

Vergaderjaar 2024–2025

**36 600 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2025**

**Nr. 85**

### **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 januari 2025

Op 9 oktober jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht te reageren op de brief «Begrotingsbehandeling lenW» van VNO-NCW en MKB-Nederland van 1 oktober naar aanleiding van het debat over de Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2025 op 8 oktober 2024.

In deze brief worden de aan lenW-gerelateerde maatschappelijke opgaven en transitieën genoemd, waar VNO-NCW en MKB-Nederland samen met lenW wil optrekken. Ondernemers spelen een belangrijke rol bij grote maatschappelijke transitieën. In onderstaande reactie zal puntsgewijs de benoemde opgaven worden langsgelopen. Deze onderwerpen zijn ten dele ook besproken in kennismakingsgesprekken met VNO-NCW, die in oktober en begin december hebben plaatsgevonden.

#### **Investerings in bereikbaarheid**

VNO-NCW vraagt aandacht voor een aantal randvoorwaarden voor bereikbaarheid, zoals alternatieve financiering, stikstofruimte, de effectieve inzet van middelen en onderhoud en renovatie. Hieronder wordt hier verder op ingegaan.

#### *Alternatieve financiering*

Het Mobiliteitsfonds staat financieel onder druk, terwijl de bereikbaarheidsopgaven groot zijn. Ook bij de medeoverheden zijn de opgaven groot. Gezien deze financiële uitdagingen houdt het Ministerie van lenW een open blik voor alternatieve bekostigingsinstrumenten en nieuwe initiatieven door derden. Alternatieve bekostigingsmogelijkheden zijn steeds vaker onderdeel van het MIRT-proces – waar met andere partijen wordt samengewerkt – en deze lijn wordt voortgezet.

### *Stikstofruimte*

Een andere randvoorwaarde die VNO-NCW en MKB-Nederland benoemen is een structurele daling van stikstofemissies en het kunnen inzetten van extern salderen, om infraprojecten te kunnen realiseren. De uitspraken van de Raad van State over de ViA15 geven vertrouwen om door te gaan met de door lenW gehanteerde werkwijze. Het blijkt echter nodig gebiedsspecifiek te kijken wat er mogelijk is en per project te onderzoeken wat de opties zijn. lenW is blij met het commitment van de leden van VNO-NCW aan de kabinetsinzet op schoon en emissieloos bouwen, want daarmee wordt er samen met de bouwsector echt mogelijkheden voor de projecten gecreëerd. Dankzij internationaal en nationaal bronbeleid wordt door de sector mobiliteit een evenwichtige bijdrage geleverd aan de reductie van de totale stikstofdepositie in Nederland. Samen met andere kabinetsleden, in het bijzonder de Minister van LNV, wordt er hard gewerkt aan het zoveel mogelijk wegnemen van onnodige belemmeringen bij de toestemmingverlening aan alle ruimtelijke en maatschappelijke projecten voor een bereikbaar, veilig en leefbaar Nederland.

### *Effectieve inzet middelen ontsluiting woningbouw*

Tegelijkertijd is lenW ook bezig met het uitwerken van de aanpak en inzet van de extra middelen voor de ontsluiting van de woningbouwopgave. Dit doet het ministerie in overleg met het Ministerie van VRO. Ook zullen hierbij de regio's betrokken worden. Bij deze uitwerking is de maakbaarheid van de afspraken een belangrijk aandachtspunt.

### *Onderhoud en renovatie*

De huidige infrastructuur is op leeftijd en wordt intensief gebruikt. Daarmee is de enorme instandhoudingsopgave van onze netwerken een gegeven. Niet alleen Rijkswaterstaat (RWS), maar ook ProRail en praktisch alle andere infrastructuurbeheerders zullen de komende jaren groot onderhoud en vernieuwingen aan de infrastructuur uitvoeren. RWS en ProRail werken landelijk aan meerjarenplanningen, die regionaal verder worden ingevuld. Op basis van de landelijke en regionale programmering vindt vervolgens de nadere uitwerking van de individuele projecten plaats. Daarbij spelen de omgevingsmanagers een belangrijke rol. Zij brengen tijdig de belangen van de verschillende stakeholders in beeld. Altijd in overleg ontwikkelen zij een pakket maatregelen om de hinder voor de betrokkenen te beperken. ProRail voert bij haar projecten een stakeholderanalyse uit, en legt waar mogelijk al in de verkenningsfase contact met omliggende bedrijven en bewoners. Hierdoor kan zij verwachte effecten meenemen in de scope van het project. Gedurende alle fasen van een project blijft ProRail actief onderzoeken wie hinder zou kunnen ondervinden en wordt er continu met de omgeving gecommuniceerd. De hinderaanpak van RWS is erop gericht om de hinder voor alle betrokkenen zoveel als mogelijk te voorkomen. De mogelijkheden daarvoor zijn afhankelijk van de specifieke geografische situatie en het type werkzaamheden dat moet worden uitgevoerd. Afhankelijk van de situatie en mate van hinder zal worden gezocht naar maatwerkoplossingen.

Het volume van de instandhoudingsopgave van RWS gaat de komende jaren fors stijgen. Hinder zal daarbij onvermijdelijk zijn. Door slim te plannen, slim te bouwen en het stimuleren van slim reizen probeert RWS de hinder te beperken. Ook in 2025 staan veel projecten op stapel. RWS zal zowel landelijk, regionaal als doelgroepspecifiek communiceren over deze projecten. Regionaal zal RWS dat in gezamenlijkheid met andere infra-beheerders doen. De communicatie zal gaan over de timing

van de projecten, de geografische impact, omleidingsmogelijkheden en handelingsmogelijkheden voor de reiziger.

### **Schonere en stillere luchtvaart**

Op het gebied van luchtvaart vragen VNO-NCW en MKB-Nederland aandacht voor de «balanced approach» aanpak en de roadmap voor duurzame brandstoffen.

#### *Balanced approach*

De «balanced approach» voor Schiphol beoogt een evenwicht tussen geluidsbeperking en luchtvaartgroei. Op 4 september is een aangepast maatregelenpakket ingediend in Brussel. Dit pakket maatregelen richt zich op het verminderen van geluidsoverlast rondom de luchthaven, terwijl het tegelijkertijd luchtvaartmaatschappijen ruimte geeft om op een verantwoorde manier te blijven opereren. Maatregelen die hierin zijn opgenomen zijn: tariefdifferentiatie; additionele vlootvernieuwing; het weren van lawaaiige toestellen in de nacht; een maximumaantal nachtvluchten (27.000) en een maximum totaal aantal vluchten.

Omdat de berekeningen niet stabiel waren, is er in de afgelopen periode een controle uitgevoerd in de berekeningen. Na een nieuwe afweging van belangen en gelet op de resultaten van deze berekeningen, heeft het kabinet besloten om in de eerste fase 15% van het totale geluidsdoel in te vullen. De overige 5% wordt zo spoedig mogelijk ingevuld. De maatregelen zijn niet vrijblijvend. Met KLM en Schiphol worden bindende afspraken gemaakt en vastgelegd in bijvoorbeeld convenanten. Er wordt zo spoedig mogelijk geëvalueerd om te zien of met deze maatregelen inderdaad tot 15% komen en hoeveel er daarna nog ingevuld moet worden.

Uiteindelijk zullen de resultaten van de balanced approach-procedure worden vastgelegd in wet- en regelgeving. Met deze maatregelen en werkwijze worden stappen gezet om de geluidsbelasting geluid rond Schiphol terug te dringen, en de rechtsbescherming voor omwonenden te herstellen. Tegelijkertijd heeft lenW oog voor het economische belang van Schiphol voor Nederland. Hiermee wordt er gezocht naar een goede balans tussen deze verschillende belangen.

#### *Duurzame brandstoffen*

Bij het opstellen van de SAF roadmap (Sustainable Aviation Fuels roadmap) wordt de sector nauw betrokken en is deze via een eerste informatiebijeenkomst reeds geïnformeerd over het proces en de bijbehorende planning. De insteek is dat het een gezamenlijke roadmap wordt, hiertoe worden bijeenkomsten en interviews georganiseerd om input bij de relevante betrokkenheden op te halen.

### **Waterveiligheid, waterbeschikbaarheid en waterkwaliteit**

VNO-NCW en MKB-Nederland vragen aandacht voor de waterbeschikbaarheid, waterveiligheid en de waterkwaliteit en vinden het positief dat het kabinet aandacht heeft voor klimaatadaptatie.

#### *Klimaatadaptatie*

Zoals aangekondigd in het regeerprogramma werkt het kabinet aan de nieuwe Nationale Adaptatie Strategie (NAS). De NAS zal in 2026 worden gepubliceerd. Hierin wordt Rijksbreed gekeken naar de opgaven en de wisselwerking tussen de opgaven. De suggesties van VNO-NCW en

MKB-Nederland over het meenemen van de impact op economische functies en slimme combinaties worden meegenomen bij het opstellen van de nieuwe NAS. De financiering van klimaatadaptatie maatregelen is een brede verantwoordelijkheid van overheden, bedrijfsleven en inwoners van Nederland.

### *Waterbeschikbaarheid*

Uit onderzoek van het RIVM in 2023 is ingeschat dat er in 2030 ongeveer 100 miljoen m<sup>3</sup> extra productiecapaciteit voor drinkwater nodig is. Daarom is door de Vewin, IPO en lenW het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023–2030 opgesteld en op 13 januari aan uw Kamer aangeboden<sup>1</sup>. Daarin wordt zowel gekeken naar acties die regionaal moeten worden opgepakt (uitbreiden bestaande en nieuwe vergunningen voor drinkwaterwinning) als acties op landelijk niveau. Daarbij is specifieke aandacht voor het proces rond vergunningverlening.

Naast het uitbreiden van het aanbod van bronnen voor drinkwater werkt lenW samen met de stakeholders ook aan het omlaag brengen van de vraag naar drinkwater met uitvoering van het Nationaal plan van aanpak drinkwaterbesparing. Daar zijn VNO-NCW en MKB-Nederland actief bij betrokken. Daarbij draait het vooral om waterbewustzijn en het juiste water voor het juiste gebruik. Het is belangrijk om hier snel inzicht in te krijgen via waterscans bij bedrijven. Wat betreft de slimme meters is in het Nationaal Plan van Aanpak Drinkwaterbesparing afgesproken dat de drinkwaterbedrijven in 2024–2025 pilots uitvoeren met slimme meters waarmee het persoonlijk drinkwatergebruik inzichtelijk wordt gemaakt. In 2026–2027 besluiten drinkwaterbedrijven en lenW, in overleg met BZK, op basis van de resultaten van de pilots over de invoering van slimme meters. Daarbij wordt rekening gehouden met aspecten als doelmatigheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid.

### *Waterkwaliteit*

lenW en het bedrijfsleven moeten en zijn samen aan de slag om de waterkwaliteit op orde te krijgen, conform onze wettelijke taak. En ook om te voorkomen dat het risico wordt gelopen met bestaande vergunningen en met nieuwe projecten. De Europese Commissie en NGO's volgen het kritisch, daarmee is er risico op ingebrekestelling en juridische procedures als er geen actie ondernomen wordt. Rijkswaterstaat is bezig met het actualiseren van lozingsvergunningen. De vergunningen die relevant zijn voor het behalen van de KRW-doelen worden uiterlijk in 2027 gezien en indien nodig herzien. Kort voor het Kerstreces is de Kamer door het kabinet geïnformeerd over de laatste stand van zaken m.b.t. waterkwaliteit (Kamerstukken 27 625, nr. 696).

Daarnaast geeft lenW € 2 miljoen aan VNO-NCW om het bedrijfsleven de komende jaren te stimuleren meer inspanningen te leveren om de normen voor de belangrijkste probleemstoffen te behalen. Ook worden er regionale werksessies georganiseerd waarin het bedrijfsleven en de overheid samenwerken om maatregelen te bespreken en (indien nodig) lozingsvoorschriften te herzien. De eerste sessie heeft inmiddels plaatsgevonden (op 16 oktober in Zuid-Nederland). Tussen VNO-NCW en Rijkswaterstaat zijn over dit onderwerp en in algemene zin over vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) regelmatig constructieve bestuurlijke gesprekken.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 27 625, nr. 697

## Duurzame mobiliteit

Op het gebied van duurzame mobiliteit vroeg VNO-NCW en MKB-Nederland naar de zero emissie zones en de CO<sub>2</sub>-norm voor zakelijk verkeer.

### *Zero emissie-zones*

Er is, zoals VNO-NCW aangeeft, nog een enorme opgave als het gaat om de verduurzaming van het wagenpark van bestel- en vrachtwagens. Tegelijkertijd is het ook zo dat lang niet alle bestelwagens al per 1 januari 2025 elektrisch dienen te zijn om de zero-emissiezone in te kunnen blijven rijden. Er zijn overgangsregelingen die eerst alleen de meest vervuilende bestelbussen weren en stapje voor stapje toewerken naar meer elektrische voertuigen. Hiervoor is in wetgeving vastgelegd hoe die overgangsregeling er uit ziet, maar ook de vrijstellingen zijn wettelijk vastgelegd. Het verlenen van ontheffingen is een gemeentelijke bevoegdheid. Om echter landelijke standaardisatie en harmonisatie te bevorderen, is er de afgelopen jaren gewerkt aan een centrale aanpak. Dit proces wordt georganiseerd en gecoördineerd via een Centraal Loket, dat sinds 1 juli 2024 is geopend. Ondernemers kunnen hier op één centrale plek een ontheffing aanvragen, die vervolgens in alle gemeenten geldig is.

Inmiddels kunnen alle type ontheffingen aangevraagd worden voor alle gemeenten. Netcongestie is een reden om een ontheffing aan te kunnen vragen. Deze valt onder de hardheidsclausule omdat het een maatwerk-aanpak vraagt. Er is een aparte ontheffing voor voertuigen die niet in een uitstootvrije variant beschikbaar zijn.

### *Rijbewijs C*

Voor veruit het grootste gedeelte van de bestelbusjes vormt het rijbewijs C geen belemmering voor de overstap naar een elektrisch voertuig om bijvoorbeeld de zero-emissiezones te betreden. Ook na elektrificatie komen deze voertuigen niet boven een maximaal toegestane massa van 3.500 kg uit en is het rijbewijs C dus niet nodig om deze voertuigen te besturen. Voor de allermoeiaste bestelauto's betekent de overstap naar elektrisch dat zij boven de 3.500 kg uitkomen. Tot 1 juli 2025 geldt een gedoogsituatie voor de bestaande groep bestelauto's met een toegestane maximummassa tot en met 4.250 kg, waarin niet wordt gehandhaafd op het rijbewijs C. Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 19 juni 2024 (Kamerstukken 31 305, nr. 469) wordt er gewerkt aan een AMvB die de vrijstelling voor rijbewijs C voor het besturen van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen van meer dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg wettelijk verankert. Het streven is om deze AMvB per 1 juli 2025 in te laten gaan, zodat deze naadloos aansluit op de gedoogsituatie.

Wat betreft de handhaving is het een misvatting dat buitenlandse voertuigen niet beboet kunnen worden. Het enige verschil is dat de handhaving bij buitenlandse voertuigen niet automatisch kan maar met behulp van handhavers op straat moet gebeuren. Gemeenten hebben hier handhaving op aangekondigd zodat ook buitenlandse voertuigen beboet worden wanneer zij onterecht de zero-emissiezone inrijden. Ook blijft het Rijk op bilateraal en Europees niveau inzetten op automatische gegevensuitwisseling met andere landen voor dit type overtredingen.

Het kabinet heeft besloten dat in het kader van het interdepartementale regeldrukreductieprogramma de aansluiting wordt uitgewerkt van de rapportageverplichting werkgebonden personenmobiliteit op andere rapportageverplichtingen. Ook wordt in dat programma nader onderzocht of er vereenvoudigingen en verbeteringen mogelijk zijn om de regeldruk omlaag te brengen. Op 9 december heeft de Minister van EZ dit kenbaar gemaakt in een brief aan de Tweede Kamer over het Actieprogramma Minder Druk Met Regels.<sup>2</sup>

### **Circulaire economie**

Op het gebied van circulaire economie vroegen VNO-NCW en MKB-Nederland onder meer aandacht voor verschillende aspecten, waaronder een aanpak middels waarde-ketens, de sturende kracht van de overheid, investeringszekerheid en extra middelen, circulaire plastics en biograndstoffen.

#### *Waarde-ketens*

In de aanpak zoals geformuleerd in het Nationaal Programma Circulaire Economie wordt binnen het kabinet samengewerkt onder regie van IenW, gericht op het circulaire maken van prioritaire ketens en product-groepen. Hierbij zijn de beleidsdepartementen verantwoordelijk voor circulariteit op hun eigen beleidsterrein, zo is EZ verantwoordelijk voor de Circulaire Maakindustrie en het Ministerie van VRO voor de circulaire bouw van woningen en kantoren. In de actualisatie van het NPCE zal de nadruk liggen op een goede en zorgvuldige uitvoering van het NPCE. Daarnaast heeft IenW aangekondigd verdere stappen te zetten om deze dialoog te structureren om zo als overheid en bedrijfsleven gezamenlijk knelpunten op te lossen en een volgende stap te zetten in de transitie.

#### *Sturende kracht van de overheid*

Als het gaat over de sturende kracht van de overheid zijn inkopen en aanbesteden belangrijke instrumenten voor het behalen van onze maatschappelijke doelen. De overheid moet zich daarbij een koploper tonen. Onder coördinatie van IenW zet het kabinet in samenwerking met de drie koepels van medeoverheden, IPO, VNG en de Unie van Waterschappen, zich in om maatschappelijk verantwoord opdrachtgeven en inkopen bij alle overheden te stimuleren. Dit verloopt via het Nationaal plan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen 2021–2025 dat momenteel geëvalueerd voor het vervolg vanaf 2025. Ook zullen het Rijk en de medeoverheden de komende periode samen optrekken om Circulair Inkopen te versnellen. De samenwerking in de keten ten aanzien van productgroepen waar overheidsinkoop echt het verschil kan maken, is daarbij essentieel.

#### *Uitvoeringsgerichte aanpak, investeringszekerheid en middelen*

In de uitvoeringsgerichte aanpak van het NPCE is er voor de product-ketens met de meest negatieve (milieu-)impact concrete doelen en beleid ontwikkeld, dit zijn consumptiegoederen, kunststoffen, de bouw en de maak-industrie. De afgelopen jaren is al fors geïntensiveerd met extra middelen uit het Nationaal Groeifonds en het Klimaatfonds om de circulaire economie te stimuleren. In het Groeifonds zijn precies op de

<sup>2</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?did=2024D48663&id=2024Z20610](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?did=2024D48663&id=2024Z20610)

waardeketens chemie, bouw en energietransitie, die in de brief van VNO-NCW en MKB-Nederland als focusgebieden worden genoemd, door de overheid honderden miljoenen toegekend aan verschillende programma's. Dit gaat om de programma's Biobased Circular, Circular PlasticsNL, Toekomstbestendige Leefomgeving, SolarNL en Material Independence & Circular Batteries. Deze programma's lopen door tot 2030 of nog langer. Daarnaast wordt in de innovatiesubsidies van het Ministerie van KGG (EKOO, MOOI, DEI) al veel mogelijk gemaakt aan het ontwikkelen en opschalen van circulaire innovaties. Hiervoor is begin 2023 geld uit het Klimaatfonds vrijgemaakt. De innovatieregelingen zullen in de komende jaren opengesteld worden om circulaire innovaties te blijven ondersteunen. De Ministeries van KGG en IenW werken hierin goed samen.

Het Ministerie van IenW maakt daarnaast deel uit van de werkgroep Circulaire Economie van het Platform voor Duurzame Financiering. Deze werkgroep werkt eraan om circulaire overwegingen in 2030 integraal onderdeel te laten zijn van financieringsaanvragen en investeringsbeslissingen. De financiële sector, vertegenwoordigd in de Kopgroep van het Platform, heeft de ambitie om de mogelijkheden voor financiering van circulair te vergroten. Een van de acties betreft de door de Kopgroep ontwikkelde Circular Risk Scorecard, een instrument om financiering van circulaire businesscases tot business as usual te maken.

VNO-NCW en MKB-Nederland vragen naast uitvoering en investeringszekerheid ook om extra middelen. Daarbij wordt de SDE++ als mogelijke bron voor extra middelen als voorbeeld genoemd. Helaas is de SDE++ geen geschikt instrument gebleken om nieuwe circulaire technieken te kunnen uitrollen, omdat het PBL er geen eenduidige berekeningen kon uitvoeren omdat voor veel van deze nieuwe technieken nog geen onafhankelijk te verifiëren onrendabele top kan worden vastgesteld. Het is wel van belang om te kijken of de onrendabele top van innovatieve technieken op een andere manier kan worden gesteund. Op dit moment laten de Ministeries van IenW, Financiën, Economische Zaken en Klimaat en Groene Groei onderzoeken of en hoe slimme financiële prikkels circulaire ondernemers zouden kunnen helpen, want veel bedrijven hebben moeite om de circulaire businesscase rond te krijgen. De Minister van KGG zal de Kamer naar verwachting in april of mei informeren hierover.

### *Circulaire plastics*

Het kabinet is zich ervan bewust dat de plasticsector (zowel *virgin* als gerecycled plastic) in Europa en in Nederland zich in een moeilijke situatie bevindt. Het is dus zaak dat er structureel iets gaat veranderen aan de markt voor circulair plastic.

Daarom treft het kabinet ook een combinatie van verschillende maatregelen. Op Europees niveau doet Nederland dat door samen met andere lidstaten via een Joint Statement de Europese Commissie op te roepen om te komen met plan om het gebruik van duurzame koolstof in de chemie te stimuleren. Om de recycelaatmarkt en de circulaire plasticketen te verbeteren blijft Nederland pleiten voor het verplicht toepassen van recycelaat én biograndstoffen, onder meer om de vraag hiernaar te versterken en hoogwaardige recycling te stimuleren. Ook bespreekt het kabinet met de Commissie welke mogelijkheden er zijn om de polymeer- en recycelaatproductie beter te ontwikkelen en te beschermen. Nationaal werkt het kabinet aan een visie en een transitiepad voor het gebruik van duurzame koolstof in de chemie. Daarnaast neemt het kabinet maatregelen om de recycelaatmarkt te verstevigen, namelijk met een circulaire plasticnorm en een plastic heffing. Het kabinet is zich bewust van de

economische consequenties die dit kan hebben en blijft de sector daarom ook bij de verdere uitwerking intensief betrekken.

### *Biograndstoffen*

Bij het opstellen van een biograndstoffenstrategie zal de input van stakeholders betrokken worden.

### **Industrie en omwonenden en VTH**

VNO-NCW en MKB-Nederland vragen aandacht voor de industrie en omwonenden en het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving.

Het klopt dat groene fabrieken in Nederland verkozen worden boven grijze industrie elders. De OVV stelt daarnaast in het rapport «Industrie en Omwonenden» dat het niet vanzelfsprekend is dat de gezondheid van omwonenden voldoende wordt beschermd. In de actieagenda Industrie en Omwonenden wordt er op verschillende manieren onderzocht hoe deze bescherming beter kan. Dit gebeurt onder andere door te kijken hoe invulling kan worden gegeven aan het meenemen van gezondheid onder de Omgevingswet. Hierin worden de best beschikbare technieken en preventieve maatregelen zeker meegenomen, maar ook het nauwer betrekken van GGD'en, en wordt de mogelijkheid tot het opstellen van een Gezondheidseffectrapportage en die een plaats geven in het vergunningbeleid beoordeeld. Hiernaast wordt onder de Actieagenda bekeken wat er nodig is om nieuwe EU-wetgeving zo effectief mogelijk te implementeren, door bijvoorbeeld te kijken naar het vastleggen van Best Beschikbare Technieken in algemene regelgeving.

De door VNO-NCW aangehaald Europese Industrial Emissions Directive (hierna IED) benoemt dat de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu als geheel waarborgen een belangrijk uitgangspunt is. De IED beschrijft ook dat het bereiken van een hoog niveau van bescherming door lagere emissieniveaus soms tegenstrijdig kan zijn bij het ontwikkelen van effectievere en vernieuwende technieken. Daarom is in de IED een bepaling over opgenomen om in een bepaalde situatie flexibeler met emissieniveaus om te kunnen gaan. Waarbij het strengst haalbare niveau voor de specifieke installatie wel het uitgangspunt blijft. Bij de implementatie van de herziene IED wordt geen «extra» nationaal beleid meegenomen. Dit ook in verband met Aanwijzing 9.4 van de Aanwijzingen voor de Regelgeving.

### *Capaciteit bij toezichthouders*

VNO-NCW benadrukt in haar brief het belang van voldoende capaciteit en kennis bij regionale toezichthouders. Dit belang onderschrijft lenW. Gemeenten en provincies zijn bevoegd gezag voor de uitoefening van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) in het milieudomein. Zij hebben een deel van deze taken verplicht ondergebracht bij omgevingsdiensten. Het is dan ook primair de verantwoordelijkheid van de bevoegde gezagen de capaciteit en kennis van de vergunningverleners en toezichthouders op orde te brengen en te houden.

### *Kennisinfrastructuur VTH*

In aanvulling hierop financiert lenW de kennisinfrastructuur VTH die tot doel heeft om kennisontwikkeling en kennisdeling bij omgevingsdiensten te vergroten. Hiertoe is door de omgevingsdiensten een aantal actuele thema's gekozen. De kennisinfrastructuur zorgt ervoor dat overal in



Nederland bij alle diensten men beschikt of toegang heeft tot die actuele kennis. Ook werkt lenW samen met het Ministerie van Klimaat en Groene Groei om expertteams bij Omgevingsdiensten extra te ondersteunen voor specifieke projecten. Uit een verkenning naar versnellingsmogelijkheden voor vergunningverlening blijkt dat het strategisch inrichten van het voortraject ook helpend is om inzicht te verkrijgen in wanneer en welke ambtelijke kennis en capaciteit in het vervolg proces nodig is. Daarnaast heeft lenW dit jaar een landelijke arbeidsmarktcampagne voor omgevingsdiensten gefinancierd om zo mensen te interesseren voor het boeiende werk bij een omgevingsdienst en in tijden van krapte op de arbeidsmarkt te zorgen voor voldoende personeel. Omgevingsdienst NL geeft aan dat er veel positieve reacties zijn op de campagne en dat mensen zich op basis hiervan melden bij de verschillende omgevingsdiensten. Hierover is de Kamer eerder ook geïnformeerd.

Veel specialistische kennis is bekend bij de vergunning plichtige bedrijven. VNO-NCW kan ook een rol spelen in de informatiedeling tussen deze bedrijven en de bevoegde gezagen om het proces van vergunningverlening en toezicht te vergemakkelijken.

### **Tot slot**

Nederland staat aan de vooravond van een aantal grote maatschappelijke transitie's. Dat kan het kabinet niet alleen, samenwerking met maatschappelijke partners en het bedrijfsleven is van groot belang. Het kabinet kijkt uit naar een nauwe samenwerking met VNO-NCW en MKB-Nederland.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
Ch.A. Jansen