke- en cyberweerbaarheid van aanbieders van vitale processen te verhogen, waaronder dus ook havens. Verder is er continu contact met de sector om eventuele risico's voor te zijn of snel aan te kunnen pakken.

Europees wordt er – in lijn met de motie Koerhuis/Van der Molen voor een EU Havenstrategie - nauw contact onderhouden met andere EU-lidstaten, de Commissie en het Europees Parlement, betrokken departementen en de maritieme sector zelf, om de strategie verder uit te werken en te concretiseren.

Tot slot zijn Instituut Clingendael en de Erasmus Universiteit verzocht om een (vervolg-)studie te verrichten naar de strategische autonomie van de sector. Dit onderzoek zal na afronding met de Kamer gedeeld worden (verwachting eerste kwartaal 2024).

Vedder, E CDA

**Vraag:**

Kan er zo snel mogelijk een ontheffing voor de overgangseisen van de CCR komen?

**Antwoord:**

In 2023 is aan de Tweede Kamer een rapport aangeboden over het aflopen van de eisen. Er wordt, in samenspraak met de sector, al hard gewerkt aan de oplossingsrichtingen uit dit rapport, waaronder het uitwerken van een voorstel voor een

generieke oplossing voor kleine schepen. In individuele gevallen, dus per schip, kan een beroep worden gedaan op de hardheidsclausule.

Het proefproject met twee schepen onder begeleiding van het ministerie en nog te ontvangen hardheidsclausule- aanvragen vanuit de sector, kunnen als basis dienen voor een Nederlands voorstel voor een algemene regeling.

Dit voorstel zal worden ingebracht in CESNI, het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart. Internationale instemming en draagvlak over een algemene regeling is noodzakelijk.

Zanten, C  
van

BBB

**Vraag:**

BBB wil vervoer op afroep beter faciliteren. Daarnaast ziet BBB graag dat vervoer, georganiseerd door vrijwilligers, beter wordt ondersteund. Wat gebeurt er al op dit gebied en wat had er beter gekund?

**Antwoord:**

Het faciliteren van vervoer op afroep en het organiseren van vrijwilligersvervoer is de verantwoordelijkheid van de provincies. Samen met de provincies en gemeenten en aansluitend bij de Mobiliteitsvisie 2050 wordt er gekeken naar hoe bereikbaarheid beter georganiseerd kan worden door de inzet van publiek vervoer: het samenspel tussen verschillende vormen voor publiek gebruik zoals de lijnbus, buurtbus en andere flexibele vormen op afroep. Daartoe wordt in verschillende regio's concreet geëxperimenteerd. Het ministerie van IenW ondersteunt daartoe het initiatief in Zeeland met 6 miljoen euro en stimuleert het delen van de verschillende (leer-)ervaringen tussen de regio's.

Zanten, C  
van

BBB

**Vraag:**

We hebben in het verleden een motie ingediend die betrekking heeft op de watertaxi naar Ameland. Deze motie is tot op de dag van vandaag niet uitgevoerd. Mijn vraag is: waarom niet?

**Antwoord:**

Op 18 januari 2023 is een brief naar de Kamer gestuurd, waarin op deze motie is ingegaan. De portee van deze brief is dat de gevraagde generieke ontheffing voor watertaxi's wettelijk niet mogelijk en niet wenselijk is, maar dat watertaxi's 24 uur per dag hun diensten mogen aanbieden binnen de geldende maximum snelheden.

Mede naar aanleiding van de motie De Hoop over ditzelfde onderwerp (Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 684, nr. 240), is overleg gaande met de regionale partijen over de uitzonderingssituaties waarin 's nachts wél sneller mag worden gevaren met een watertaxi (sneller dan 20 km/u).

Over de stand van zaken hiervan wordt de Kamer op korte termijn in aanloop naar het Commissiedebat Maritiem van 8 februari per brief geïnformeerd.

Zanten, C  
van

BBB

**Vraag:**

Op dit moment en in de nabije toekomst is er een gebrek aan stekkertrucks met een groot rijbereik en schiet de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk tekort. Mijn vraag is: hoe maken we andere schone brandstoffen betaalbaar? Zouden bijvoorbeeld andere verpakkingsmaterialen en goedkope vormen van vervoer van deze stoffen hieraan een bijdrage kunnen leveren? En hoe zit het met de uitrol van de laadinfrastructuur voor de andere schone brandstoffen, dus buiten elektriciteit? Kan de minister hier wat over zeggen?

**Antwoord:**

Het aanbod elektrische trucks is de afgelopen jaren snel gegroeid, zowel in het aantal beschikbare modellen op de markt als in de actieradius (nu tot 400 km) die het voertuig kan afleggen. Ook de komende jaren zal de actieradius van elektrische voertuigen blijven toenemen. De meeste ritten zijn korter dan 500 km. De actieradius van het voertuig zal hierdoor al op korte termijn geen beperkende factor meer zijn. Er zijn nu genoeg laadpunten voor de huidige vloot elektrische bestel- en vrachtwagens, maar de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur moet gelijke tred houden met de groei in voertuigen. Het huidige beleid is dat hernieuwbare brandstoffen – net als hernieuwbare elektriciteit – een belangrijke rol moeten spelen in de energietransitie. Dit moet betaalbaar zijn voor mensen. Nederland heeft een handelssysteem waarmee we de leveringen van hernieuwbare brandstoffen (zoals biodiesel en biogas) stimuleren. Brandstofleveranciers moeten hernieuwbare brandstoffen leveren, terwijl leveranciers die dat niet doen daaraan financieel moeten bijdragen. Zo implementeert Nederland de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED-III) op de meest kostenefficiënte manier. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt daarnaast een subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit voor. Hier kunnen tankstationhouders en vervoerders gebruik van maken. Dat draagt bij aan de betaalbaarheid. Vanuit de Europese Unie wordt ook een Emissiehandelssysteem ingevoerd dat zorgt dat hernieuwbare energie ten opzichte van fossiele energie goedkoper wordt.

Zanten, C  
van

BBB

**Vraag:**

Het C-rijbewijs is een vereiste voor ondernemers met elektrische bestelbusjes zwaarder dan 3500 kilo. De minister heeft besloten per 1 juli op het C-rijbewijs te handhaven. Wat gaat de minister doen om ondernemers die door de overheid in de steek zijn gelaten hierin tegemoet te komen?

**Antwoord:**

Omdat de verduurzaming van de transportsector belangrijk is, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de afgelopen jaren gedoogd dat de kleine elektrische vrachtwagens tot 4.250 kg met een autorijbewijs konden worden bestuurd. Tegelijkertijd is getracht de tegenstrijdigheid in de Europese regelgeving op te lossen. Echter, er is nog steeds geen zicht op een oplossing. Daarom heeft de minister gezamenlijk met de handhavende en uitvoerende instanties een moeilijke beslissing moeten nemen: de gedoogconstructie geldt tot uiterlijk 1 juli 2024.

Het is een optie om bij de RDW de toegestane maximum massa aan te passen. Dan mogen de voertuigen nog maximaal 3.500 kg wegen, waardoor ze blijvend met een autorijbewijs mogen worden bestuurd en er geen tachograaf nodig is. Dit betekent wel dat het voertuig minder laadvermogen overhoudt.

Ondernemers hebben tot 1 juli 2024 ook de tijd om hun chauffeurs een C-rijbewijs te laten behalen en, wanneer ze deze nog niet hebben, om een tachograaf te laten inbouwen.

Dit is geen leuke boodschap voor de ondernemers die hebben geïnvesteerd in schonere voertuigen. Daarom heeft de minister zich ook tot het uiterste ingespannen om de gedoogconstructie om te zetten in permanente regels. Het ministerie blijft ook dit jaar het gesprek met de Europese Commissie voeren, maar het is niet zeker of dit leidt tot een oplossing.

Zanten, C  
van

BBB

**Vraag:**

Verkeersongevallen kunnen beter gemonitord worden. Hierbij gaat het zowel om locatie als om aantal, toedracht en type vervoersmiddel. Dus het gaat niet alleen om de fiets en de e-bike, maar ook om de fatbike en de e-step. Zo kunnen we nog preciezer in kaart brengen waarom en onder welke groep weggebruikers de meeste slachtoffers vallen. Zou de minister hier werk van willen maken?

**Antwoord:**

Er komt alleen informatie ten aanzien van de voertuigcategorie in de verkeersongevallendatabase, wanneer de politie dit in hun registratiesysteem (BVH) aanvinkt. Als er aan de voorkant in BVH meer categorieën komen, kun je die er aan achterkant ook uitkrijgen. De fatbike is daarbij geen aparte voertuigcategorie, maar valt onder de elektrische fiets. Voldoet een fatbike niet aan de kenmerken van de elektrische fiets, dan moet de fatbike gekeurd zijn als bijvoorbeeld snor- of bromfiets. De e-step is nog niet kentekenplichtig, daarvoor ligt nu een voorstel bij de Kamer. Wanneer deze kentekenplicht in werking treedt, wordt het mogelijk om hier apart op te monitoren.

Zanten, C  
van BBB

**Vraag:**

Het is tijd dat de veiligheidsvoorschriften voor vervoersmiddelen zoals fatbikes, elektrische steps en e-bikes worden herzien naar de moderne tijd. Daarbij moeten we vooral kijken naar de snelheid en niet het type van het voertuig. Hoe kijkt de minister hier tegenaan?

**Antwoord:**

IenW vindt ook dat het hier tijd voor is en werkt daarom aan een nieuw nationaal kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV-kader). Het doel van dit kader is om er zeker van te zijn dat toegelaten LEV's technisch veilig zijn en veilig gebruikt worden binnen het bestaande verkeer. Bij de uitwerking van het kader is rekening gehouden met verschillen in massa's, afmetingen en snelheden van deze voertuigen. Daarnaast werkt het ministerie aan een Meerjarenplan Fietsveiligheid en wordt er gewerkt aan een aanpak om het opvoeren van elektrische fietsen (waaronder fatbikes) tegen te gaan.

Grinwis,  
P.A. CU

**Vraag:**

Rijkswaterstaat heeft besloten om te stoppen met het bemannen van de vuurtoren Westhoofd bij Ouddorp, op de kop van Goeree. In de eerste week liepen twee kotters vast voor haven van Stellendam. De veiligheid in het Slijkgat en de bereikbaarheid van haven van Stellendam staan op het spel. Ik heb een aantal vragen: Is de minister bereid om de bezuiniging van een 4 à 5 ton terug te draaien? En is de minister bereid om de schriftelijke vragen die collega's Stoffer, Vedder en Grinwis hebben gesteld nog vóór de eerste termijn van de minister aanstaande donderdag naar de Kamer te sturen?

**Antwoord:**

Separaat ontvangt de Kamer de beantwoording van de schriftelijke vragen.

De genoemde kotters voeren in een periode waarin door Rijkswaterstaat en de Kustwacht meervoudig via diverse communicatiekanalen werd afgeraden het Slijkgat te bevaren. De vuurtoren van Ouddorp had in die periode geen extra gevalideerde informatie voor de scheepvaart over het Slijkgat.

Gezien het feit dat het geen Vessel Traffic Service (VTS) gebied betreft en de voor veilige scheepvaart benodigde informatie ook op andere manieren beschikbaar is voor de scheepvaart, wordt de bezuiniging niet teruggedraaid. Continuering van de huidige dienstverlening vanaf de vuurtoren kost jaarlijks 0,6 - 0,7 miljoen euro. Daarnaast zou in 2024 een extra investering van ca. 2 - 3 miljoen euro nodig zijn voor vervanging van de hiervoor benodigde systemen.

De veiligheid van de vaarweg is daarnaast geborgd via markering met behulp van betonning. De vaarweg wordt en blijft ook

op de afgesproken diepte onderhouden.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

De Kamer was duidelijk: elke regio telt. Daar hoort een goede treinverbinding naar het noorden bij. De aanpak van de corridor Zwolle-Meppel is nodig. Gaat de staatssecretaris zich, nu het geld geregeld gaat worden, inzetten om de intercity in de brede spits, dus niet gedurende de hele dag, te realiseren vanaf 2025? En is ze bereid om toch in gesprek te gaan met de NS zoals verzocht door een brede meerderheid van de Kamer?

**Antwoord:**

ProRail heeft aangegeven dat het structureel uitbreiden van treindiensten in Noord-Nederland niet mogelijk is zonder infrastructurele aanpassingen; of het nu gaat om extra stoptreinen of intercity's en ongeacht welke vervoerder de treindiensten uitvoert. Om de treinverbinding naar Groningen en Leeuwarden robuuster te maken, moet er worden geïnvesteerd in maatregelen op het traject Zwolle - Meppel en op het station van Meppel. Anticiperend op het gereed komen van dergelijke aanpassingen van de infrastructuur bij Meppel spreekt het ministerie alvast met onder andere NS en Arriva om te zien hoe de dienstverlening naar Groningen en Leeuwarden te zijner tijd uitgebreid kan worden, zodat we er klaar voor zijn als het zover is.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

Nu er met het gezamenlijk amendement geld vrijkomt voor het project Station Ede-Wageningen, kan de Staatssecretaris toezeggen met gezwinde spoed om tafel te gaan met alle partijen om de bouw nog het liefst dit kwartaal te starten? Eind 2025 komt snel dichtbij.

**Antwoord:**

Bij de bestuurlijk overleggen MIRT van Oost-Nederland afgelopen najaar is gesproken over het financiële tekort bij het project Station Ede-Wageningen. Toen is afgesproken dat betrokken partijen zouden verkennen hoe dit financiële tekort afgedekt zou kunnen worden. Daarnaast is afgesproken om op korte termijn opnieuw een bestuurlijk overleg te voeren met de gemeente Ede en provincie Gelderland over de mogelijkheden. Dat bestuurlijk overleg is op korte termijn voorzien. Natuurlijk zal dan ook het resultaat van de bespreking van de IenW-begroting worden ingebracht.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

Mobiliteit gaat over verbondenheid. Dit staat op het spel als bushaltes geschrapt worden. Gelukkig is met de Bikker gelden een 12% prijsverhoging voorkomen en konden deze zorgen voor forse investeringen in busverbindingen van provincies. Zijn de middelen inmiddels overgemaakt aan de provincies en metropoolregio's en wanneer schaffen we die metropoolregio's af? Hoe ziet de staatssecretaris erop toe dat dit geld ook echt terecht komt bij bussen?

**Antwoord:**

De middelen die zijn vrijgemaakt voor de ondersteuning van het (regionaal) openbaar vervoer zijn nog niet overgemaakt. De middelen worden in het voorjaar verdeeld over de provincies en vervoerregio's.

De verantwoordelijkheid voor de besteding van de extra middelen voor het regionaal OV ligt bij de decentrale overheden. In het Nationaal OV-beraad zullen er afspraken worden gemaakt over de monitoring en evaluatie van de inzet van die middelen. Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van de inzet van de aanvullende middelen voor de verbetering van het regionaal OV.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

Hoe zorgt de staatssecretaris ervoor dat het geld niet alleen terecht komt bij de dikke lijnen, maar ook bij de dunne lijnen; om bussen terug te brengen in dorpen waarin ze verdwenen zijn? Denk bijvoorbeeld aan Stad aan het Haringvliet, Geffen en Zwiggelte.

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW en de partijen uit het Nationaal OV Beraad delen het belang van beschikbaar en betrouwbaar regionaal openbaar vervoer. Het is in eerste instantie aan de decentrale overheden om te bepalen waar de extra middelen worden ingezet. Het ministerie van IenW heeft de voorwaarden uit de motie van mevrouw Bikker benut om richting te geven aan de inzet van deze extra middelen. Dit voorjaar wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

Waarom blijft de staatssecretaris negatief over de mogelijkheid om liberalisering in het streekvervoer terug te draaien?

**Antwoord:**

Uit de evaluatie naar de effecten van openbaar aanbesteden in het OV die op 18 maart 2020 naar de Tweede Kamer is

verzonden<sup>30</sup>, bleek dat decentralisatie en aanbesteden van regionaal OV heeft geleid tot een groei van het aanbod en klanttevredenheid en tot een toename van de efficiency in het OV. Het ministerie van IenW is voortdurend in gesprek met provincies over de organisatie van het regionaal openbaar vervoer, onder andere in het Nationaal OV Beraad. Er zijn geen signalen dat enige provincie de behoefte heeft om een eigen openbaar vervoersbedrijf op te richten. Mocht de vraag tot het oprichten van een eigen ov-bedrijf opspelen dan geldt dat er een wetswijziging nodig is om dit mogelijk te maken.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

Door het verdwijnen van voordelen in de motorrijtuigenbelasting moet men meer dan dubbele betalen voor een elektrische gezinsauto ten opzichte van een SUV. Hoe zet de minister zich in om dit te voorkomen? Een correctie van 40% is toch het minste dat we kunnen doen.

**Antwoord:**

De Kamer heeft dit dossier controversieel verklaard. Het betreft vooral het toepassen van een gewichtscorrectie vanaf 2026 om de ongelijkheid in de motorrijtuigbelasting tussen een elektrische en een benzineauto op te heffen. Vanaf 2026 wordt, zonder additioneel beleid, voor een elektrische auto tussen de 300 en 500 euro per jaar meer betaald dan voor een vergelijkbare benzineauto.

Grinwis,  
P.A.

CU

**Vraag:**

De staatssecretaris moet haar stelselverantwoordelijkheid serieuzer invulling geven. De motie van Van der Graaf van afgelopen oktober riep daartoe ook op. Hoe staat het met de uitwerking daarvan? Waarom duurt het zo lang het om het begrip stelselverantwoordelijkheid te definiëren? Waarom wordt de suggestie van het IPO, namelijk "het scheppen van de juiste randvoorwaarden om het VTH-stelsel goed te kunnen laten functioneren" niet overgenomen? Wat is er mis met hun randvoorwaarden?

**Antwoord:**

De staatssecretaris van IenW is stelselverantwoordelijk voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) milieu. Daarmee ook voor het scheppen van de juiste randvoorwaarden om het stelsel goed te laten functioneren zoals het IPO ook stelt. Dit houdt onder andere in dat de staatssecretaris aanspreekbaar is op een duidelijke toedeling van taken en bevoegdheden aan alle partijen binnen het VTH-stelsel; op het monitoren van het VTH-stelsel; op het zorgen voor

---

<sup>30</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, 29 984, nr. 899



heldere kaders en op het zorgen voor de juiste condities waarin het stelsel kan functioneren. Het ministerie van IenW onderzoekt of voor een goede invulling van die stelselverantwoordelijkheid nog meer bevoegdheden nodig zijn. De motie Van der Graaf (CU) verzoekt de regering om aan haar regiefunctie in het VTH-domein breder invulling te geven en daartoe de omgevingsdiensten beter te ondersteunen met kennis, capaciteit en doorzettingsmacht. Zoals gevraagd in de motie zal de Kamer hierover voor de zomer worden geïnformeerd.

Kent, B.      SP  
van

**Vraag:**

Er is nu een beetje extra geld voor toezicht en dit is een goed maar klein begin. Er is meer nodig en ik vraag de minister naar een inschatting van het aantal FTE dat nodig is om wel echt te kunnen handhaven. Welke vergunningen en regels moeten worden aangescherpt om de gif-kraan naar de verdere toekomst toe dicht te draaien?

**Antwoord:**

Het permanent verminderen van de belasting van mens en milieu door stoffen is één van de pijlers van het milieubeleid. Het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid "Industrie en Omwonenden" bevestigt dat verdere inzet onvoorwaardelijk noodzakelijk is. Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) zijn hierbij van essentieel belang. Daarom wordt samen met alle betrokken overheden de uitvoering van VTH versterkt door het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH). Uw Kamer wordt over de voortgang en resultaten met regelmaat geïnformeerd.

Veel instanties houden zich bezig met handhaving van milieuregels, zoals de omgevingsdiensten, de politie, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en de Inspectie Leefomgeving en Transport bijvoorbeeld. Uit het tweejaarlijks onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering van VTH<sup>31</sup> blijkt dat 1715 fte bij de omgevingsdiensten zich bezighouden met toezicht en handhaving. In het interbestuurlijk programma versterking VTH-stelsel (IBP VTH) wordt specifiek voor handhaving gewerkt aan prioritering en inzet van buitengewone opsporingsambtenaren en de politie. Om de beschikbare capaciteit optimaal te benutten, wordt toezicht en handhaving risicogericht ingevuld. Daarnaast wordt gekeken naar de werving van nieuwe toezichthouders en handhavers, onder andere door de start van een arbeidsmarktcampagne. Het bevoegd gezag, dus de provincies en gemeenten, heeft de uitvoering van VTH voor het basistakenpakket belegd bij de omgevingsdiensten. Als uit het toezicht blijkt dat een bedrijf zich niet houdt aan de vergunningvoorschriften, kan worden gehandhaafd. Het bevoegd gezag heeft afhankelijk van de overtreding hiervoor een aantal instrumenten tot zijn beschikking. Het gaat dan om waarschuwen, het voeren van een bestuurlijk gesprek, de last onder dwangsom, de last onder bestuursdwang of het schorsen of intrekken van de vergunning. Naast het bestuursrechtelijke instrumentarium kan ook via

---

<sup>31</sup> Kamerstuk 22 343, nr. 368

het strafrecht worden opgetreden. Met dit totaalpakket is het bevoegd gezag in staat om binnen de kaders van de wet- en regelgeving passend vergunningen te verlenen en te handhaven.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

De minister van EZK heeft 2 externe adviseurs aangesteld om de verduurzamingsplannen van Tata Steel te beoordelen. Graag een toezegging van de staatssecretaris dat hier ook wordt gekeken naar alternatieve toekomstscenario's zoals recycling en afschaling van de fabriek zoals de aangenomen motie van de PvdD vraagt.

**Antwoord:**

De minister van Economische Zaken en Klimaat heeft Hans Wijers en Frans Blom als externe adviseurs gevraagd om de maatwerkinzet af te wegen tegen verschillende alternatieve scenario's. Dit bezien vanuit het perspectief en de beleidskeuzes van het Rijk. Dat onderzoek loopt. Dit is een breed onderzoek dat ook voldoende inzicht dient te geven in de effecten op milieu en gezondheid van de verschillende alternatieven. Verwacht wordt dat de motie met behulp van dit onderzoek kan worden afgedaan.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Chemours en Schiphol blijven de omgeving vervuilen. Het gevaarlijke PFAS zit bijna overal in en Schiphol wil dit nog verder verspreiden door PFAS in bouwstof te verwerken. Dat wordt een grote PFAS vervuiling op diffuse plekken. Graag een reactie.

**Antwoord:**

Op haar website legt Schiphol uit dat ze PFAS-houdende grond willen reinigen en het restant verontreinigd PFAS-slib willen verhitten en verwerken tot bakstenen.

Bedrijven die bouwstoffen op de markt willen brengen moeten daarbij een milieuverklaring bodemkwaliteit afgeven en daarop vermelden wat de waarschijnlijke aanwezigheid is van niet-genormeerde stoffen en eigenschappen die de bouwstof ongeschikt kan maken voor toepassing.

Degene die de bouwstoffen afneemt en wil toepassen kan op basis van deze milieuverklaring bodemkwaliteit bepalen of de toepassing in overeenstemming is met de eisen die aan het toepassen worden gesteld in het kader van de Omgevingswet.

Op deze manier wordt in beginsel al het redelijke gedaan om te voorkomen dat zich schadelijke effecten voor mens en milieu voordoen bij het toepassen van bouwstoffen waar mogelijk PFAS inzit als niet genormeerde stof.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Neemt de staatssecretaris er genoeg mee dat Tata geen prioriteit geeft aan sluiting van de Kookgasfabriek 2, of gaat ze een eerdere sluiting afdwingen?

**Antwoord:**

Tata Steel heeft op 3 november jl. haar herziene plannen in het kader van het lopende maatwerktraject met de minister van Economische Zaken en Klimaat (EZK); de gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland (PNH) en met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat gedeeld. Met de brief van 9 januari jl. is u de toelichting van Tata Steel op de plannen en de effecten daarvan toegestuurd.<sup>32</sup> In deze plannen presenteert Tata Steel ook mogelijke extra milieumaatregelen, waaronder overkappingen van grondstoffenopslagen en eerdere sluiting van Kookgasfabriek. Deze plannen zijn nog niet door de betrokken departementen gevalideerd; de komende tijd worden deze plannen beoordeeld, met behulp van interne en externe expertise.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Met de voorgestelde wijziging van de Regeling Groenprojecten voor duurzame projecten in het buitenland vervalt de oude regeling. Kan de staatssecretaris toezeggen dat eerst overlegd zal worden met de partijen die hier door geraakt worden en dat er naar een alternatief wordt gezocht?

**Antwoord:**

De regeling Groenprojecten buitenland is een fiscale regeling waar het ministerie van Financiën de eerstverantwoordelijke voor is.

Het kabinet hecht aan goede samenwerking met betrokkenen bij de Regeling groenprojecten buitenland. Naar aanleiding van de recente beleidsevaluatie van deze regeling heeft het ministerie van IenW ambtelijk overleg gevoerd met betrokken partijen. Over een mogelijk alternatief gaat het ministerie van IenW met het ministerie van Financiën en het ministerie van Buitenlandse zaken in gesprek. Voor een alternatief zijn op dit moment echter geen middelen beschikbaar. Over de uitkomst van het overleg zal het ministerie van IenW betrokkenen informeren.

---

<sup>32</sup> Kamerstuk 28089, nr. 271

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Het zou goed zijn om werknemers die nu in vervuilende sectoren werken te ondersteunen en te begeleiden, als ze willen overstappen naar gezonder werk. Is de staatssecretaris het daarmee eens en wil ze daar ook werk van maken?

**Antwoord:**

Een belangrijk uitgangspunt van het arbeidsomstandighedenbeleid is veilig en gezond werken voor iedere werknemer in Nederland. De verantwoordelijkheid voor veilige en gezonde werkomstandigheden ligt primair bij de werkgever. De beleidsportefeuille gezond en veilig werken ligt bij de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Burgers verzoeken de overheid om hen te beschermen tegen en tevens op te treden tegen grote vervuilers. Gaan de staatssecretaris en de Tweede Kamer alle kansen benutten om de gezondheid van de eigen burgers te beschermen?

**Antwoord:**

In de reactie op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over Industrie en Omwonenden, heeft het kabinet aangegeven dat in lijn met de Europese zero pollution-ambitie en de bijbehorende ambities voor 2030, lucht-, bodem- en waterverontreiniging in 2050 moet zijn teruggebracht tot een niveau dat niet schadelijk is voor mens en natuur.<sup>33</sup> Het kabinet vindt daarbij dat gezondheid volwaardig en ook als sturend principe moet worden meegenomen bij het ontwikkelen en afwegen van onder andere industrie- en milieubeleid. Dat vraagt ook op korte termijn iets van de uitvoering, in het toezicht en in de kennisontwikkeling. Aan de Kamer is in het eerste kwartaal van 2024 een actieagenda met concrete maatregelen toegezegd.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

De provincies vragen om het instellen van een brede informatie- en minimalisatieplicht voor zeer zorgwekkende stoffen in afvalstromen van bedrijven waar nu geen zicht op is. Om het mogelijk te maken dat een cocktail van verschillende zorgwerkende stoffen wordt getoetst op gezondheidsrisico in plaats van dat per stof wordt getoetst. En om een stevigere juridische verankering van het voorzorgsbeginsel zodat overheden bij een vermoeden van aantasting van de gezondheid kunnen ingrijpen. Is de staatssecretaris bereid om gehoor te geven aan deze verzoeken van provincies om in actie te komen?

---

<sup>33</sup> Kamerstuk 28 089, nr. 267

**Antwoord:**

Dit gaat om drie verzoeken van het IPO waar reactie op wordt gevraagd.

Ten eerste gaat het om ZZS in afvalstromen. Het kabinet onderkent dat de provincies een lastige opgave hebben bij het toezien op emissies van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) vanuit de afvalverwerking. Welke informatie over ZZS in afval precies nodig is, verschilt van geval tot geval. Als je een gedetailleerd voorschrift in de wetgeving vastlegt, leidt dat in het ene geval tot onnodig veel informatie en in het andere geval nog steeds tot te weinig informatie, of tot onbruikbare informatie. Bovendien hebben veruit de meeste bedrijven nauwelijks of geen informatie over ZZS in hun afval en kunnen ze die ook niet vergaren. De kennis is er gewoonweg niet en daarmee is de kans groot dat het ten slotte leidt tot incomplete en onbetrouwbare informatie. Dit zou de provincies dus niet helpen. Een brede informatieplicht zou bovendien bedrijven extra lasten bezorgen, zonder duidelijk zicht op bereikbare milieuwinst. Een specifieke verplichting tot informatieverstrekking wordt in de wetgeving wél opgenomen voor bedrijven die zéker veel kennis hebben over aanwezige ZZS: grofweg is dit de chemische industrie en industrieën waar grote ZZS-houdende afvalstromen vandaan kunnen komen. Voor deze bedrijven is de extra last beperkt, terwijl hun afvalstromen het meest relevant voor het milieu zijn. Op grond van de bestaande wetgeving heeft elk bedrijf die een vraag van zijn afvalverwerker of bevoegd gezag krijgt over stoffen in zijn afval, de verplichting om de hem bekende informatie aan te leveren. Voorts zijn zij verplicht mee te werken aan benodigd onderzoek, of hiervoor te betalen. Belangrijk is dat provincies en afvalverwerkers deze mogelijkheden beter gaan benutten.

Ten tweede gaat het over cumulatie van stoffen. In het Impulsprogramma Chemische Stoffen wordt een project uitgevoerd over hoe om te gaan met cumulatie van chemische stoffen bij besluitvorming van medeoverheden, zoals bij vergunningverlening. Dit om de risico's voor de gezondheid en het milieu van de cumulatie van deze stoffen terug te dringen. Het RIVM onderzoekt wat hierbij de mogelijkheden zijn. Het betreft weerbarstige materie en daarom wordt op basis van de uitkomsten samen met andere overheden bekeken hoe we dit in de praktijk kunnen uitwerken.

Ten derde gaat het over het versterken van de juridische grondslag van het voorzorgbeginsel. In de brief van 24 oktober 2023<sup>34</sup> is ingegaan op de toepassing van het voorzorgbeginsel in vergunningverlening bij onzekere milieurisico's van mogelijk gevaarlijke chemische stoffen. Daarin is aangegeven, dat wordt nagegaan in hoeverre de in regelgeving vastgelegde informatieplichten beter benut kunnen worden. Daarnaast moet worden nagegaan of er juridische mogelijkheden zijn om de verdeling van de bewijslast tussen bevoegd gezag en bedrijf bij mogelijk gevaarlijke stoffen aan te scherpen. Dit juridisch

---

<sup>34</sup> Kamerstuk 22 343, nr. 384,

onderzoek zal binnenkort starten en de Kamer zal in het najaar over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

In België wordt wel opgetreden en stopt 3M versneld met productie van PFAS. Gaat de staatsecretaris dezelfde snelheid voor Chemours afdwingen?

**Antwoord:**

De Vlaamse overheid heeft 3M niet gedwongen tot versneld stoppen van de productie met PFAS. 3M heeft er zelf voor gekozen om de productie te stoppen.

De mogelijkheden van het intrekken van een vergunning ontstaan als er zich omstandigheden of feiten voordoen waardoor de vergunde handeling niet langer toelaatbaar wordt geacht met het oog op de doelstellingen van het omgevingsrecht. Het evenredigheidsbeginsel speelt daarmee een belangrijke rol. Indien een bedrijf voldoet aan alle voorwaarden die gesteld worden, dan is er in dat geval geen grond om de vergunning verder te beperken of in te trekken.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Hoe staat het met het juridisch onderzoek naar de mogelijkheid om Chemours blijvend of tijdelijk stil te leggen?

**Antwoord:**

Zowel D66 als PvdD hebben gevraagd hoe het gaat met de uitvoering van de aangenomen motie, waarin Chemours verzocht wordt om de productie te beëindigen en de wettelijke mogelijkheden voor een verbod te onderzoeken. Het ministerie van lenW werkt aan de uitvoering van deze motie. Hierop kan niet vooruit worden gelopen. In het voorjaar wordt u hierover geïnformeerd.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Is de staatssecretaris bereid om in de uitvoeringsagenda concrete gezondheidsdoelen op te nemen, zoals minder kinderen met astma en meer gezonde levensjaren?

**Antwoord:**

In het Schone Lucht Akkoord is al een duidelijk doel gesteld. Namelijk om 50% gezondheidswinst te realiseren in 2030 ten opzichte van 2016. In de vorige voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord uit 2022 heeft het RIVM gerapporteerd in

termen van levensduurverlies en verloren levensjaren. Voor de zomer zal het RIVM opnieuw een dergelijke voortgangsmeting uitbrengen. Deze keer brengt het RIVM ook meer informatie over de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit in kaart, bijvoorbeeld over ziektegevallen.

Kostic, I PvdD

**Vraag:**

Er is een fijnmaziger netwerk nodig voor het in kaart brengen en monitoren van gevaarlijke stoffen. Gaat de staatssecretaris in overleg met regionale overheden zo'n fijnmazig netwerk uitrollen, eventueel gecombineerd met citizen science?

**Antwoord:**

Het monitoren en meten van voor de gezondheid schadelijke stoffen gebeurt onder andere middels het landelijk meetnet luchtkwaliteit. Dit meetnet wordt voortdurend verbeterd om hierin een zo goed mogelijk inzicht te hebben. Zo zijn recent stappen aangekondigd om de uitstoot van ultrafijnstof beter te kunnen monitoren. Ook bij het opstellen van de actieagenda naar aanleiding van het OVV-rapport over industrie en omwonenden zal gekeken worden naar een betere monitoring van voor de gezondheid schadelijke stoffen in de buurt van bedrijven. Met het Schone Lucht Akkoord wordt daarnaast in samenwerking met het RIVM ingezet op het gebruik van citizen science bij het in kaart brengen van de luchtkwaliteit.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Het is ook zorgelijk dat met name gemeenten en provincies de opgaven in hun gebied niet goed in beeld hebben. Het is van groot belang dat van elkaar geleerd wordt en dat men niet telkens het wiel opnieuw uitvindt. Hoe gaat op dit punt samengewerkt worden tussen al die overheidslagen? En hoe gaan de bewindspersonen deze andere aanbevelingen van TNO oppakken?

**Antwoord:**

In de komende decennia staat Nederland voor een grote opgave om de civiele infrastructuur duurzaam te vernieuwen. Daardoor zal de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Nederland onder druk komen te staan. IenW onderschrijft de aanbevelingen van TNO om veel meer aandacht te besteden aan de instandhoudingsopgave die provincies, gemeenten en waterschappen hebben. Ook omdat deze netwerken en de Rijksnetwerken sterk verbonden zijn. IenW is graag bereid kennis en ervaringen met andere overheden te delen en waar nodig werkzaamheden af te stemmen om hinder als gevolg van deze werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Het kan ook niet zo zijn dat de bijvoorbeeld de Provincie Zeeland alleen opdraait voor die dure renovatie van de Zeelandbrug. Voor zo'n belangrijke verbinding in ons land moet ook het Rijk zijn verantwoordelijkheid nemen. Vraag aan het kabinet is: gaat dat ook gebeuren?

**Antwoord:**

De Zeelandbrug is in beheer bij de provincie Zeeland. Zoals bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2023 besproken, maakt deze opgave onderdeel uit van de scenario-studie Midden-Zeelandroute (MZR), waarbij het Rijk heeft aangegeven interdepartementaal met provincie Zeeland mee te werken aan deze studie (Toekomstbeeld). Het toekomstbeeld geeft inzicht in de gewenste functie en invulling van de route voor de lange termijn. Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT 2024 zal de Zeelandbrug worden geagendeerd en wordt hier verder over gesproken.

Stoffer SGP

**Vraag:**

Over de gestaakte aanbesteding voor de vervanging van de Van Brienoordbrug constateer ik een flinke misrekening van Rijkswaterstaat waardoor ongewenste vertraging ontstaat. Hoe kan dit nu gebeuren? Want in een eerder stadium was toch al duidelijk dat de clustering van projectonderdelen en de gestelde voorwaarden de aanbestedingsopdracht weinig aantrekkelijk maakten.

**Antwoord:**

De voorbereidingen voor de aanbestedingen van de Van Brienoordbrug zijn gestart in 2018. Grote geïntegreerde contracten waren toen nog gemeengoed. Zo werden ook andere grote projecten in de markt gezet, zoals de grote DBFM-projecten met als voorbeeld de Blankenburgverbinding. In de loop van het aanbestedingsproces voor de Van Brienoordbrug is duidelijk geworden dat het gunnen tegen een vaste prijs van dit zeer grote en complexe project grote risico's met zich meebrengt; risico's die excessief hoog geprijsd worden. Hierdoor is er geen goede inschatting te maken van de kosten van bepaalde werkzaamheden of risico's die zich tijdens de uitvoering kunnen voordoen. Dit vertaalt zich in een hoge prijs. In deze vorm kan de aanbesteding niet sober en doelmatig worden uitgevoerd tegen een redelijke en maatschappelijke verantwoorde prijs. De hoge prijs noopt tot een andere aanpak, maar het is slechts beperkt mogelijk aanpassingen te doen binnen het huidige contract. De aanbestedingsregels staan dat niet toe. Daarom moest de huidige aanbesteding worden gestopt.



Stoffer SGP

**Vraag:**

Het is van belang dat kunstwerken die cruciaal zijn voor ontsluiting van gebieden prioriteit krijgen in de instandhoudingsaanpak. Verder moeten werkzaamheden van Rijkswaterstaat, ProRail en provincies op elkaar afgestemd worden. Situaties zoals afgelopen zomer, toen niet alleen de Haringvlietbrug dicht ging, maar ook de Zeeuwse spoorlijn, moeten en kunnen voorkomen worden. Gaan de bewindslieden hiervoor zorgen?

**Antwoord:**

Uw vraag bestaat uit twee delen, prioritering en afstemming van werkzaamheden tussen Rijkswaterstaat, ProRail en provincies.

Bij de programmering van het werk aan de instandhoudingsopgave voor de korte termijn houdt Rijkswaterstaat onder andere rekening met de urgentie van het werk, de maakbaarheid en de hinder die het oplevert.

Aspecten van urgentie zijn enerzijds technisch van aard en betreffen anderzijds de maatschappelijke behoefte zoals bereikbaarheid. Veilig gebruik van de infrastructuur is daarbij altijd randvoorwaardelijk.

Zoals aangegeven in het notaoverleg MIRT van 22 januari jl., is het uitgangspunt om een samenloop van werkzaamheden tussen Rijkswaterstaat en ProRail zo veel als mogelijk te voorkomen. Dit geschiedt door de wederzijdse planning van werkzaamheden met elkaar af te stemmen. Het landelijk hinder regieteam stemt dit af met de regio's. Daarnaast zijn er regionale hinder regieteam die het aanspreekpunt voor de collega infrabeheerders zijn.

ProRail en Rijkswaterstaat stellen vast dat verdere verbeteringen mogelijk zijn. Tijdens het notaoverleg MIRT is toegezegd om de Kamer per brief te informeren over reeds geïdentificeerde verbetermogelijkheden, waaronder regionale afstemming. Deze brief ontvangt de Kamer nog dit kwartaal.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Het kan er bij mij ook niet in dat stikstof vóór verkeersveiligheid gaat. Wat ik ook opmerkelijk vind, is dat tien miljard euro voor ontsluiting voor woningbouw en Lelylijn met een pennestreek buiten die herprioritering van projecten is gehouden. Dan is mijn vraag nog steeds: is daar nu echt een zorgvuldige afweging gemaakt? In mijn ogen is dat niet gebeurd. Hierbij denk ik ook aan de verbreding van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem. Dit is ook nodig met het oog op de woningbouw in de regio. Ik dring bij de minister aan op heroverweging. Ik snap goed dat het stikstofaspect lastig is, maar daar moet toch met de provincies uit te komen zijn?

**Antwoord:**

Ja, hierin is een zeer zorgvuldige afweging gemaakt. Er is voor gekozen om in een aantal categorieën projecten uit te zonderen van de herprioritering. Het gaat hier om opgaven die wél door kunnen gaan: instandhoudingsopgaven, realisatieprojecten en acht kleinere projecten, waarvan de inschatting is gemaakt dat hier oplossingen voor de stikstofproblematiek voor kunnen worden gevonden. Daarnaast zijn projecten met politieke prioriteit uitgezonderd, die middelen uit het Coalitieakkoord hebben gekregen: projecten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, de ontsluiting van woningbouw en de Lelylijn, waarvan de middelen nog niet op de begroting van lenW staan, maar nog op de aanvullende post bij Financiën.

Om de financiële opgave in te kunnen vullen, is het besluit genomen om zeventien projecten te pauzeren. Dat is een pijnlijk besluit geweest, dat niet lichtvaardig is genomen. De Kamer is hierover bij brief van 19 september 2023 geïnformeerd.<sup>35</sup>

Stoffer SGP

**Vraag:**

Verschraling van het OV in landelijk gebied is een grote zorg. Collega's zijn bezig met alternatieve invulling via belbussen en ander vraaggestuurd vervoer. Maar er is een knelpunt want deze worden in de Wet Personenvervoer niet als openbaar vervoer aangemerkt. Gaat de staatssecretaris de Wet Personenvervoer op dit punt aanpassen?

**Antwoord:**

De alternatieve vervoersconcepten waar op dit moment aan wordt gewerkt, kunnen volgens lenW binnen de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) worden uitgevoerd. Zo geeft de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel voor de Wp2000 een duidelijke uitleg over artikel 2 lid 2 (definitie openbaar vervoer) van de Wp2000. Daarin staat dat andere vervoersconcepten of vervoertechnieken zoals openbaar vervoer over water op grond van dit artikel geheel of gedeeltelijk onder de werkingssfeer van de wet worden gebracht. Deze laatste mogelijkheid is bijvoorbeeld gebruikt voor openbaar vervoer op afroep en openbaar vervoer te water. In de praktijk maken regionale concessies daar vaak gebruik van (zie de Staat van het OV 2022 voor een actueel overzicht<sup>36</sup>). Mocht in de praktijk blijken dat zich ergens een knelpunt voordoet ten aanzien van de Wp2000, dan is het ministerie van lenW graag bereid de wet hier op aan te passen.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Met name de toename van het aantal verkeersslachtoffers is mij een doorn in het oog. Soms brengen burgers je op een idee.

---

<sup>35</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 36 410 A, nr. 8

<sup>36</sup> <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/staat-van-het-openbaar-vervoer-2022>

"Waarom kiezen we hier in Nederland niet voor een zogenaamde reddingstraat bij filevorming?" zo vroeg iemand mij. Net zoals in Duitsland de 'Rettungsgasse' werkt, waarbij auto's zoveel mogelijk links en rechts gaan rijden, zodat hulpverleningsvoertuigen er gewoon tussendoor kunnen rijden. We zien immers dat in Nederland ook steeds vaker vluchtstroken in gebruik worden genomen als spitsstrook. Wil de minister samen met hulpdiensten kijken wat voor Nederland de meest werkbare aanpak is?

**Antwoord:**

De snelwegen in Nederland zijn anders ingericht dan de snelwegen in Duitsland. Zo hebben we in Nederland bredere vluchtstroken. Hulpdiensten gebruiken bij congestie in de regel de vluchtstroken. Als het mogelijk of noodzakelijk is, rijden ze op de rijbanen.

Het ministerie van IenW heeft geen signalen ontvangen van hulpdiensten dat er op het hoofdwegenet problemen worden ervaren op dit vlak. Daar waar het sturen van weggebruikers om ruimte te maken voor hulpdiensten wel nodig wordt geacht, kunnen wegbeheerders maatregelen nemen, zoals plaatsing van het verkeersbord L213 ('Zwaailicht? Maak ruimte!'). Ook kan met behulp van dynamisch verkeersmanagement ruimte worden geboden aan de hulpdiensten, bijvoorbeeld door het tijdelijk afsluiten van een rijbaan. In specifieke situaties maakt Rijkswaterstaat hier gebruik van.

Daarnaast kunnen automobilisten in Nederland ook digitaal worden geïnformeerd over aankomende hulpdiensten. Nagenoeg alle ambulances en 20% van de brandweerwagens zijn uitgerust met apparatuur die ervoor zorgt dat omliggend verkeer via navigatiesystemen een waarschuwing kan krijgen over aankomende hulpdiensten.

Stoffer SGP

**Vraag:**

Nu de verplichting voor zakelijke emissievrije leaseauto's van de baan lijkt, gaat de instroom van nieuwe elektrische auto's stikken. Wat is het perspectief voor elektrisch rijden?

**Antwoord:**

Het huidige perspectief is dat de ambitie uit het Klimaatakkoord van alleen nog verkoop van emissieloze auto's in 2030 conform de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2023 niet wordt gehaald. De ingroei van elektrische voertuigen blijft steken op 60% van de nieuwverkoop in 2030.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Ik mis de aandacht voor inzet van duurzame brandstoffen. Er is potentie voor HVO100 en biogas, maar die krijgen dezelfde accijnzen opgelegd als hun fossiele soortgenoten. Hoe gaat de minister voorkomen dat dit een gemiste kans blijft?

**Antwoord:**

Het klopt dat biobrandstoffen in potentie veel kunnen bijdragen aan de energietransitie. De Europese Richtlijn energiebelastingen staat het differentiëren in accijnzen tussen biobrandstoffen en andere brandstoffen niet toe. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan dus geen accijnzen differentiëren. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft wel ander beleid dat biobrandstoffen stimuleert. De Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED) is in Nederland als een handelssysteem geïmplementeerd. Brandstofleveranciers zijn verplicht om jaarlijks een bepaalde hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen (zoals HVO100 of biogas) te leveren.

Stoffer SGP

**Vraag:**

De minister wil definitief een einde maken aan de gedoogsituatie. Ondertussen gaan de zero-emissie zones in de grote steden gewoon door. Heel veel problemen voor ondernemers. Het kost veel geld. En zie al die vrachtwagenchauffeurs allemaal op tijd aan een vrachtwagenrijbewijs te krijgen. De SGP kan hier niet mee leven. Óf de minister komt met een wettelijke vrijstelling totdat de 4e Rijbewijsrichtlijn is ingevoerd óf we moeten die zero-emissiezones schrappen

**Antwoord:**

In antwoord op vragen van de PVV en BBB is de minister al ingegaan op het vraagstuk betreffende rijbewijs B/C en de zero emissie elektrische vrachtauto. Wat betreft de zero-emissiezones geldt dat het ministerie regelmatig spreekt over dit onderwerp met logistieke partijen en verschillende branches. De zorgen over de zero-emissiezones worden serieus genomen. Het ministerie denkt na over hoe we aan deze zorgen tegemoet kunnen komen. Over de zero-emissiezones ontvangt de Kamer voor het commissiedebat duurzaam vervoer een brief. Ook tijdens dit debat op 31 januari a.s. kan dit onderwerp goed aan de orde komen.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Een ander probleem waar verduurzamende transporteurs keihard tegenaan gaan lopen, is het tekort aan laadpalen. Wat is het plan voor uitrol van laadinfrastructuur langs goederencorridors en op verzorgingsplaatsen?

**Antwoord:**

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt met betrokken partijen, waaronder de NAL-samenwerkingsregio's, de komende jaren verder aan de totstandkoming een landelijk dekkend laadnetwerk. Er zijn op dit moment genoeg laadpunten voor de huidige vloot elektrische bestel- en vrachtwagens, maar de ontwikkeling van logistieke laadinfrastructuur moet

gelijke tred houden met de groei van het aantal voertuigen.

De Kamerbrief 'verzorgingsplaatsen van de toekomst' van 14 juli 2023 is controversieel verklaard.<sup>37</sup> Wanneer er een nieuwe bewindspersoon is zal de besluitvorming hierover worden voortgezet.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een tweetal stimuleringsregelingen voor de realisatie van publieke en private logistieke laadinfrastructuur om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen. Deze regelingen worden naar verwachting halverwege dit jaar opengesteld. Ook werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat via het aanjaagprogramma Logistiek Laden de aankomende jaren aan de versnelde realisatie van publieke logistieke laadlocaties en heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan Rijkswaterstaat opdracht gegeven om innovaties en ervaringen met het elektrisch laden van zware voertuigen in kaart te brengen. Dit programma is in 2023 gestart op een zestal innovatieve logistieke laadlocaties en wordt in 2025 afgerond.

**Vraag:**

Hoe gaat de minister voorkomen dat er meer beloofd wordt dan er daadwerkelijk gebeurt?

**Antwoord:**

Om de voortgang van de uitrol van laadinfrastructuur te bewaken werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland aan de monitoring van het aantal en type laadlocaties voor zware voertuigen. Deze monitoringsinformatie is vanaf Q2 2024 beschikbaar en zorgt ervoor dat er gericht kan worden gestuurd op de uitrol van voldoende laadinfrastructuur.

Stoffer      SGP

**Vraag:**

Al enkele jaren geleden heeft de SGP gevraagd om verlaging van de KIWA-tarieven voor tachograafkaarten. Ik lees nu weer over een inflatiecorrectie van 6%. Dit tarief is bijna het dubbele van het tarief in ons buurland Duitsland. Mijn vraag is: wat gaat hier mis?

**Antwoord:**

Het is niet goed mogelijk om de Nederlandse tarieven met tarieven uit andere landen te vergelijken. Uit een in 2019 uitgevoerd benchmarkonderzoek blijkt dat Nederland samen met België aan de bovenkant zit van de in Europa gehanteerde tarieven. Deze benchmark geeft echter alleen inzicht in de wettelijke tarieven die gehanteerd worden, maar maakt niet

---

<sup>37</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 31305 nr. 410

duidelijk wat de kostprijzen zijn en in welke mate subsidiëring in die landen plaatsvindt. IenW zet, in lijn met het kabinetsbeleid naar aanleiding van het rapport Maat Houden 2014, in op een transparant tarievenstelsel met tarieven die in lijn zijn met de publieke kostprijzen. Daarom wordt gewerkt aan herziening van het stelsel. Uw Kamer is in december 2023 over de stand van zaken geïnformeerd<sup>38</sup>.

Stoffer SGP

**Vraag:**

Door allerlei technische eisen dreigen kleine binnenvaartschepen te verdwijnen, terwijl we die juist keihard nodig hebben. Wil de minister zich in Brussel inzetten voor een uitzonderingspositie?

**Antwoord:**

Het ministerie is in gesprek met de sector om te kijken welke technische bepalingen kunnen worden opgenomen in een voorstel voor een algemene regeling op internationaal niveau. De proefprojecten met twee schepen, en nog te verwachten hardheidsclausule-aanvragen vanuit de sector, kunnen hiervoor als basis dienen. Ondanks herhaalde oproepen zijn deze aanvragen door de sector nog niet gedaan. Dit voorstel zal worden ingebracht in het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI). Voor een algemene regeling is internationale instemming nodig.

Stoffer, C. SGP

**Vraag:**

Spullen gaan steeds minder lang mee, zoals apparatuur, meubels en kleding. We gebruiken steeds meer en dat is een aanslag op onze leefomgeving en op onze grondstoffenvoorraad. Graag zie ik dat we meer gaan repareren. Wil het kabinet de btw op reparatiediensten afschaffen?

**Antwoord:**

Het vaststellen van BTW-tarieven is de verantwoordelijkheid van het ministerie van Financiën. Het afschaffen van BTW op herstelwerkzaamheden is niet toegestaan op basis van de Europese Btw-richtlijn. Wel mag op bepaalde herstelwerkzaamheden een verlaagd BTW-tarief worden toegepast. Nederland maakt momenteel gedeeltelijk van deze mogelijkheid gebruik, door het verlaagde BTW-tarief van 9% toe te passen op het herstellen van fietsen, schoeisel, lederwaren, kleding, en huishoudlinnen. Per brief van 19 september<sup>39</sup> is de Kamer door de staatssecretaris van Financiën geïnformeerd over de evaluatie van het verlaagd BTW-tarief in brede zin. De evaluatie was in algemene zin kritisch over de

---

<sup>38</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 31 936, nr. 1135

<sup>39</sup> Kamerstuk 32 140, nr. 174

doelmatigheid van de toepassing van een verlaagd BTW-tarief. Zoals in die brief aangegeven, is het aan een volgend kabinet om, gegeven de evaluatie, te bepalen of gebruikmaking van het verlaagd BTW-tarief voor bestaande en nieuwe (categorieën) goederen en/of diensten beleidsmatig in de rede ligt.

Stoffer SGP

**Vraag:**

Nederland is de komende tijd voorzitter van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Dan moeten we toch iets voor onze kleine schepen kunnen regelen?

**Antwoord:**

Nederland heeft de afgelopen jaren op internationaal niveau alles op alles gezet om de gevolgen van de technische eisen voor de binnenvaartsector zoveel mogelijk dragelijk te maken. Ook zal Nederland tijdens het voorzitterschap van de CCR aanvullende aandacht hieraan besteden. Nederland heeft het onderwerp langlopende overgangsbepalingen daarom opgenomen als 1 van de 5 prioriteiten van het Nederlandse voorzitterschap van de CCR in 2024-2025. Internationale instemming en creëren van draagvlak over een algemene regeling is en blijft noodzakelijk.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Afgelopen jaar is er een boete opgelegd van 1,5 miljoen euro aan de NS over de prestaties over 2022. Wat is de maximaal oplegbare sanctie? Deelt de staatssecretaris de mening dat de NS niet of nauwelijks iets merkt van een boete van 1,5 miljoen euro?

**Antwoord:**

Het ministerie van IenW kan financiële sancties toepassen indien NS niet voldoet aan de bodem en streefwaarden uit de concessie. De boete voor het in een jaar niet halen van een bodemwaarde op een van de prestatie-indicatoren bedraagt in de huidige concessie 500.000 euro, en wordt bij achtereenvolgende herhaling tot twee keer toe met 250.000 euro verhoogd. De som van alle boetes die per jaar maximaal opgelegd kan worden aan NS is 6,5 miljoen euro. Daarnaast is er nog een bonus-malusmechanisme van toepassing op de streefwaarden die gelden voor 2024. Voor de streefwaarden (met uitzondering van die voor betrouwbaarheid) geldt een maximale geldsom van 1,5 miljoen per streefwaarde. Dit wordt twee keer per concessieperiode beoordeeld. Voor de streefwaarde "betrouwbaarheid" geldt een maximale boete van 1 miljoen. De maximale boete voor de streefwaarden bedraagt maximaal 15 miljoen euro. Ook kan IenW met een last onder dwangsom ingrijpen indien NS niet aan de andere afspraken voldoet. De hoogte van de last onder dwangsom is in de concessie niet bepaald. Sancties zijn wel degelijk effectief: niet alleen raken ze NS financieel, maar ze raken NS vooral qua

beeldvorming en imago.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om buiten de standaardsancties om ook extra druk te zetten op de NS en ProRail om de prestaties te verbeteren?

**Antwoord:**

De sturing in beide concessies is gebaseerd op prestatiesturing en een financiële sanctie bij niet nakomen van de overeengekomen prestatieverplichtingen. De concessies bevatten echter ook diverse andere instrumenten om druk te zetten. Zoals de algemene verantwoordingsverplichtingen en mogelijkheden om specifiekere verantwoordingsverplichtingen te vragen of verbeterprogramma's af te spreken. Het ministerie van IenW heeft in de nieuwe hoofdrailnetconcessie een aantal aanscherpingen doorgevoerd, onder andere op het gebied van transparantie. Het ministerie van IenW vindt goede prestaties belangrijk. Daarom blijft het ministerie met ProRail en NS in gesprek over verbetering van de prestaties en gaat door met het nauwlettend monitoren van de ingezette maatregelen.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Onderschrijft de staatssecretaris de klachten van NS en ProRail dat geplande werkzaamheden te lang duren vanwege bijvoorbeeld doorgeschoten natuurregels en kunnen we dat niet snel veranderen?

**Antwoord:**

Voor een veilig spoor is het van groot belang dat alle betrokken spoorpartijen de wet- en regelgeving goed naleven. Die wet- en regelgeving dient verschillende doelen, zoals een veilig spoor en bescherming van flora en fauna. Omdat de wet- en regelgeving enige bewegingsruimte biedt, vraagt de naleving ervan om een adequate afweging door de verschillende uitvoeringsorganisaties. Er lopen overleggen tussen ProRail, RVO, IenW en LNV over de natuurregels in relatie tot het spoorbeheer. Het doel van deze overleggen is om ervoor te zorgen dat infrastructuur en natuur elkaar niet in de weg zitten.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Denkt de staatssecretaris dat de lage en ambitieuze eisen in de nieuwe concessie niet zullen leiden tot nog slechtere prestaties van de NS?



**Antwoord:**

Ondanks de huidige, moeilijke omstandigheden voor het openbaar vervoer is de NS een goed contract gegund met daarin scherpe afspraken over de te behalen prestaties, verantwoording en sturing. Het is van belang de reiziger een zo robuust en kwalitatief zo hoog mogelijk vervoersproduct op het hoofdrailnet te bieden in de nieuwe concessieperiode. Het ministerie van IenW en de NS zetten daarbij in op een betrouwbaar treinaanbod; een betrouwbare dienstregeling en een betrouwbare railinfrastructuur die past bij de veranderde omstandigheden. Wanneer er op termijn weer groei mogelijk is, biedt de concessie daartoe ook mogelijkheden.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Herkent de staatssecretaris de klachten over vieze treinen?

**Antwoord:**

Ja, het ministerie van IenW vindt vieze treinen ongewenst, want reizigers hebben recht op een schone trein. Door het tekort aan personeel lukt het NS niet altijd om met schone treinen te rijden. NS heeft haar prioriteit gelegd bij het wegwerken van het tekort aan machinisten en conducteurs. Dit gaat inmiddels de goede kant op. Voor het vervolg geeft NS ook extra aandacht aan het schoonhouden van de treinen.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Wat gaat de staatssecretaris doen als er eind 2024 geen zicht is op 75% financiering voor de plannen omtrent de Lelylijn?  
Wat betekent dat?

**Antwoord:**

Er wordt nu een MIRT-onderzoek naar de Lelylijn uitgevoerd waarbij bestuurlijke beslisinformatie moet worden opgeleverd. Deze informatie naar verwachting eind dit jaar gereed. Er kan pas een besluit worden genomen over het vervolg als er zicht is op financiering. Dit is aan een volgend kabinet.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

In 2022 gaf de staatssecretaris aan dat het OM op dat moment geen ruimte zag voor een landelijk OV-verbod, omdat dat beperkt moet worden in tijd, omvang en plaats. En de staatssecretaris is weliswaar demissionair, maar vindt ze niet dat die beperkingen eigenlijk geschrapt moeten worden? Waarom zouden we toestaan dat het tuig op het ene traject geweerd

wordt en dan doodleuk op een ander traject door kan gaan met misdragingen?

**Antwoord:**

Bij incidenten in het OV kan naast een eventuele strafeis van de rechter ook een reisverbod worden opgelegd. Hierbij moet altijd enige vorm van beperking zijn. Dat kan zijn in tijd, in omvang of plaats. Het OM stelt deze eis met het oog op de proportionaliteit van de maatregel. Iemand moet in staat blijven om van A naar B te kunnen reizen, omdat de maatregel anders een te grote vrijheidsbeperking is<sup>40</sup>. Indien het voorgevallen incident dusdanig zwaar is en wel vraagt om verdergaande maatregelen is een OV- of gebiedsverbod geen adequaat middel en zal de oplossing vanuit de strafrechtketen moeten komen. De Kamer is hierover onder andere op 21 december 2023 in de beantwoording van Kamervragen van het lid Van Haga over geïnformeerd<sup>41</sup>.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

De automobilist heeft te maken met een brandstofprijsexplosie en betutteling. We betalen aan de pomp volgens de Telegraaf en vakblad ESB teveel, want de daling van de olieprijsen wordt traag doorberekend. De staatssecretaris van EZK gaf op vragen van collega Thijssen al wel goed antwoord. Ziet de minister mogelijkheden om hier zelf op bij te sturen en hoe kijkt hij aan tegen de conclusies van de ESB?

**Antwoord:**

De staatssecretaris van EZK heeft hierover dinsdagochtend een mondelinge vraag beantwoord. Verwezen wordt naar de beantwoording van deze vraag, die er in essentie op neerkomt dat brandstofprijzen in principe bepaald worden op de markt. Consumenten kunnen tankstations scherp houden door te zoeken naar de laagste prijs en daar ook te tanken. Tankstationhouders zullen dan ook eerder prijzen verlagen.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Gedwongen elektrificering van het wegvervoer leidt tot problemen. Voor winkeliers en consumenten leidt gedwongen emissievrij goederenvervoer tot enorme prijsstijgingen. Uit onderzoek in het Verenigd Koninkrijk blijkt dat elektrische auto's tot 2 keer zoveel schade berokkenen aan het wegdek en dus een kostenpost zijn. Uit Duits onderzoek blijkt dat elektrisch rijden leidt tot 50% meer ongelukken. Dit dus een veiligheidsrisico. Seinen staan op rood voor gedwongen elektrificering,

---

<sup>40</sup> Leidraad voor het opleggen van reis- en verblijfsverboden, 2015, OM, Parket CVOM (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2020/07/01/9.-leidraad-reisverboden-ov>)

<sup>41</sup> Kamerbrief met antwoorden op vragen van het lid Van Haga over OV-geweld, 21 december 2023, kenmerk: 2023D50876

terwijl er een Europees verbod komt op verbrandingsmotoren. Is dat niet onhaalbaar en onwenselijk? Wat is de reactie van de minister hierop? Daarnaast: wat is de reactie van de minister op bovenstaande constatering?

**Antwoord:**

Er is geen sprake van gedwongen elektrificering. Het Europese verbod betreft de uitfasering van de nieuwverkoop van voertuigen met interne verbrandingsmotor. De transitie naar elektrisch vervoer is noch onhaalbaar noch onwenselijk. Inmiddels zijn alle autoproducenten de productie van auto's op brandstofmotoren aan het uitfaseren richting 2035 en komen er daarmee ook steeds meer betaalbare elektrische auto's op de markt. Deze transitie is wenselijk en nodig om ook in de mobiliteitssector tot CO2 besparing te kunnen komen en de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te reduceren. Het bericht dat elektrisch rijden zou leiden tot 50% meer ongelukken is inmiddels door de verzekeringsmaatschappij die dit afgelopen jaar openbaar maakte weer ingetrokken omdat de gegevens niet geverifieerd konden worden. Het klopt dat een elektrische auto zwaarder is dan een vergelijkbare benzineauto en zo bezien het netwerk meer zouden belasten. Het is ook zo dat het huidige autopark in Nederland steeds zwaarder is geworden door de opkomst van de SUV's, terwijl circa 60% van alle elektrische auto's kleinere auto's zijn. Daarnaast is - naast het gewicht van een auto - ook het gedrag van de automobilist (hard optrekken/remmen) een factor van belang. Praktijkonderzoeken over dit alles zijn niet bekend. De oorzaak van slijtage van het wegdek door personenauto's is relatief beperkt.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Is de minister bereid om het sectorplan van KLM om schoner, stiller en zuiniger te vliegen een eerlijke kans te geven?

**Antwoord:**

Dit plan is door de Nederlandse luchtvaartsector tijdens de consultatie van de *Balanced Approach* ingediend. Daar heeft het kabinet serieus naar gekeken. De inhoud ervan is meegewogen bij de vaststelling van het maatregelenpakket dat op 1 september bij de Europese Commissie en de lidstaten is genotificeerd<sup>42</sup>. Zo is de maatregel "inzetten van stillere vliegtuigen in de nacht" uit dit plan overgenomen.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Wanneer gaat u de opbrengsten van de vliegbelasting terug laten vloeien naar de luchtvaartsector? Graag een reactie van minister.

---

<sup>42</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 29665, nr. 481

**Antwoord:**

De opbrengsten van de vliegbelasting gaan conform de budgettaire bijlage van het coalitieakkoord naar de algemene middelen van de begroting. Van daaruit worden onder andere verduurzamingsmaatregelen van het kabinet gefinancierd.

Er zijn wel middelen gereserveerd voor de luchtvaart uit het Nationaal Groeifonds. Het gaat om 264 miljoen euro onvoorwaardelijk en 119 miljoen euro voorwaardelijk (in totaal 383 miljoen euro). Daarnaast houden we mogelijkheden in de gaten om verduurzaming van de luchtvaart te bevorderen.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

Het uitgestelde onderhoud van de Van Brienoordbrug betekent onder meer dat de brug de komende jaren gevoeliger is voor storingen en andere vormen van verkeershinder. Kan de minister daar iets over zeggen?

**Antwoord:**

Rijkswaterstaat zorgt ervoor dat de brug tot aan de vernieuwing veilig kan worden gebruikt. Daarvoor wordt de brug frequent gemonitord en vindt zo nodig extra onderhoud plaats.

Het voorlopig niet vervangen en renoveren van de Van Brienoordbrug betekent wel dat de kans op storingen toeneemt. Dit houdt bijvoorbeeld in dat de brug bij het bedienen van het beweegbaar deel in storting kan komen door het onverwacht uitvallen van onderdelen. Hierdoor moeten weg- en/of vaarweggebruikers wachten. Ook kan niet worden uitgesloten dat in het uiterste geval verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn, zoals het afsluiten van rijstroken en toepassen van snelheidsbeperkingen. In toenemende mate zullen herstelwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd of zullen onderdelen preventief moeten worden vervangen. Rijkswaterstaat doet er alles aan om de overlast te beperken en belanghebbenden, waaronder weggebruikers, op de hoogte te houden van werkzaamheden, hinder en de vorderingen van de vernieuwing van de brug. Daarnaast blijft Rijkswaterstaat daarover in overleg met regionale en lokale overheden.

Eerdmans, Ja21  
J.

**Vraag:**

JA21 heeft de nadrukkelijke wens voor een extra rijstrook bij het fileknooppunt A1-A30 Barneveld. Een langlopend hoofdpijndossier waar geen schot in zit en het wordt alleen maar erger door het bijbouwen van tienduizenden woningen waardoor het alleen maar drukker wordt. Graag een reactie van de minister hierop.

**Antwoord:**

Het project A1/A30 Barneveld is gepauzeerd omdat dit project niet behoorde tot één van de categorieën projecten die op voorhand van de prioritering kan worden uitgezonderd, namelijk instandhoudingsopgaven, projecten voor verkeersveiligheid en ontsluiting woningbouw met middelen uit het coalitieakkoord en realisatieprojecten zonder stikstofproblematiek.

lenW is op dit moment in overleg met de regio (Provincie Gelderland, Gemeente Barneveld en RegioFoodvalley) om te onderzoeken of het mogelijk is om de verkeersveiligheid in de aansluiting A1/A30 in de tussentijd te verbeteren. De resultaten van dit onderzoek worden na de zomer van 2024 verwacht.

Er moet voorts nog nader overleg en besluitvorming plaatsvinden over de financiering en termijn waarop eventuele maatregelen gerealiseerd kunnen worden.