

Vergaderjaar 2020–2021

35 830 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020

Nr. 7

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het Jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020 (Kamerstuk 35 830 XII, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 15 juni 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1:

Kan in een overzicht per jaar worden weergegeven welke kosten er de afgelopen 10 jaar zijn gemaakt voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Kan in dit overzicht een onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende programma's die in het Meerjarenplan (Mjp) 2020–2024 staan? Kan per jaar ook worden weergegeven hoeveel fte de ILT heeft en hoeveel mensen werkzaam zijn bij de ILT, onderverdeeld in onderdelen: inspecties, het houden van audits, het afhandelen van incidenten/voorvallen, het doen van onderzoek, vergunningverlening, afhandeling meldingen en afhandeling vragen?

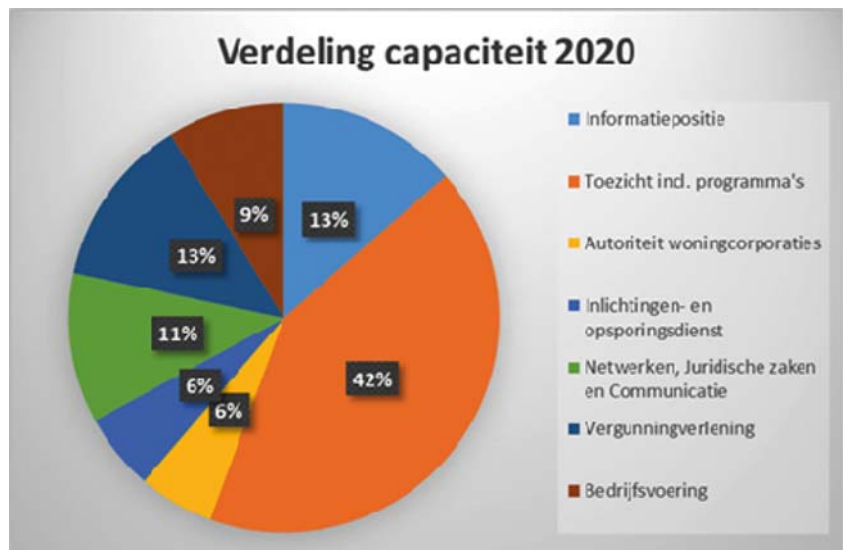
Antwoord:

De ILT is in 2012 opgericht. De onderstaande lasten en formatie is afkomstig uit de sindsdien opgestelde jaarverslagen en jaarrekeningen van de ILT.

Begrotingsjaar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totaal lasten ILT (x € 1.000,-)	150.949	144.236	151.025	146.089	152.166	156.006	155.954	156.869	175.759
Totaal formatie ILT	1.120	1.119	1.171	1.135	1.152	1.099	1.103	1.071	1.249

De ILT werkt sinds 2018 met programma's. De kosten voor de programma's bestaan hoofdzakelijk uit personeelslasten. Deze lasten worden geadmistreerd op de lijnorganisatie. Programma's maken gebruik van capaciteit van de lijnorganisatie. Dit wil zeggen dat de programma's hun bezetting flexibel uit de verschillende afdelingen halen binnen ILT op basis van de benodigde expertise van de medewerkers.

Onderstaande verdeling van de personele capaciteit over de verschillende onderdelen is vastgelegd in het Organisatie- en formatierapport van de ILT.

**Vraag 2:**

Hoeveel vacatures zijn er bij ILT? Hoeveel fte is er nodig om maatschappelijke risico's nagenoeg uit te sluiten?

Antwoord:

Begin mei 2021 waren er 73 vacatures bij de ILT. In 2020 zijn er bij de ILT 106 medewerkers uitgestroomd en 252 medewerkers in dienst getreden.

In de eerste 4 maanden van 2021 zijn er 31 medewerkers uitgestroomd en 89 in dienst getreden. De verwachte uitstroom voor de rest van 2021 is circa 79, dit komt mede door de pensioneringen bij de ILT. Ook is er circa 40 fte nodig vanwege de uitbreiding van taken. De wervingsopgave is groot, maar door hierop te anticiperen is de ILT er in geslaagd om voldoende mensen aan te nemen.

De ILT dient bij haar inzet altijd te prioriteren binnen het beschikbare financiële kader. De capaciteit is uiteraard nooit toereikend om op alle onderwerpen 100% te handhaven en risico's volledig uit te sluiten. Het zou ook maatschappelijk onwenselijk zijn om bijvoorbeeld iedere taxi of vrachtwagen aan de kant te zetten voor een inspectie. De ILT zet haar schaarse capaciteit in op de grootste maatschappelijke risico's uit de ILT-brede risicoanalyse, daar waar de ILT een reëel handelingsperspectief heeft. De wettelijke verplichtingen worden hierbij in acht genomen. Daarnaast zet de ILT capaciteit in op andere maatschappelijk relevante onderwerpen, zoals Mainport Rotterdam en Schiphol.

Vraag 3:

Kunt u in het kader van het stimuleren van thuiswerken aangeven hoe, dus met welke maatregelen en in samenwerking met welke werkgevers en regionale overheden, u dit aanpakt?

Antwoord:

Juist nu de samenleving stapsgewijs weer opengaat, zetten wij ons in om een deel van het thuiswerken én van spreiden van mobiliteit vast te houden en hiermee terugkeer naar de files en hyperspits te beperken. We werken hiertoe – samen met de verantwoordelijke Ministeries zoals Financiën, Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aan een aantal maatregelen. Te denken valt aan stimulerende maatregelen en aan voorlichting vanuit het Rijk over welke (fiscale) mogelijkheden er nu al zijn. Daarnaast werken we samen met regionale overheden, regionale vervoerders, onderwijsinstellingen, regionale werkgeversnetwerken aan het omzetten van de huidige (tijdelijke) afspraken naar structurele maatregelen. Hierbij worden onder meer goede voorbeelden uit de afgelopen periode gedeeld. In een gezamenlijke campagne van het Ministerie van IenW en de regionale werkgeversnetwerken worden werkgevers opgeroepen te starten met het maken van plannen voor hybride werken. Werkgevers die hierbij hulp nodig hebben kunnen terecht bij een regionaal werkgeversnetwerk. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 hebben we een extra (financiële) impuls gegeven aan het faciliteren van werkgevers en onderwijsinstellingen om het reisgedrag te bestendigen.

Vraag 4:

Kunt u aangeven wanneer de decentralisatie van de sprinterdienst Zwolle-Leeuwarden is afgerond en deze lijndienst kan worden overgedragen aan de provincie Friesland?

Antwoord:

Het Rijk en de provincie Fryslân hebben de intentie uitgesproken om per 2025 de sprinterdienst Zwolle – Leeuwarden te decentraliseren. Omdat de provincie Fryslân investeringen in infrastructurele maatregelen als randvoorwaarde hanteert, werken Rijk en Fryslân dit jaar gezamenlijk aan een samenhangend pakket van maatregelen voor de verbetering van het openbaar vervoer in Fryslân. In de afgelopen maanden is onderzoek gedaan naar de potentiële vervoerswaarde en de infrastructurele kosten van mogelijke productstappen. Dit onderzoek wordt in de komende periode afgerond zodat op basis daarvan tot bestuurlijke besluitvorming

kan worden gekomen. Zoals uitgesproken in het BO MIRT van november 2020 blijft het voornemen om in 2021 tot afspraken te komen.

Vraag 5:

Kunt u aangeven wat de resultaten zijn van het onderzoek naar de tractie-energievoorziening voor een betere dienstregeling met meer en langere treinen dat ProRail heeft gedaan? Is het al bekend op welke trajecten langere treinen ingezet kunnen worden?

Antwoord:

De tractie-energievoorziening is een belangrijk onderdeel van een robuust en toekomstbestendig spoorstelsel. ProRail voert op mijn verzoek een onderzoek uit en werkt hiervoor samen met bijvoorbeeld de vervoerders. De planning is het onderzoek tweede helft van dit jaar af te ronden. De resultaten van dit onderzoek zullen o.a. worden gebruikt bij de nadere uitwerking van Toekomstbeeld OV.

Vraag 6:

Zijn alle woningen die voor de saneringsoperatie in aanmerking kwamen gesaneerd? Zo nee, is er voldoende geld over voor de sanering van de resterende woningen?

Antwoord:

Het meerjarenprogramma geluidssanering (MJPG), waarin een groot deel van de saneringsoperatie wordt uitgevoerd, loopt op dit moment. Een aantal saneringen is reeds uitgevoerd. Alle saneringsplannen moeten uiterlijk eind 2023 vastgesteld worden. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na het vaststellen van de saneringsplannen. Voor gevelisolatie geldt dat dit uiterlijk twee jaar na vaststelling van het saneringsplan uitgevoerd moet worden. De uitvoering van de bronmaatregelen wordt indien mogelijk slim gecombineerd met andere werkzaamheden en loopt daardoor door na 2027. In de Begroting 2021 is het budget van het MJPG verhoogd, waarmee er vooralsnog voldoende geld beschikbaar is voor de resterende sanering conform de geldende regelgeving (Kamerstuk 35 570 A, nr. 45).

Vraag 7:

Wat is de stand van zaken en planning van de uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021–2026? Welke partijen zijn betrokken bij deze uitwerking?

Antwoord:

In het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BO Waddengebied) van afgelopen december is afgesproken om komende zomer het Uitvoeringsprogramma te bespreken. Over de uitkomst hiervan zal ik uw Kamer per brief informeren. Na het BO Waddengebied zal het Uitvoeringsprogramma verder besproken worden met partijen in het Waddengebied om betrokkenheid bij en draagvlak voor het Uitvoeringsprogramma te vergroten. Het streven is om eind dit jaar het Uitvoeringsprogramma vast te stellen.

Onder coördinatie van het Ministerie van IenW werken betrokken partijen aan het Uitvoeringsprogramma. De betrokken partijen zijn de economische sectoren (havens, landbouw en visserij), de natuur- en milieuorganisaties, de provincies, de Waddenkust- en eilandgemeenten, de waterschappen, het Omgevingsberaad Waddengebied, de Beheerautoriteit Waddenzee en het Rijk. Betrokkenheid van de toeristische sector loopt via het Omgevingsberaad. In het BO Waddengebied zijn, naast het Rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen vertegenwoordigd.

Vraag 8:

Welke concrete doelstellingen zijn opgenomen in het integrale beheerplan van de Beheerautoriteit Waddenzee?

Antwoord:

Op 10 maart jl. is het jaarplan van de Beheerautoriteit Waddenzee aangeboden aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29 684, nr. 215). Het integrale beheerplan (IBP) zal stapsgewijs worden ontwikkeld. Voor elk van de beheertaken (fysiek beheer, natuurherstel, vergunningverlening, monitoring, toezicht en handhaving, gastheerschap, praktijkgericht onderzoek en taken voortvloeiend uit de status van de Waddenzee als UNESCO Werelderfgoed) zal een streefbeeld en/of gezamenlijk doel worden ontwikkeld, inclusief afspraken tussen beheerders en opdrachtgevers om tot dat streefbeeld te komen. Tot en met 2023 zal het IBP op inhoud stapsgewijs verder worden ingevuld en geoperationaliseerd. Het Ministerie van LNV is eerst verantwoordelijke voor de Beheerautoriteit.

Vraag 9:

Zijn er meerdere redenen aan te wijzen van de toename in verkeersslachtoffers dan alleen de vergrijzing?

Antwoord:

De belangrijkste reden voor de stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden en een stijging in het aantal ernstig verkeersgewonden is de toename van het aantal oudere verkeersslachtoffers de afgelopen decennia. Tegelijkertijd zien we ook dat het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden in andere leeftijdsgroepen licht daalden of gelijk bleven. Deze trend zal zich de komende tijd blijven voorzetten (zie ook SWOV, 2018. Verkeersveiligheidsverkenning 2030, Slachtofferprognoses en beschouwing SPV. R-2018-17). Enerzijds omdat er relatief meer ouderen zijn en anderzijds omdat deze ouderen langer mobiel blijven, bijvoorbeeld omdat ze meer fietsen. Met het plan Veilig Mobiliteit Ouderen (Kamerstuk 29 398, nr. 936) wordt een extra impuls gegeven aan de verbetering van de verkeersveiligheid voor ouderen.

Vraag 10:

Kunt u uitleggen waarom de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen in de Europese Unie stijgt, terwijl deze in Nederland daalt?

Antwoord:

In Nederland bestaat een aanzienlijk aandeel van de nieuwverkoop uit volledig elektrische auto's. Een op de vijf verkochte nieuwe personenauto's was volledig elektrisch. Elektrische auto's hebben een CO₂-uitstoot van 0 g/km en dragen dus sterk bij aan een lagere gemiddelde CO₂-uitstoot. Zonder de verkoop van elektrische auto's zou de CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte auto's in Nederland eveneens zijn gestegen.

Vraag 11:

Waarom is er niet voor gekozen om de verschillende onderwerpen in het klanttevredenheidsonderzoek over het openbaar vervoer in clusters te bevragen, gezien het feit dat de cijfers van 2018 en 2019 nu onvergelijkbaar zijn met die van voorgaande jaren?

Antwoord:

De klanttevredenheidscijfers worden gemeten via de OV Klantenbarometer. Dit onafhankelijke onderzoek wordt bij alle OV-concessies in Nederland gebruikt en vindt plaats in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV). Zoals toegelicht in het Jaarverslag en

Slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2020 (Kamerstuk 35 830 XII, nr. 1) heeft CROW-KpVV met ingang van 2018 de meetmethode van de OV-klantenbarometer vernieuwd, onder meer met een geactualiseerde vragenlijst, meer metingen en een betere spreiding van de metingen over het jaar. In de nieuwe methode worden vragen per onderwerp geclusterd. Aangezien de herziening van de OV Klantenbarometer omvangrijk was, is het niet mogelijk de cijfers over 2018 te vergelijken met de cijfers van de jaren ervoor. Om zo min mogelijk van dergelijke trendbreuken te hebben, is het CROW-KpVV sinds de start van de OV Klantenbarometer dan ook terughoudend geweest met het doorvoeren van substantiële wijzigingen.

Vraag 12:

Hoe hoog was het percentage medewerkers dat slachtoffer was van strafbare en niet-strafbare incidenten in de voorgaande jaren? Was dit vergelijkbaar met het aantal incidenten in 2018?

Antwoord:

Voorop staat dat elk incident er één teveel is. Ook al kunnen incidenten nooit 100% worden voorkomen. Het vraagt om continue aandacht, het luisteren naar het personeel en steeds samen kijken wat nodig is. Het percentage medewerkers dat slachtoffer was van incidenten is met 61% hoger dan in 2018 (49%). Als alleen de strafbare incidenten wordt gekeken, dan is het aandeel 44% (in 2018 was dit 34%). Ook het aantal slachtoffers van niet-strafbare incidenten was met 52% hoger dan in 2018 (39%). Vanwege de invloed van COVID-19 en de hiermee samenhangende maatregelen, maatschappelijke onrust en hoge belasting van het personeel in het openbaar vervoer is een vergelijking met de resultaten van voorgaande jaren lastig te maken. Om de resultaten van 2020 en de relatie met Covid-19 correct te kunnen interpreteren, zijn ook vragen over Covid-19 in de enquête van de personeelsmonitor opgenomen. Zo is een relatie zichtbaar tussen Covid-19 en het gemiddelde rapportcijfer dat medewerkers geven voor sociale veiligheid. Wekelijks worden de cijfers met de vervoerders en politie besproken om te kijken waar het knelt en zo nodig te zoeken naar concrete oplossingen. Zie voor meer details personeelsmonitor: <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/personeelsmonitor-2020>

Vraag 13:

Hoe is het begrotingsverschil in bijdragen aan medeoverheden ontstaan?

Antwoord:

De oorzaak van de hogere realisatie op het financiële instrument bijdragen aan medeoverheden 16.01.04 wordt, naast indexering van de CLU+ (Complete Lijn Uitschakeling Betuweroute en HSL-Zuid) bijdrage ad € 0,1 miljoen, veroorzaakt door de verstrekking van de specifieke uitkeringen aan de provincies Groningen en Friesland voor respectievelijk het Regionaal Economisch Programma (€ 5,1 miljoen) en de Rijksbijdrage Wunderline (€ 1,7 miljoen) en de 4e trein Sneek-Leeuwarden (€ 0,7 miljoen). Het hiervoor beschikbare budget was begroot op het Infrastructuurfonds en is bij de supplettoire wetten overgeboekt naar Begroting XII.

Vraag 14:

Blijft het plafond voor het aantal vliegbewegingen hetzelfde als in 2015 afgesproken zolang er geen nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) ligt?

Antwoord:

Met de definitieve wijziging van het LVB wordt een einde gemaakt aan het anticiperend handhaven van de regels van het NNHS door de Inspectie

Leefomgeving en Transport (ILT). Op dit moment wordt er al gevlogen volgens de regels van het NNHS en is er sprake van een maximum aantal van 500.000 vliegtuigbewegingen. Deze situatie van anticiperend handhaven blijft voortduren zolang het LVB niet definitief is gewijzigd.

Vraag 15:

Wat zijn de actuele trends in het aantal vliegbewegingen? Ziet u een stijging plaatsvinden?

Antwoord:

Het CBS rapporteert maandelijks het aantal vliegtuigbewegingen per luchthaven. De cijfers over de maand april 2021 (de meest recente maand waarover de cijfers bekend zijn) laten zien dat het aantal vliegtuigbewegingen op alle luchthavens beduidend hoger ligt dan in april 2020. Het totaal aantal vliegtuigbewegingen in het handelsverkeer ligt echter nog altijd bijna 70 procent lager dan in 2019. Als we april 2021 vergelijken met de maanden februari en maart 2021 zien we een lichte toename in het aantal vliegtuigbewegingen. Het aantal vliegtuigbewegingen neemt in de voorjaarsmaanden echter altijd toe vanwege de start van het zomerseizoen. Uit prognoses van Eurocontrol blijkt dat het vliegverkeer in Europa op z'n vroegst in 2024 weer op het niveau van 2019 bereikt.

Vraag 16:

Wat wordt er concreet gedaan om het risico op vogelaanvaringen te reduceren? Is er op andere vliegvelden een vergelijkbaar convenant als op Schiphol?

Antwoord:

Om het risico van vogelaanvaringen op en rond Schiphol te reduceren heeft Schiphol, conform internationale regelgeving, een vogelaanvaringspreventiebeleid; het luchthaventerrein wordt vogel-onaantrekkelijk ingericht en er is een team van vogelwachten om vogels van het terrein te verjagen.

Vanwege een zeer ernstige aanvaring met ganzen in juni 2010 met een vertrekkend vliegtuig vanaf Schiphol is een convenant opgesteld met vier sporen voor de aanpak van de problematiek in directe omgeving van de luchthaven. Aan het convenant ligt een samenwerkingsverband tussen Schiphol, de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, LTO, terrein beherende organisaties en rijks-, provinciale en gemeentelijke overheid ten grondslag. Belangrijkste pijler in de vier sporen aanpak is het gebied rondom Schiphol zo onaantrekkelijk mogelijk voor ganzen te maken. Tevens gelden er ruimtelijke beperkingen voor de ontwikkeling van nieuwe gebieden rond de luchthaven die risicovolle vogels aantrekken binnen het in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol vastgestelde vogelbeperkingengebied.

Op de andere grote luchthavens worden eveneens maatregelen genomen om het risico van vogelaanvaringen te reduceren. Zo is daar ook een vogelwacht aanwezig om, indien nodig, vogels te verjagen. Er zijn voor de andere grote luchthavens nog geen vergelijkbare conventen. Wel zijn er initiatieven voor een verdergaande samenwerking met betrokken partijen rondom de luchthaven. Om dit te stimuleren worden er door de lenW bijeenkomsten georganiseerd waarbij luchthavens tot samenwerken worden gestimuleerd en worden de initiatieven daartoe desgevraagd ondersteund.

Vraag 17:

Hoe monitort u het Field Lab-experiment in de Haarlemmermeer?

Antwoord:

Aan het verstrekken van de specifieke uitkering van het Rijk (IenW en BZK) aan gemeente Haarlemmermeer ten behoeve van het Field lab geluid-bewust bouwen in Hoofddorp zijn voorwaarden verbonden. Zo is ook vastgelegd dat gemeente zich zal verantwoorden via het systeem van single information, single audit (sisa), zoals bepaald in de ministeriële regeling informatieverstrekking sisa. Tevens is het Rijk betrokken geweest bij het opstellen van het projectplan van het Field lab, daarnaast zal IenW vertegenwoordigd worden in een stuurgroep, waardoor een adequate monitoring van de (tussen)resultaten zal zijn geborgd.

Vraag 18:

Wat is de rol van het Ministerie van IenW bij het voorkomen van scheepsongevallen?

Antwoord:

Ik ben als Minister van IenW systeemverantwoordelijk voor de nautische veiligheid, waaronder het voorkomen van scheepsongevallen. Deze verantwoordelijkheid vul ik in middels een risicogestuurde aanpak: door het tijdig kennen van de grootste risico's, deze te analyseren en te beheersen tot een acceptabel niveau. Ik laat hiertoe onder andere periodiek een Risicoanalyse Noordzee uitvoeren. Voor nadere informatie verwijs ik naar het «Beleidskader maritieme veiligheid: In Veilige Vaart Vooruit» dat ik op 24 november 2020 aan uw Kamer heb gestuurd (Kamerstuk 31 409, nr. 307).

Vraag 19:

Welke maatregelen zijn er in 2020 genomen om de kans op ongelukken zoals met de MSC Zoë te voorkomen?

Antwoord:

De Kustwacht en de Duitse autoriteiten waarschuwen grote containerschepen voor de risico's van containerverlies tijdens slechte weersomstandigheden en adviseren deze schepen om de zuidelijke vaarroute boven het Waddengebied te vermijden. Ik heb daarnaast door MARIN aanvullend onderzoek laten doen naar het gedrag van verschillende typen containerschepen in slecht weer boven het Waddengebied. In november 2020 heeft de Kustwacht op basis van de onderzoeksresultaten van MARIN de waarschuwing aangescherpt en uitgebreid naar de kleinere containerschepen (feeders). Ik heb daarnaast in IMO enkele voorstellen gedaan voor de verbetering van de informatiepositie van de bemanning, waaronder een voorstel (samen met Duitsland) voor het verplichten van een elektronische inclinometer die de slingerhoek van een schip nauwkeurig meet en registreert, en een voorstel (samen met EU-lidstaten) voor het detecteren en verplicht rapporteren van verloren containers.

Vraag 20:

Zijn de coalities van gelijkgezinde landen vooral EU-lidstaten of ook andere landen?

Antwoord:

Coalities kunnen divers zijn samengesteld, afhankelijk van het onderwerp. In algemene zin wordt gestreefd naar deelname van gelijkgezinde landen en andere actoren uit zoveel mogelijk regio's om een goede regionale balans en diversiteit aan inbreng en perspectieven te borgen.

Vraag 21:

Kunt u toelichten in hoeverre u maatregelen kunt nemen als de inbreng van partners en andere bedrijven uitblijven en uw ambities met betrekking

tot milieubeleid, door de hoge mate van verwevenheid met de internationale arena, niet kunnen worden gerealiseerd?

Antwoord:

Het gaat om internationale samenwerking op basis van vrijwilligheid; als de voortgang of de koers van een bepaalde coalitie daar aanleiding toe geven, kan Nederland in overleg aangeven wat de standpunten zijn en aandringen op versnelling of op een andere koers. Als overleg en het stimuleren van bepaalde projecten of programmalijnen niet effectief genoeg blijkt, kan Nederland in ultimo besluiten deelname stop te zetten.

Vraag 22:

Kunt u uitleggen hoe de afweging wordt gemaakt om te bepalen welke (inter)nationale organisaties bijdragen krijgen?

Antwoord:

De afweging welke (internationale) organisaties een bijdrage krijgen, wordt genomen op basis van een aantal criteria en afgewogen ten opzichte van de daarvoor beschikbare budgetten. Organisaties die in aanmerking komen voor een bijdrage moeten van meerwaarde zijn voor lenW en het regeringsbeleid. Ze moeten bijvoorbeeld bijdragen aan de drie lenW-transities (klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit en circulaire economie), passen bij de internationale agendering van politiek strategische onderwerpen of voor NL prioritaire verdragen.

Vraag 23:

Kunt u de betekenis van doorbraakprojecten verduidelijken? Zo ja, zou u hier een voorbeeld van kunnen geven?

Antwoord:

Doorbraakprojecten of zogenoemde *moonshot-projecten* zijn projecten die zich richten op potentieel majeure circulaire doorbraken in een sector (keten) door bedrijven. Het Versnellingshuis ondersteunt deze projecten en brengt partijen in de keten bij elkaar om zo een belangrijke stap richting de circulaire economie te zetten. Vanuit de markt alléén komen deze projecten moeizaam of, vanuit maatschappelijk perspectief, te langzaam tot stand. Dit houdt vaak verband met het complexe karakter (meerdere belemmeringen, tegengestelde belangen), de vaak vele (kleinere) markspelers en de noodzaak om met verschillende partijen, vaak ook overheden, tegelijkertijd afspraken te maken. Vandaar de ondersteuning vanuit het Versnellingshuis, waaronder het schakelen met wetenschappers over kennis of kennisontwikkeling.

Voorbeelden van huidige doorbraakprojecten lopen uiteen van recycling van matrassen, chemische recycling van kunststoffen, circulair maken van de koperketen, tot de Dutch Circular Textile Valley.

Ter illustratie van de betekenis van een doorbraakproject, hier het voorbeeld van Circulaire Windmolenparken in samenwerking met transitieteam Maakindustrie:

- In de eerste fase zijn, onder begeleiding van het Versnellingshuis en EZK/Maakindustrie, met Provincie Zuid-Holland, NWEA, TKI Wind op Zee drie waardeketen overleggen georganiseerd met brede (Europese) vertegenwoordiging vanuit de gehele windmolensector. Met als doel te inventariseren met wie, op welke vlakken en hoe de windmolenparken zo snel mogelijk circulair kunnen worden.
- Bedrijven zijn aan de slag gegaan met een CIRCO track om het ontwerp van windmolenparken meer circulair te maken. En ze hebben negen deelconsortia gevormd voor vervolgaanpak. Zie voor meer informatie en het eindrapport van de eerste fase: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/04/16/ideation->

process-focused-on-circular-strategies-in-the-wind-industry en <https://www.echt.community/moonshot/>;

- In het vervolg, in de tweede fase, is vanuit het project de verbinding gelegd naar de European Raw Materials Alliance (ERMA) om de opschaling naar een Europese aanpak verder te helpen realiseren. Met ondersteuning vanuit RVO is de *Policy hub* gestart waarin op Europees vlak wordt gekeken hoe criteria voor circulariteit kunnen worden meegenomen in tenders voor offshore windmolenparken.

Vraag 24:

Hoe zijn de criteria voor een gezonde en veilige leefomgeving objectief meetbaar?

Antwoord:

De opgave is, zoals al aangegeven in de NOVI, de veiligheid en gezondheid van onze leefomgeving zodanig te verbeteren dat in 2050 negatieve omgevingseffecten op onze gezondheid, en die van het milieu, naar een verwaarloosbaar laag niveau zijn gebracht.

Het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving, die ook als zodanig wordt ervaren door de inwoners van Nederland, is een opgave die inspanning van velen vereist en waarvoor het noodzakelijk is om de resultaten van die inspanning te monitoren.

Uitgaande van het inmiddels gerealiseerde basisbeschermingsniveau op de onderwerpen die onderdeel zijn van artikel 22, waaronder schadelijke stoffen, veiligheid bedrijven, veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, straling, nanomaterialen en biotechnologische toepassingen, is de afstand tot de 2030/2050 doelen bekend (distance-to-target) en is het mogelijk om de komende jaren de verbetering van leefomgeving te monitoren.

De verbetering kan, afhankelijk van het onderwerp, afgelezen worden aan de hand van objectief meetbare criteria waaronder het aantal gewonnen (gezonde) levensjaren, de vermindering van het aantal veiligheidsincidenten, het verkleinen van risiconiveaus, de reductie van emissies van schadelijke stoffen (o.a. de zeer zorgwekkende stoffen), het beperken van schadelijke stoffen en straling in het leefmilieu.

De acties die, bovenop het huidig beleidsinstrumentarium, nodig zijn om die continue verbetering te realiseren zullen in het Nationaal Milieu Programma 2022 worden beschreven.

Vraag 25:

Wanneer is de overgang van ProRail tot een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan (zbo) afgerond?

Antwoord:

In mijn brief van 4 februari jl. (Kamerstuk 35 396, nr. 15) heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik vooralsnog uit ga van een inwerkingtredingsdatum van 1 januari 2022. Uiteraard is dit mede afhankelijk van het aantreden van het nieuwe kabinet en de afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Tevens is na afronding van de behandeling van het wetsvoorstel voldoende implementatietijd nodig zodat een zorgvuldige en beheerste inwerkingtreding kan worden gerealiseerd.