



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20017  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons Kenmerk**  
IENW/BSK-2022/163991

**Uw kenmerk**  
171332.01U

Datum 7 juli 2022  
Betreft Beantwoording Kamervragen over het  
beleidsprogramma van IenW

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoorden wij u de vragen van de Eerste Kamerfractie van GroenLinks van 28 juni over het beleidsprogramma van IenW.

- 1. De leden van de fractie van GroenLinks verwijzen naar de brief van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van 6 april 2022 waarin de ILT een reactie geeft op het Beleidsprogramma I&W. De ILT constateert daarbij dat het huidige programma zich enkel leent voor een 'reactie op hoofdlijnen', nu de beleidsvoornemens nadere uitwerking behoeven. Wanneer is de regering van plan om een nadere versie aan te leveren? Is de regering voornemensom dit te doen in de vorm van de standaardtoets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets)?**

In het beleidsprogramma van IenW staat wat IenW aan het einde van deze kabinetsperiode bereikt wil hebben en welke stappen IenW zet om deze doelen te bereiken. De nadere uitwerking van het beleidsprogramma zal de komende tijd per onderwerp gebeuren. In het beleidsprogramma is per thema beschreven wanneer Uw kamer meer informatie ontvangt.

IenW zal - zoals gebruikelijk - de ILT in de gelegenheid stellen bij elk voorstel voor nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving een HUF-toets te doen. Het gaat hierbij om voorstellen waarbij de ILT mogelijk met nieuwe of veranderende taken wordt belast. Dit zal per voorstel op verschillende momenten gebeuren. Daarnaast levert de ILT in voorkomende gevallen vanuit haar reflectieve en signalerende rol gevraagd en ongevraagd advies op beleidstrajecten.

- 2. Tot de teleurstelling van de leden van de fractie van GroenLinks bevat het Beleidsprogramma I&W op een aantal cruciale punten geen uitwerking waar het gaat om het toezicht op naleving. Het gaat bijvoorbeeld om het stoken van biomassa, de klimaatambities van de transportsector, een CO2-plafond op luchthavens en emissiehandel buiten het Europees systeem voor emissiehandel (EU ETS). Juist in deze gevallen is adequaat toezicht essentieel, menen deze leden. Wanneer verwacht de regering op deze punten een uitwerking gereed te hebben? Welke uitgangspunten staan bij de totstandkoming hiervan centraal? Welke**

**interventiemogelijkheden overweegt de regering? En wat zijn volgens de regering van deze mogelijkheden de voor- en nadelen? Kan de regering haar afwegingskader hieromtrent met de Kamer delen?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons Kenmerk  
IENW/BSK-2022/163991

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 staat in het beleidsprogramma van IenW wat IenW aan het einde van deze kabinetsperiode bereikt wil hebben en welke stappen IenW zet om deze doelen te bereiken. De nadere uitwerking van het beleidsprogramma zal per beleidsprioriteit gebeuren, volgens het tijdspad dat hiervoor beschreven staat. Adequaat toezicht is een belangrijk onderdeel van die uitwerking.

IenW zal per onderdeel kijken wat er nodig is voor het toezicht op naleving. Daarbij zal ook gekeken worden naar de te hanteren uitgangspunten, eventuele interventiemogelijkheden en de mogelijke voor- en nadelen van deze interventiemogelijkheden. Gezien de diversiteit van de beleidsprioriteiten wordt er geen algehele aanpak voor adequaat toezicht ontwikkeld, maar wordt met maatwerk per beleidsprioriteit gekeken wat er nodig is en hoe dat binnen de beschikbare capaciteit passend gemaakt kan worden. Daarbij zoeken we tijdig afstemming met de betrokken toezichthouder(s).

**3. Rijkswaterstaat doet in zijn reactie op het Beleidsprogramma I&W bij brief van 11 april 20223 de volgende aanbeveling naar aanleiding van het programma Bodem en water als basis (BWB): "Om effect te sorteren zullen de beslisregels een dwingend en sturend karakter moeten hebben. Vrijwel overal in Nederland is het nodig om rekening te houden met de (on)mogelijkheden van het bodem- en watersysteem. Ook de (juridische) instrumenten waarmee de waterbeheerders de beslisregels kunnen 'afdwingen' vragen aandacht." Hoe kijkt de regering naar deze aanbeveling? Is de regering van plan om naar deze aanbeveling te handelen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat de regering dit vormgeven? Welke stappen heeft de regering al gezet of gaat de regering als eerste zetten?**

De reactie van RWS is gegeven op een concept van het beleidsprogramma. Deze reactie heeft er mede toe bijgedragen dat in het beleidsprogramma is opgenomen dat in een programma Water en Bodem sturend de benodigde bestuurlijke afspraken en (juridische) instrumenten worden uitgewerkt. De versterking van de watertoets, de vroegtijdige betrokkenheid van waterbeheerders en het niet afwentelen van beheerkosten richting het waterbeheer maken hiervan onderdeel uit. Er vinden gesprekken plaats met de Unie van Waterschappen om dit uit te werken.

In de toegezegde Kamerbrief Water en Bodem Sturend zal hier nader op worden ingegaan.

**4. Is de regering van plan om per deeltransitie een routekaart te ontwerpen, conform de reactie van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) bij brief van 6 april 2022 op de Beleidsprogramma I&W? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?**

In de reactie op het beleidsprogramma van IenW suggereert de RVO om een routekaart te maken waarop duidelijk staat welke interventies (inclusief normerende) in de toekomst ingezet gaan worden. De achterliggende reden is dat het voor bedrijven van belang is om zo tijdig

mogelijk een tijdspad te krijgen waarin normering en stimuleringsplannen in zijn opgenomen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

IenW is verantwoordelijk voor de transities circulaire economie, klimaatadaptatie en de verduurzaming van de mobiliteit. IenW kijkt samen met vele partners (overheden, bedrijfsleven en burgers) wat er nodig is om ons land op de toekomst voor te bereiden, te ontwerpen en in te richten en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Deze worden samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven uitgewerkt.

**Ons Kenmerk**  
IENW/BSK-2022/163991

De beleidsprioriteiten uit het beleidsprogramma worden de komende tijd individueel uitgewerkt en daarbij wordt dan ook inzichtelijk gemaakt welke interventies (inclusief normerende) in de toekomst ingezet gaan worden.

We spreken daartoe regelmatig met organisaties die het bedrijfsleven vertegenwoordigen zoals Bouwend Nederland, VNO/NCW, MKB Nederland, en vele anderen, over de opgaven en transities om plannen tot normering en stimulering af te stemmen. De kamer van Koophandel is de organisatie die bedrijven en organisaties die zakendoen adviseert over complexe wet- en regelgeving die ze toegankelijk en makkelijk benaderbaar maakt.

IenW is niet voornemens om routekaarten op te stellen, maar IenW is wel voornemens om interdepartementaal samen te werken met het ministerie van EZK (als het gaat om energietransitie, verduurzaming industrie), het ministerie van BZK (gebouwde omgeving) en het ministerie van LNV (circulaire landbouw) om ervoor te zorgen dat maatregelen niet conflicteren en er geen onnodige regeldruk ontstaat bij bedrijven.

**5. Volgens voormelde reactie van de RVO ontbreekt een gevoel van urgentie bij het programma, en leest het programma "deels alsof het mobiliteitssysteem niet aan een radicale wijziging toe is". Kan de regering op deze constatering van de RVO ingaan? Is het mobiliteitssysteem volgens de regering aan een radicale wijziging toe en wat zou de aard van deze wijziging volgens de regering moeten zijn? Welke stappen neemt de regering die deze wijziging in gang moeten zetten? Hoe maakt de regering daarbij gebruik van de inzichten rondom de Monitor Brede Welvaart van het CBS van en de publicatie 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid' van het kennisplatform CROW in het bijzonder? Is de regering van mening dat het huidige programma urgent genoeg is, wanneer de regering de bevindingen uit het laatste IPCC-rapport meeweegt? Waarop is deze overtuiging van de regering gebaseerd?**

Met het coalitieakkoord en het beleidsprogramma van IenW is de koers voor de komende jaren neergezet. We zetten ons vol in om de basis van het mobiliteitssysteem op orde te houden, werken aan de toekomstbestendigheid en maken ambities waar. Zo gaat het kabinet bijvoorbeeld werk maken van 'betalen naar gebruik', is 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen en werken we in Nederland toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. Het nieuwste IPCC-klimaatrapport van 4 april 2022 geeft de urgentie aan van het beperken van de opwarming van de aarde en onze ambities rondom duurzaamheid en leefbaarheid.

In het mobiliteitsdomein raken maatschappelijke opgaven steeds meer verweven. Om meer integraal keuzes te maken zijn - in lijn met het Rli-advies 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid' - de laatste jaren

stappen gezet om het brede welvaartsdenken beter in te bedden in de beleidscyclus. Zo is het Infrastructuurfonds omgevormd naar het Mobiliteitsfonds. Ook is de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) verbreed ten opzichte van zijn voorganger, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons Kenmerk  
IENW/BSK-2022/163991

Om de toekomstbestendigheid van onze bereikbaarheidsaanpak te borgen werkt IenW aan een Nationale Mobiliteitsvisie 2050. We wegen daarbij mee hoe bereikbaarheid de brede welvaart verhoogt, zowel het verdienvermogen van Nederland als een veilige en gezonde leefomgeving. IenW ziet het belang van een visie onder andere in het licht van het aanpakken van de opgaven voor morgen, en het benutten van kansen voor de langere termijn zoals digitalisering en de ontwikkeling van voertuigtechnologie. In september publiceert IenW een contourennota als eerste stap om te komen tot de visie.

- 6. In paragraaf 3.2 van het Beleidsprogramma I&W wordt ingegaan op een wat de regering noemt 'toekomstbestendig' luchtvaartbeleid. Daarin worden de grote nadelen van vliegen erkend, zijnde geluidsoverlast, verslechterde luchtkwaliteit, bijdrage aan opwarming van de aarde en impact op de natuur, maar ook de voordelen die volgens de regering –om onduidelijke redenen – bovendien expliciet bij Nederland passen. Vervolgens geeft de regering aan op zoek te zijn naar 'een goed evenwicht' tussen al deze voor- en nadelen of belangen. Daarin kunnen de leden van de fractie van GroenLinks meekomen, maar het bevreemdt deze leden dat het eerste punt dat de regering vervolgens uitlicht ziet op 'internationale bereikbaarheid', waarbij de regering zich positief uitlaat over het 'hub-en-spoke-model' van Schiphol. Pas als zesde punt wordt in het programma aandacht besteed aan het thema 'verduurzaming'. Hoe moeten de leden van de fractie van GroenLinks deze classificering van belangen opvatten? Hecht de regering op dit moment meer waarde aan de internationale bereikbaarheid van Nederland dan aan verduurzaming? Wat zijn de prioriteiten van de regering op het gebied van luchtvaartbeleid en hoe verhouden deze zich tot elkaar? Kan de regering verduidelijken welke belangen zij ziet omtrent het luchtvaartbeleid en wat volgens de regering een 'goed evenwicht' tussen deze belangen is? Wat is het afwegingskader van de regering hierbij? Kan de regering daarbij in het bijzonder reflecteren op het rechtsstatelijke aspect, waarbij de leden van de fractie van GroenLinks nog maar eens memoreren dat een van de grootste bedrijven van Nederland al jaren zonder de benodigde vergunningen opereert? Hoort de 'hub-functie' van Schiphol volgens de regering bij een toekomstbestendig luchtvaartbeleid? Zo ja, om welke redenen?**

De vragen van de leden van de Eerste Kamerfractie van GroenLinks spitsen zich toe op de vraag welke weging van belangen het kabinet maakt ten aanzien van het luchtvaartbeleid. Het langetermijnbeleid voor de luchtvaart is opgenomen in de Luchtvaartnota 2020-2050 waarin is aangegeven dat 'slim en duurzaam' het uitgangspunt is, met veiligheid op één. Kwaliteit komt centraal te staan en de randvoorwaarden die vanuit de publieke belangen worden gesteld zijn leidend voor het aantal vliegtuigbewegingen.

In lijn met de Luchtvaartnota en het coalitieakkoord heeft het kabinet op 24 juni jl. een besluit genomen over Schiphol en Lelystad. Het kabinet is na een weging van de verschillende publieke belangen gekomen tot een nieuwe balans en heeft gekozen om het terugdringen van overlast te prioriteren (Kamerstuk 29665-432). Dit resulteert in een reductie van het toekomstig maximum aantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar voor de komende vijf jaar. Een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen leidt tot minder geluidbelasting en minder emissies van CO<sub>2</sub>, stikstof, (ultra)fijnstof en andere schadelijke stoffen. Met dit aantal vluchten kan Schiphol het internationale netwerk aan bestemmingen behouden, wat belangrijk is voor de economie en het vestigingsklimaat. Continuering van de hubfunctie hoort daarbij. Ook wordt de inzet van het kabinet om de luchtvaart te verduurzamen onverminderd gecontinueerd.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons Kenmerk**  
IENW/BSK-2022/163991

In het besluit van 24 juni heeft het kabinet ook aangegeven dat het wil gaan sturen op normen en het een voortdurende vermindering van negatieve externe effecten van de luchtvaart wil bewerkstelligen, in lijn met de Luchtvaartnota. Hiervoor moet normstelling worden ontwikkeld die steeds verder zal worden aangescherpt. Het kabinet zal hiervoor de milieueffecten van 440.000 vliegtuigbewegingen als bovengrens hanteren. Daarbinnen is er deels ruimte voor ontwikkeling van de luchtvaartsector, maar dit moet nadrukkelijk ook ten goede komen aan de omgeving. Naar aanleiding van dit besluit is Schiphol door IenW verzocht om bij de aanvraag van een natuurvergunning en de door het bevoegd gezag gevraagde aanvulling op de vergunningaanvraag rekening te houden met de consequenties van het kabinetsbesluit over de capaciteitsbeperking.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen