

Vergaderjaar 2022–2023

36 350 XII

**Wijziging van de begrotingsstaten van het
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII)
voor het jaar 2023 (wijziging samenhangende
met de Voorjaarsnota)**

Nr. 3

**VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN
ANTWOORDEN**

Vastgesteld 23 juni 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 1 juni 2023 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 20 juni 2023 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

1

Vraag:

Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang, effectiviteit en doelmatigheid van de projecten die in het kader van het Nationaal Groeifonds naar de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) worden overgeheveld?

Antwoord:

Na de toekenning van een projectvoorstel wordt de voortgang van de investering gemonitord. Dit is een onderdeel van het takenpakket van de NGF-commissie. Per voorstel worden rapportages over afgesproken mijlpalen en kpi's opgesteld, waarmee de NGF commissie een oordeel kan vormen over de voortgang en het doelbereik van lopende projecten en van de ontwikkeling van het fonds als geheel. In het jaarverslag van het NGF wordt verantwoording afgelegd over de selectie aan investeringsvoorstellen, de uitvoering en de verwachte bijdrage aan de groei.

2

Vraag:

Kan in een schematisch overzicht aangegeven worden welke bestuurslaag (Rijk, waterschappen, provincies, gemeenten) welke wettelijke taken heeft ten aanzien van het waterbeleid? En kan hierbij ook aangegeven worden welke taken met de invoering van de Omgevingswet veranderen?

Antwoord:

Hieronder zijn op hoofdlijnen per bestuurslaag de taken en bevoegdheden ten aanzien van waterbeleid weergegeven. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet vindt geen wezenlijke verschuiving plaats van deze taken of bevoegdheden tussen de bestuurslagen. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft wel invloed op de instrumenten en gebruikte terminologie, zo wordt de keur vervangen door een waterschapsverordening en het nationaal waterplan en beheerplan voor de rijkswateren door het nationaal waterprogramma. Bij het uitvoeren van taken en bevoegdheden wordt onderling afgestemd, enerzijds tussen genoemde bestuurslagen, anderzijds met andere bewindspersonen als waterbeleid raakt aan andere beleidsterreinen, zoals landbouw, natuur of ruimtelijke ordening.

De Minister van IenW:

- Stelt het nationaal waterplan vast
- Stelt het beheerplan voor de rijkswateren vast
- Stelt algemene rijksregels
- Is verantwoordelijk voor het beheer van rijkswateren (oa. kwaliteit, peilbeheer oppervlaktewateren), waarbij onder beheer ook wordt begrepen bevoegd gezag tav vergunningverlening, toezicht en handhaving
- Is verantwoordelijk voor primaire waterkeringen

De provincies:

- Stellen regionale doelen in de regionale waterplannen
- Stellen algemene regels in de provinciale verordeningen

De waterschappen:

- Stellen het beheerplan voor de regionale wateren vast
- Stellen algemene regels in de keur
- Zijn verantwoordelijk voor het beheer van regionale wateren (o.a. kwaliteit, peilbeheer oppervlaktewateren), waarbij onder beheer ook wordt begrepen bevoegd gezag tav vergunningverlening, toezicht en handhaving
- Zijn verantwoordelijk voor regionale waterkeringen
- Zijn verantwoordelijk voor het zuiveren van stedelijk afvalwater

De gemeenten:

- Dragen zorg voor de riolering
- Zijn verantwoordelijk voor de stedelijke grondwaterstand

3

Vraag:

Wat is de status van de innovaties ten aanzien van het kunnen saneren van door pfas-stoffen vervuilde grond? Welke bouwlocaties zijn vervuild door pfas-stoffen waardoor bouwprojecten worden vertraagd? Welke kosten zijn gemoeid met het saneren van door pfas-stoffen vervuilde (bouw)locaties?

Antwoord:

Er wordt op dit moment veel onderzoek gedaan naar innovatieve technieken en er vinden experimenten plaats. Voor verontreinigde grond is de meest toegepaste saneringsmethode ontgraving en afvoer naar een extractieve grondreiniger of stortplaats. Bij extractieve grondreiniging worden de schone zandige delen gescheiden van de fijne fractie waarin de verontreinigingen worden geconcentreerd. De fijne fractie wordt gestort, de zandfractie is geschikt voor hergebruik. Voor verontreinigd grondwater, is de meest gebruikte saneringsmethode op dit moment het oppompen van het grondwater waarna de PFAS uit het water wordt gezuiverd (bijvoorbeeld middels actieve koolfilters). De Staatssecretaris op dit moment bezig met de uitvoering van de motie van de leden Haverkort (VVD), Beckerman (SP) en Krul (CDA) welke mogelijkheden er zijn om de sanering van met PFAS-stoffen vervuilde locaties met behulp van innovatieve technieken te versnellen (Kamerstuk 35 334, nr. 241). Na een eerste landelijke inventarisatie van PFAS-aandachtslocaties, waarvan uw Kamer vorig jaar zomer de resultaten zijn toegestuurd (Kamerstuk 35 334, nr. 190), zijn de diverse bevoegde gezagen verder gegaan met onderzoek. Hieruit blijkt dat de locaties waar de hoogste PFAS-concentraties worden gevonden voornamelijk de locaties zijn waar daadwerkelijk PFAS is geproduceerd en locaties waar in het verleden brandblusschuim is gebruikt, hetzij voor oefeningen, hetzij voor het daadwerkelijk blussen van branden. Aangezien de bevoegde gezagen aan de lat staan om te beoordelen welke maatregelen nodig zijn om locaties eventueel te saneren, is er geen zicht op het totaal aantal bouwprojecten dat vertraagd zou zijn. De kosten voor sanering hangen sterk samen met de saneringsmaatregelen die nodig zijn. Het principe «de vervuiler betaalt» is ook bij PFAS-verontreinigingen van toepassing. Bevoegde gezagen zullen zoveel mogelijk de veroorzaker aanspreken op de vervuiling. In de gevallen dat dit niet lukt, ondersteunt lenW de bevoegde gezagen middels specifieke uitkeringen als onderdeel van de bodemafspraken, waarover u eind vorig jaar bent geïnformeerd (Kamerstuk 30 015, nr. 111). In 2021 en 2022 is € 22 miljoen en € 12 miljoen aan de bevoegde gezagen uitgekeerd voor de aanpak van bodemverontreiniging met PFAS.

Dit maakt onderdeel uit van een bredere ondersteuning van de bevoegde gezagen voor onderzoek, sanering en beheersing van bodemverontreiniging met bijvoorbeeld zware metalen, oplosmiddelen en olie gerelateerde stoffen. Over het algemeen gaat het om historische verontreinigingen. In totaal is hiervoor tot en met 2030 jaarlijks € 71,5 mln. gereserveerd.

4

Vraag:

Hoeveel reizigers zijn er op dit moment in het openbaar vervoer (ov) ten opzichte van het jaar voor de coronapandemie? Kan dit worden uitgesplitst naar spoor, regionaal ov en stadsvervoer?

Antwoord:

Het landelijk aantal reizigers schommelt de afgelopen periode rond 85% t.o.v. 2019. Het OV-gebruik op weekenddagen is vaak 100% of hoger, waarbij woon-werkverkeer op werkdagen nog achterblijft. Uitgesplitst naar type vervoer komt het neer op een bezetting van 87% voor stadsvervoer, 82% in het streekvervoer en 85% bij vervoer door NS.

5

Vraag:

Hoeveel budget komt NS momenteel tekort voor de exploitatie?

Antwoord:

De definitieve cijfers over de exploitatie van de huidige concessie zijn momenteel nog niet bekend. Het definitieve beeld van de cijfers volgt in de verantwoording van de HRN-concessie over 2023 die volgende jaar zomer beschikbaar komt. Deze informatie is bedrijfsvertrouwelijk en niet openbaar. Openbare financiële informatie over treingerelateerde activiteiten in Nederland (totaal stations en HRN-concessie) is gepubliceerd in het jaarverslag over 2022 van de NS groep.

6

Vraag:

Hoeveel budget komen regionale vervoerders tekort voor de exploitatie?

Antwoord:

De vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Den Haag-Rotterdam en de provincies zijn verantwoordelijk voor het regionale OV. Wanneer er (vanwege veranderde reizigerspatronen) sprake is van een exploitatie-tekort zullen vervoerders en overheden met elkaar in gesprek gaan. Er kan bijvoorbeeld gekeken worden naar een optimalisatie van het aanbod, of besloten worden de exploitatiesubsidie te verhogen. Iedere regio kent zijn eigen vraagstukken en hier wordt op verschillende manieren mee omgegaan. Met het uitwerken van de vervoerplannen 2024 geven de decentrale overheden invulling aan hun verantwoordelijkheid en adresseren daarbij regionale vraagstukken.

Omdat per regio bepaald wordt hoe om te gaan met eventuele vraagstukken en welk OV-aanbod passend is, is het niet mogelijk om te spreken van een tekort in de vorm van een cijfer. Dit is namelijk sterk afhankelijk van de keuzes die de verantwoordelijke overheden de komende tijd zullen maken. Daarbij speelt ook de verdere ontwikkeling van de reizigersinkomsten een grote rol.

7

Vraag:

Wat zijn de concrete gevolgen voor NS als het tekort op de exploitatie niet wordt opgelost? Hoeveel procent minder treinen kan NS dan rijden of met welk percentage moeten de tarieven dan worden verhoogd?

Antwoord:

Zoals ook in het antwoord op vraag 5 is aangegeven, zijn de definitieve financiële cijfers over de exploitatie van de huidige concessie over 2023 nog niet bekend. Zolang de definitieve cijfers nog niet zijn vastgesteld, kan er geen mededelingen gedaan worden over de concrete gevolgen van een eventueel tekort.

8

Vraag:

Hoeveel meer budget hebben NS en de regionale vervoerders nodig om de nieuwe cao-afspraken uit te kunnen voeren zonder dat er op de

dienstregeling hoeft te worden bezuinigd? Kan dit bedrag worden toegelicht?

Antwoord:

Het sluiten van een cao en het invullen van bijhorende financiering zijn onderdeel van de bedrijfsvoering van vervoerders. Het is daarom niet bekend hoeveel extra middelen vervoerders moeten aanwenden bij de invulling van nieuwe cao-afspraken. Vervoerders zijn uiteraard wel gehouden aan concessie-eisen t.a.v. het voorzieningenniveau, een wijziging in de personeelskosten geeft hierbij geen ruimte voor bezuinigingen op de dienstregeling.

9

Vraag:

Kan een toelichting worden gegeven op het actuele personeelstekort in het ov? Hoeveel machinisten zijn er (ongeveer) te weinig? Hoeveel conducteurs zijn er (ongeveer) te weinig? Hoeveel buschauffeurs zijn er (ongeveer) te weinig? Hoeveel onderhoudspersoneel is er (ongeveer) te weinig? Hoeveel veiligheids- en servicemedewerkers zijn er (ongeveer) te weinig?

Antwoord:

Het openbaar vervoer kampt, net als vele andere sectoren in Nederland, met een personeelstekort. Hierop is door veel vervoerders besloten om de dienstregeling af te schalen, om zo de betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten, en de werkdruk van het personeel te beheersen. Door vervoerders worden verschillende maatregelen ingezet om het personeelstekort en ziekteverzuim terug te dringen. Beeld is dat deze maatregelen positieve impact hebben, waarbij er ook begrip is voor het feit dat het effectueren van de maatregelen enige tijd kan kosten.

Voor NS geldt dat de beschikbare capaciteit van hoofdconducteurs en machinisten zich positief ontwikkelt. NS geeft aan dat de werving sinds vorig najaar sterk verbeterd is en dat de opleidingsklassen vol zitten. Bij de hoofdconducteurs vertaalt zich dit al uit in een hogere beschikbaarheid. Bij de machinisten wordt dit (gelet op een langere opleidingsduur) pas vanaf dit najaar zichtbaar. NS heeft het ministerie geïnformeerd dat zij het komende jaar ongeveer 280 conducteurs en 65 machinisten wil werven en dat haar verwachting is dat dat lukt. Voor Veiligheid- & Servicemedewerkers is het aantal openstaande vacatures voor het komende jaar volgens NS ongeveer 75. NS geeft aan op dit moment voldoende personeel te hebben om de huidige dienstregeling te rijden.

Als concessieverlener voor het hoofdrailnet stuurt het ministerie NS aan op haar prestaties, en de naleving van afspraken uit de concessie. NS is, net als de regionale vervoerders, zelf verantwoordelijk voor (de inrichting van) haar eigen bedrijfsvoering, en dient zorg te dragen voor afdoende personeel.

10

Vraag:

Kan over het afgelopen jaar worden aangegeven hoeveel procent van de treinen uit is gevallen als gevolg van personeelstekort? Kan dit uitgesplitst worden naar de hoofdrailnetconcessie en regionale concessies?

Antwoord:

Om ondanks personeelstekorten een zo betrouwbaar mogelijke dienstregeling te kunnen bieden, heeft NS haar dienstregeling in 2022 met gemiddeld ongeveer 8% afgeschaald (gemeten in treinkilometers). Dat is volgens NS grotendeels toe te rekenen aan het personeelstekort, maar

deels ook aan de impact van corona in het begin van 2022. NS geeft aan dat het percentage ongeplande uitval vrijwel overeenkomt met andere jaren. NS geeft aan te verwachten dat de personeel gerelateerde uitval een relatief klein aandeel hiervan uitmaakt. In de zomermaanden en begin van het najaar is dit aandeel relatief gezien wat hoger geweest.

Ook voor wat betreft regionale concessies geldt dat sommige vervoerders vanwege de personeelstekorten hun dienstregeling (in overleg met de verantwoordelijke provincies) tijdelijk en beperkt hebben bijgesteld. Precieze en objectieve informatie over uitval bij regionale treinconcessies heeft het ministerie niet. Dergelijke cijfers worden jaarlijks achteraf gepubliceerd door CROW in «de staat van het regionale openbaar vervoer». De meest recente publicatie gaat over 2021.

11

Vraag:

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot het personeelstekort bij de verkeersleiding van ProRail?

Antwoord:

ProRail heeft diverse maatregelen genomen om het personeelstekort bij de verkeersleiding tegen te gaan¹. Dit heeft effect want het personeelstekort is in 2022 gedaald van 76 naar 44 fte. In 2022 zaten de opleidingen voor de verkeersleiding vol en in 2023 breidt ProRail de opleidingscapaciteit verder uit. ProRail schat de risico's voor de reiziger en verlader als beperkt in en blijft werken aan de uitvoering van het maatregelenpakket.

12

Vraag:

Wat is de reden dat NS op bepaalde intercitytrajecten vaak met sprintertreinstellen rijdt (bijvoorbeeld Leiden-Utrecht)? En hoe wordt bepaald op welke trajecten dit gebeurt? Past dit binnen de bestaande concessieafspraken?

Antwoord:

In de concessie wordt NS gevraagd haar materieelinzet zo te plannen dat reizigers met voldoende comfort kunnen reizen, maar worden geen specifieke materieeltypes voorgeschreven op bepaalde trajecten.

NS geeft aan dat de incidentele inzet van sprintertreinstellen op intercitytrajecten verschillende oorzaken kan hebben. Tussen Leiden en Utrecht rijdt NS met lichter sprintermaterieel in plaats van (zware) Intercity's in verband met de baanstabieleit op dit traject. NS geeft aan dat het op andere trajecten te maken heeft met de beschikbaarheid van verschillende materieelsoorten, maar dat het uitgangspunt is om zoveel mogelijk het passende materieel in te zetten.

13

Vraag:

Kan over de afgelopen zes maanden een overzicht gegeven worden van het aantal drukmeldingen in treinen op de tien trajecten waar de meeste meldingen over zijn ontvangen? Welke trajecten zijn dit? Hoeveel meldingen komen er ongeveer binnen? En wat is er concreet op deze trajecten met deze meldingen gedaan?

Antwoord:

NS heeft laten weten dat ze de drukte op verschillende manieren monitort. Het belangrijkste is de monitoring op basis van in- en uitcheckdata. In

¹ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2021–2022 en 2022–2023, 29 984, nrs. 948, 958, 976 en 1056.

2022 zag NS dat de grootste drukte zich voordeed op de trajecten Amsterdam – Eindhoven, Utrecht-Arnhem, Utrecht Schiphol en Schiphol-Rotterdam. Op die trajecten heeft NS in oktober treinen verlengd. NS geeft aan dat er, mede door het verlengen van treinen, sinds de dienstregeling 2023 minder sprake is van drukke treinen en dat ze dit ook terugziet in de druktemeldingen. Uitzondering hierop is de HSL-Zuid, waar het tussen Rotterdam en Breda voornamelijk in de spits druk is. NS wil daar vanaf september op de drukste momenten treinen gaan toevoegen, zodra de personele capaciteit dit toelaat.

14

Vraag:

Kan een vergelijking worden gegeven tussen het gemiddelde opstap- en kilometertarief van de trein in Nederland en dat in onze buurlanden?

Antwoord:

Er kan geen eenduidige vergelijking worden gemaakt tussen gemiddelde opstap- en kilometertarieven per land, omdat die gegevens niet beschikbaar zijn. Vergelijking tussen het gemiddelde prijspeil per land vergt inzicht in (a) het totaal aantal reizigers, (b) het totaal aantal reizigerskilometers, (c) de tariefopbrengsten inclusief opbrengsten uit collectieve regelingen, zoals subsidies en de OV-studentenkaart. Voor een realistische vergelijking is ook inzicht nodig in de aandelen van de verschillende marktsegmenten zoals regionaal spoorvervoer, voorstedelijk vervoer, lange afstandsvervoer en hogesnelheidsvervoer.

15

Vraag:

Wat doet de rijksoverheid concreet om spreiding van reizigers over de dag zoveel mogelijk te bevorderen?

Antwoord:

Spreiding van reizigers is een belangrijke manier om tot duurzame mobiliteit en een optimale benutting van de capaciteit op de netwerken te komen. In het MIRT 2022 heeft lenW voor de komende jaren weer afspraken gemaakt met regionale overheden². Afgesproken is dat regionale overheden en lenW blijven investeren in het stimuleren en faciliteren van werkgevers om de werkgebonden mobiliteit te verduurzamen en het reisgedrag ten tijde van corona te bestendigen. Dit betekent meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week³. Onder andere via het platform «Zo Werkt Het» wordt daarom aan spreiding van kennis over de mogelijkheden van verduurzaming gewerkt.

16

Vraag:

Hoeveel procent van de regionale grensoverschrijdende treinen (zoals Groningen – Leer, Oldenzaal – Bad Bentheim, Enschede – Gronau, Arnhem – Emmerich, Venlo – Kaldenkirchen, Heerlen – Aken, Maastricht – Luik en Roosendaal – Essen) is het afgelopen jaar uitgevallen door personeelstekort?

Antwoord:

De impact van personeelstekorten op kort-grensoverschrijdende verbindingen was beperkt. Een ronde langs de verschillende concessieverleners laat een uitval zien vanwege personeelstekorten in de range van 0,20% tot 0,9% met een beperkte uitschieter naar 3%.

² Kamerstuk 36 200-A-9.

³ Kamerstuk 36 200-A-9

17

Vraag:

Hoeveel fte werkt er bij het Ministerie van IenW op het gebied van ov? Hoe heeft het aantal fte's zich de afgelopen vijf jaren ontwikkeld?

Antwoord:

Er werkt momenteel 103,8 fte bij het Ministerie van IenW direct aan het OV. Het aantal fte is de afgelopen vijf jaar stabiel geweest (gemiddeld 100,5 fte).

18

Vraag:

Op welke wijze wordt ervoor gezorgd dat onzekere en soms onvoorspelbare planning van werkzaamheden negatieve invloed heeft op de mogelijkheden om internationale (nachttreinen) te reserveren? En hoe informeert NS reizigers actief dat voor sommige nachttreinen er vanwege werkzaamheden niet via de NS-website geboekt kan worden, maar wel via de site van de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)?

Antwoord:

Werkzaamheden kunnen voor reizigers vervelend zijn, maar zijn wel noodzakelijk om ook op langere termijn treinen te kunnen blijven rijden. Vervoerders en infrabeheerders proberen daarbij uiteraard de hinder voor reizigers zo beperkt mogelijk te houden. Bij werkzaamheden wordt door vervoerders gezien of bepaalde reizen gemaakt kunnen worden of dat dit alleen voor een deel van het traject mogelijk is. Helaas is de volle omvang van de werkzaamheden met enige regelmaat pas kort van tevoren bekend, waardoor de voorbereidingstijd voor aanpassingen ook beperkt is.

Om duidelijkheid te bieden aan reizigers heeft NS besloten voor de Nightjet geen tickets te verkopen voor een aantal data waarop grootschalige werkzaamheden zijn gepland in Duitsland. Daarentegen doet ÖBB nu juist een proef waarbij ze wel tickets verkopen en klanten achteraf op de hoogte te stellen van een eventueel gewijzigde of geannuleerde reis zodra de omvang van de werkzaamheden bekend is. NS volgt deze pilot met belangstelling, maar informeert reizigers niet actief over de proef die ÖBB uitvoert.

19

Vraag:

Kan in een overzichtelijk schema weergegeven worden hoeveel de rijksoverheid jaarlijks netto bijdraagt aan het ov (onderverdeeld in de infrastructuur en het vervoer zelf)?

Antwoord:

Voor het jaar 2023 is bij IenW op het MF ongeveer € 2 miljard beschikbaar voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing van het spoor. Voor de ontwikkeling van het spoor, inclusief megaprojecten art. 17, gaat het om ongeveer € 1,2 miljard.

Daarnaast verstrekt IenW via HXII jaarlijks aan de vervoerregio's Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA) de Brede Doeluitkering (BDU). Het gaat daarbij om een bedrag van ongeveer € 1 miljard. Dit bedrag kunnen de beide regio's inzetten voor verkeer- en vervoeraangelegenheden in hun regio. Een deel van de BDU wordt besteed aan aanleg, beheer, onderhoud en vervanging van (rail)infrastructuur en exploitatie van regionaal OV.

Verder zijn op de OCW-begroting op artikel 11 de kosten van het contract met de OV-bedrijven geraamd. Vanaf 2024 en verder gaat het jaarlijks om ongeveer € 1,2 miljard (prijsspeil 2022).

Voor de bijdragen die vanuit BZK/Provinciefonds aan de exploitatie van regionaal OV worden besteed, verwijs ik naar het antwoord op vraag 20.

20

Vraag:

Kan in een overzichtelijk schema weergegeven worden hoeveel de medeoverheden jaarlijks netto bijdragen aan het ov (onderverdeeld in de infrastructuur en het vervoer zelf)?

Antwoord:

Exploitatie *In duizenden euro's

2019 – 640.032

2020 – 640.235

2021 – 672.061

2022 – 735.091

In het kader van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) en transitievangnet (TVOV) ontvangt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bedrijfsvertrouwelijke informatie over de financiering van het regionale OV. Voor de beantwoording van de vraag is niet-vertrouwelijke en niet-openbare informatie over de exploitatiebijdragen van medeoverheden uit de monitor genomen.

Onderdeel van de BVOV- en TVOV-afspraken is dat concessies die gebruik maken van de steunregelingen hun toegezegde exploitatiebijdrage ongewijzigd laten.

Het is niet mogelijk om de investeringen in de regionale OV-infrastructuur geheel te ontwarren van bredere mobiliteitsinvesteringen, zo rijdt de regionale bus over een provinciale weg. Deze zijn daarom niet opgenomen in de bovenstaande tabel.

21

Vraag:

Wat zijn de concrete streefdoelen van het kabinet voor de komende vijf jaar voor het ov? Hoeveel extra reizigers moeten overstappen naar het ov?

Antwoord:

Het kabinet stelt geen concrete streefdoelen rondom extra reizigers die moeten overstappen naar het ov de komende vijf jaar. Wel is en wordt door het kabinet geïnvesteerd in het aanbod van openbaar vervoer. De afgelopen jaren is via de beschikbaarheidsvergoeding OV het openbaar vervoer op peil gehouden. In 2023 biedt het Kabinet nog een transitiegeling, zodat vervoerders voldoende OV kunnen bieden en zich aan kunnen passen aan veranderingen in het reisgedrag van mensen. Daarnaast investeert het kabinet circa € 4 miljard in infrastructuur voor het openbaar vervoer om nieuwe woonwijken bereikbaar te maken en worden in het MIRT afspraken gemaakt over betere spreiding van reizigers over de dag.

22

Vraag:

Wat zijn de plannen van de Europese Commissie voor wat betreft wetgeving om een gezamenlijk Europees kaartverkoopsysteem voor treinen te realiseren? En wat is de Nederlandse positie hierin?

Antwoord:

De Europese Commissie (EC) bereidt in de 2e helft van 2023 een wetgevend voorstel voor over Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS). In het voorstel zal de EC naar verwachting inzetten op het

bevorderen van innovatie en eerlijke concurrentie in het domein van multimodaal vervoer door het stellen van kaders voor het reserveren, boeken, betalen en uitgeven van tickets door derden. De EC wil hiermee het plannen en boeken van een (Europese) multimodale reis gemakkelijker maken. Door het delen van multimodale mobiliteitsdata dient ook de vindbaarheid en beschikbaarheid van internationale railtickets te verbeteren. IenW verwelkomt een dergelijk initiatief en beschouwt het als een belangrijke bijdrage aan de EU Green Deal. U wordt via de gebruikelijke BNC-procedure geïnformeerd over het kabinetsstandpunt nadat het voorstel door de EC is gepubliceerd.

23

Vraag:

Kan een overzicht gegeven worden over de afgelopen tien jaar van het aantal internationale treinreizigers van en naar Nederland? En wat zijn de prognoses voor de komende jaren?

Antwoord:

Een overzicht van de ontwikkeling van internationale treinreizigers is lastig te geven omdat het gaat om cijfers bij veel verschillende (soms buitenlandse) vervoerders en er sprake is van bedrijfsvertrouwelijkheid. In het algemeen kan gezegd worden dat er sprake was van een stijgende ontwikkeling in de reizigersaantallen voor grensoverschrijdend vervoer in de afgelopen jaren tot en met 2019. Begin 2019 was het de ambitie om vanaf 2025 twee miljoen extra internationale reizigers te vervoeren⁴. Met de 13% groei tot 4 miljoen internationale reizigers bij NS (0,5 miljoen extra reizigers) was een kwart van dat doel al bereikt in 2019⁵. Gedurende de coronapandemie zijn de aantallen flink gedaald. In 2022 zijn de internationale reizigersaantallen hersteld tot het niveau van 2019. 2023 lijkt daar overheen te gaan.

De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021⁶ geeft een beeld van de prognose voor de komende jaren op verschillende modaliteiten, waaronder een beeld bij de potentie van internationaal personenvervoer per spoor, uitgaande van het huidige netwerk. De analyses laten zien dat er nog ruimte is voor groei van het aantal internationale treinen binnen de gereserveerde treinpaden en dat deze leiden tot meer internationale reizigers.

24

Vraag:

Kan worden aangegeven op welk moment NS de afgeschaalde dienstregeling weer kan gaan opschalen? En wat is de volgorde van trajecten waar als eerste weer meer treinen zullen gaan rijden?

Antwoord:

NS stemt haar dienstregeling af op de reizigersvraag. Volgens NS past de huidige dienstregeling qua vervoerscapaciteit goed bij de huidige vraag. Dit jaar verwacht NS in september op verschillende trajecten treinen te kunnen verlengen en enkele treinen toe te kunnen voegen op de HSL-Zuid. NS werkt ondertussen op basis van meest actuele inzichten ten aanzien van personele capaciteit en reizigersvraag aan de dienstregeling voor 2024. Deze zal zij deze zomer consulteren. In dat kader onderzoekt NS verschillende verbeteringen in frequentie en/of capaciteit ten opzichte van de huidige dienstregeling.

⁴ Tweede Kamer, Kamerstukken II, Vergaderjaar 2018 – 2019, 29 984, nr. 813.

⁵ Tweede Kamer, Kamerstukken II, Vergaderjaar 2020 – 2021, 2020D48640.

⁶ Tweede Kamer, Kamerstukken II, Vergaderjaar 2020 – 2021, 31 305, nr. 328.

25

Vraag:

Zijn er cijfers bekend van hoeveel automobilisten overwegen om over te stappen op het ov als dat voor hen aantrekkelijk genoeg is? Kan hierbij aangegeven worden wat ervoor nodig is om meer automobilisten over te laten stappen? Zit dit vooral op het prijsaspect of zijn andere factoren belangrijker?

Antwoord:

Er zijn geen cijfers van hoeveel automobilisten overwegen om over te stappen op het OV als dat voor hen aantrekkelijk genoeg is. Uit het KiM onderzoek *Effecten tariefverlagingen in het ov* uit 2022 blijkt dat verlaging van de OV-tarieven geen effectieve maatregel is om mensen ertoe te bewegen vaker het OV te nemen in plaats van de auto. Een combinatie van maatregelen is effectiever om een verschuiving van auto- naar ov-gebruik te bewerkstelligen. Bijvoorbeeld door het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken met parkeerbeleid of een km-heffing en het tegelijkertijd het OV juist aantrekkelijker te maken door het verlagen van tarieven of door het verhogen van het aanbod en de kwaliteit. Daarbij geldt dat het effect op autogebruik relatief gezien kleiner is dan op het OV-gebruik omdat de omvang van automobilititeit in Nederland ongeveer vijf keer zo groot is als het OV.

26

Vraag:

Zijn in Nederland varianten onderzocht om net als in bijvoorbeeld Duitsland (49 euro-tickets) te investeren in het betaalbaarder maken van het ov? Zo ja, wat waren de uitkomsten van deze onderzoeken? En kunnen deze, als ze bestaan, met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord:

Vervoerders hebben op verzoek van het ministerie een eerste inschatting gemaakt van de mogelijke kosten bij een (tijdelijk) verlaagd OV-tarief. Gegeven het huidige financiële kader is besloten dat verdere en concretere invulling momenteel niet aan de orde is, zoals ook per brief op 21 april kenbaar is gemaakt⁷. Vervoerders zijn gevraagd te blijven innoveren en daarbij mogelijke nieuwe klantproposities te ontwikkelen. Daarbij past ook dat de sector een «panklaar» voorstel ontwikkelt voor een gezamenlijke en aantrekkelijke reizigerspropositie.

27

Vraag:

Welke maatregelen uit het klimaatpakket van het kabinet stimuleren het gebruik van het ov? En wat zijn de te verwachten effecten hiervan?

Antwoord:

In het klimaatpakket zijn geen maatregelen opgenomen die het OV direct stimuleren. Wel stuurt het besluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit, onderdeel van het Klimaatpakket, op verduurzamen van woon-werk en zakelijke mobiliteit. Werkgevers zijn bij dit besluit vrij zelf keuzes te maken op welke manier te verduurzamen. Doordat geen maatregelen worden voorgeschreven is niet te voorspellen wat werkgevers doen en is daardoor ook niet in te schatten wat het effect op het gebruik van het OV zal zijn. Door de ophoging van de ambitie met betrekking tot de CO₂-reductie van 1 naar 1,5 Megaton⁸ wordt stimulering van OV-gebruik wel verwacht.

⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 23 645, nr. 801.

⁸ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 54, motie-Van Ginneken.

28 Vraag:

Moeten de ov-bedrijven voor het komende jaar (2024) de dienstregeling gaan afschalen vanwege tekorten aan budget? Zo ja, kan per concessie aangegeven worden hoeveel procent er bezuinigd moet worden? Hoeveel budget zou er feitelijk nodig zijn om niet te hoeven bezuinigen op de dienstregeling en de huidige dienstregeling ook in 2024 te kunnen rijden? Kunnen de berekeningen worden toegelicht?

Antwoord:

De verantwoordelijke decentrale overheden maken momenteel keuzes ten aanzien van het voorzieningenniveau 2024 en (eventuele extra) exploitatievergoedingen voor het stad- en streekvervoer, zoals ook bij het antwoord op 6 is aangegeven. Het is daarom op dit moment niet mogelijk om aan te geven of er tekorten zijn, in welke mate en welke invloed deze hebben op de dienstregeling. De verdere ontwikkeling van de reizigersinkomsten spelen daarbij ook een grote rol.

NS werkt momenteel aan de dienstregeling voor 2024 en stemt deze zo goed mogelijk af op de reizigersvraag. Op basis van de meest actuele inzichten over reizigersprognoses en personeelscapaciteit werkt NS de dienstregeling verder uit. Hierbij onderzoekt NS verschillende verbeteringen in frequentie en/of capaciteit ten opzichte van de huidige dienstregeling.

29

Vraag:

Is de verhoging van het verplichtingenbudget inzake de uitvoeringskosten van de subsidieregeling sanering verkeerslawaaai nodig vanwege gestegen kosten of omdat er meer locaties gesaneerd kunnen worden?

Antwoord:

De meerjarige opdracht (periode 2023–2026) aan de organisatie die de subsidieregeling onder de Omgevingswet uitvoert, is uitgesteld naar eind 2023 wegens het uitstel van de Omgevingswet.

Daarnaast is de opdrachtverlening voor de uitvoering van de subsidieregeling onder de Wet geluidhinder verstraald. Deze meerjarige opdracht (periode 2023–2025) is niet eind 2022 maar begin 2023 verleend.

De hiermee samenhangende ophoging van het verplichtingenbudget betreft dan ook de uitvoeringskosten voor het verlenen en vaststellen van subsidies. Dit heeft geen directe relatie met hogere kosten voor saneringsmaatregelen of het saneren van meer locaties.

30

Vraag:

Kan worden gespecificeerd waar de extra 1,8 miljoen euro ten behoeve van de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord (SLA) aan wordt besteed? Dus welke projecten hiermee worden gefinancierd?

Antwoord:

De aangehaalde 1,8 miljoen euro betreft reguliere kosten om het Schone Lucht Akkoord uit te voeren. Voor de periode 2020–2023 is € 50 mln. (prijspeil 2020) gereserveerd op het Mobiliteitsfonds (artikel 11) voor het Schone Lucht Akkoord (30 175, nr. 343). De benodigde middelen worden jaarlijks overgeboekt van het Mobiliteitsfonds naar begrotingshoofdstuk XII, waar deze middelen worden verantwoord. De middelen worden gebruikt voor onder meer een Specifieke Uitkering Schone Lucht Akkoord om emissieverlagende projecten te co-financieren en voor opdrachten aan RIVM, Rijkswaterstaat en derden om het programma uit te voeren en te ondersteunen.

31

Vraag:

Wat betekent: «ten laste van het generale beeld»?

Antwoord:

Het was niet mogelijk om dit budget in de begroting van lenW te verwerken binnen het rijksbrede uitgavenkader. Daarom wordt deze kasschuif gefaciliteerd door het rijksbrede uitgavenkader aan te passen. Deze kasschuif was nodig om te zorgen dat de raming van de Coalitieakkoordmiddelen voor de circulaire ketenprojecten aansluiten op de daarvoor afgegeven prognose. Daarom wordt de kasreeks van het meerjarige budget middels een kasschuif aangepast (schuif van € 7 miljoen).

32

Vraag:

Welke bouwmaterialen bevatten inmiddels recycalaat en in welke mate?

Antwoord:

Er is geen centrale rapportage voorhanden die inzichtelijk maakt of en in welke mate bouwmaterialen recycalaat bevatten. In 2022 is er een rapportage opgesteld⁹ ten behoeve van de Transitieagenda Circulaire Bouweconomie, die de materiaalstromen in de B&U en GWW onderzoekt. Deze rapportage concludeert dat 15% van de materialen in de B&U en 45% in de GWW secundaire grondstoffen betreft, oftewel gerecycled of hergebruikt.

33

Vraag:

Welke projecten of activiteiten kunnen geen doorgang vinden door het verlagen van het budget met 7,9 miljoen euro door het inpassen van de Rijksbrede taakstelling?

Antwoord:

Bij de Voorjaarsnota is de technische verwerking van de taakstelling verwerkt. Om deze in te kunnen passen en om het geplande uitvoeringsprogramma zonder majeure aanpassingen door te laten gaan, moeten verschillende herschikkingen binnen de begroting van dit artikel plaatsvinden. Volgens de huidige voorgestelde herschikkingen van middelen is dit mogelijk. Daardoor zijn er op dit moment geen projecten en activiteiten die geen doorgang kunnen vinden door de taakstelling.

34

Vraag:

Wat is de onderbouwing van de toename in de capaciteit voor het Toezicht Bodem en Versterking stelsel kwaliteit bodembeheer (Kwalibo)? Wat is de voorziene toename van de totale capaciteit bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) wanneer alle stelsevaluaties zijn afgerond?

Antwoord:

De uitbreiding van de capaciteit bij de ILT voor toezicht en handhaving op het Kwalibo stelsel is gebaseerd op het plan van aanpak van de Taskforce versterking bodemstelsel, daarover is uw Kamer op 4 april 2022 geïnformeerd (Kamerstuk 30 015, nr 104). Een inschatting is gemaakt welke personele capaciteit en financiële investering (in bijvoorbeeld thema-onderzoeken en ICT middelen) nodig zijn om de verbetermaatregelen uit

⁹ Arnoldussen, et al, *Materiaalstromen in de bouw en infra – Materiaalstromen, milieu-impact en CO₂-emissies in 2019, 2030 en 2050*. EIB en Metabolic, April 2022, via *Materiaalstromen in de bouw en infra – EIB*.

dit plan van aanpak te implementeren. Conform het verzoek van de motie van het lid Hagen (Kamerstuk 30 015, nr. 110) zal de benodigde extra inzet in 2024 worden geëvalueerd.

De schattingen van de capaciteit voor overige stelsels worden gebaseerd op de evaluaties die nu nog lopen. Het is daarom te vroeg daar nu uitspraken over te doen. De bevindingen van dit onderzoek worden in een halfjaarlijkse voortgangsbrief over dit onderwerp opgenomen (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 113).

35

Vraag:

Wordt er in de kosten voor het agentschap KNMI al rekening gehouden met de voorgenomen wetwijziging van de Wet Taken Meteorologie en Seismologie? Zo ja, op welke manier?

Antwoord:

Het proces tot wijziging van de Wet Taken Meteorologie en Seismologie omvat onder meer een uitvoerbaarheidstoets. De uitvoerbaarheidstoets is een gelegenheid om ook het kostenaspect te analyseren.