

Vergaderjaar 2024–2025

29 362

Modernisering van de overheid

T

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 maart 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft schriftelijk overleg gevoerd met de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Stand van de Uitvoering 2023 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief van 10 december 2024.
- Een uitstelbericht van 20 december 2024.
- De antwoordbrief van 5 maart 2025.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
Dragstra

¹ Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR & WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 10 december 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (I&W/VRO) heeft kennisgenomen van de Stand van de Uitvoering 2023 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die op 15 november 2023 door uw ambtsvoorganger en die van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is gepresenteerd.² Deze rapportage is voor de leden van de fractie van de **BBB** aanleiding om een aantal vragen aan u voor te leggen. De leden van de fractie van de **SP** wensen eveneens een aantal vragen te stellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

Rode draden

1. De leden van de fractie van de **BBB** lezen in de rapportage dat generieke – Rijksbreed geldende – wetgeving ten aanzien van het openbaar bestuur, zoals bijvoorbeeld de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Wet open overheid (Woo), veel aanpassingsvermogen vraagt van de uitvoeringsorganisaties. Voor kleinere uitvoeringsorganisaties betekent dit een extra uitdaging: zij moeten aan dezelfde eisen voldoen, maar hebben daarvoor vaak een relatief beperkte capaciteit. De Woo blijkt volgens deze leden nogal wat negatieve bijeffecten te hebben op het gebied van gevraagde capaciteit en claims. Heeft de regering op basis van deze signalen overwogen om terug te gaan naar de Wet openbaarheid van bestuur (Wob)? Zo nee, waarom niet? Wat heeft de regering nodig om een dergelijke beslissing te kunnen nemen?
2. De leden van de fractie van de BBB lezen dat informatie-uitwisseling bij veel uitvoeringsorganisaties wordt belemmerd door de AVG. De regering heeft toegezegd te kijken wat er wel kan. Welke maatregelen kan de regering nemen om deze belemmeringen op te lossen?
3. De toenemende vraag naar compliance vanuit veranderende wetgeving, zoals bijvoorbeeld de AVG, de Woo en de Archiefwet, vergt capaciteit van de verschillende uitvoeringsorganisaties waarbij het afwegen is of expertise wordt ingehuurd of de formatie in dienstverband wordt uitgebreid, aldus de leden van de fractie van de BBB. In ieder geval vergt de toenemende vraag naar compliance inzet van uren en daarmee kosten die zich vertalen in hogere tarieven. Voor veel functies bij de uitvoeringsorganisaties lukt het om de behoefte flexibel in te vullen, maar voor een aantal functies kost dat inmiddels wel enige moeite. Kan de regering aangeven wat de bedoelde strengere regels voor zelfstandigen gaan betekenen?
4. De leden van de fractie van de BBB constateren dat veel uitvoeringsorganisaties met onvoldoende capaciteit kampen om de steeds complexere regelgeving uit te voeren. In hoeverre wordt bij de implementatie van nieuwe regelgeving een inschatting gemaakt van de benodigde handhavingscapaciteit? Is de regering bereid om voortaan een zogenaamde capaciteitsscan uit te voeren bij implementatie van nieuwe wet- en regelgeving? Zo nee, waarom niet?

² Zie Stand van de Uitvoering 2023 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl.

Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

5. De leden van de fractie van de BBB hebben het signaal opgevangen dat de afvoer van Naturally Occuring radioactive Material-afval (NORM-afval) van Nederlandse bedrijven in de knel komt als er grote volumes aan buitenlands NORM-afval worden geïmporteerd omdat de opslagcapaciteit van de hiertoe aangewezen deponieën beperkt is. Zonder afvoerroute van NORM-afval zullen deze bedrijven hun bedrijfsvoering moeten stilleggen. Er is op dit moment geen juridische basis voor de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) om het storten van buitenlands NORM-afval op de deponie te weigeren. Dit signaal lijkt de leden van de fractie van de BBB niet gewenst. Heeft de regering in dit kader inmiddels stappen ondernomen? Zo ja, welke zijn dit?

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

6. De leden van de fractie van de BBB merken op dat het Centraal Bureau voor de uitgifte van Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft aangegeven dat burgers onevenredig zwaar benadeeld kunnen worden door uitvoeringsorganisaties als wet- en regelgeving te strikt wordt nageleefd. Hierbij kunnen inwoners in individuele gevallen soms in de knel komen en het CBR vraagt hiervoor aandacht van het ministerie. Dit betreft de beoordeling van medische rijgeschiktheid. De beleids- en bestuurskern van het ministerie geeft in haar reactie aan het lovenswaardig te vinden dat het CBR in de situatie dat individuele wet- en regelgeving verstrekkende gevolgen kan hebben, steeds zoveel mogelijk poogt maatwerk toe te passen. In hoeverre heeft de regering daadwerkelijk iets gedaan met de vraag van het CBR om aandacht van het ministerie voor deze specifieke regeling? Verder geeft de beleids- en bestuurskern van het ministerie in haar reactie aan dat uit een eerdere verkenning het voormelde door het CBR geschetste beeld niet naar voren is gekomen. Is de regering bereid om – op basis van dit signaal – een nieuwe verkenning uit voeren? Zo nee, is de regering bereid hierover alsnog in gesprek te gaan met het CBR?

IBKI

7. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat de Stichting Vakopleiding Automobiel- en Motorrijwielbedrijf (handelend onder de naam IBKI) aangeeft dat de gevolgen van een «administratieve misser», zoals een verlopen bevoegdheid, het niet kunnen uitoefenen van het beroep, het opnieuw moeten afleggen van examens terwijl kennis en competenties op orde zijn, soms niet in verhouding staan tot de ernst ervan. Wat gaat de regering doen met dit signaal van IBKI? Dit mede gelet op deze tijden van ernstige krapte op de arbeidsmarkt.
8. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering hoe ver zij gevorderd is met de implementatie van het advies van de commissie-Roemer «Van rijles naar rijonderwijs»?

ProRail

9. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat ProRail in het kader van de stikstofproblematiek bij de vergunningaanvraag voor spoorprojecten te maken krijgt met ingewikkelde vergunningstrajecten en complexe en ingewikkelde ecologische onderzoeken die daarvoor nodig zijn. Dit speelt voor ProRail in zowel de bouw- als gebruiksfase van projecten. Hierdoor lopen veel spoorprojecten

vertraging op. Zo moeten bij vergunningsaanvragen de vergunningverleners vaak precies aantonen dat – ondanks geringe stikstofuitstoot – een project binnen de marges van de beschikbare stikstofruimtes past. Vaak is onduidelijk wat vergunningsverleners daarin van ProRail verwachten. Veel bedrijven in verschillende sectoren kampen hiermee. Deze leden vragen de regering in hoeverre een generieke uitzondering in dit kader mogelijk is voor de vitale infrastructuur.

10. De leden van de fractie van de BBB merken op dat aannemers – en daarmee ook ProRail – een plicht hebben om zich te houden aan flora- en faunawetgeving, ook als dat ten koste gaat van de veiligheid op het spoor. Dit resulteert in sommige gevallen in tegenstrijdige wetgeving of kaders voor de uitvoering, bijvoorbeeld in de bekende dassen- en beverproblematiek, de invasieve exoten (Aziatische duizendknoop, berenklauw en smalle raai) en ooievaarsnesten op de bovenleidingen. Wat gaat de regering doen met dit signaal van onder andere ProRail?
11. De leden van de fractie van de BBB constateren dat er geen sprake is van een landelijke consistente en uniforme regelgeving en handhaving van normen. Dit geldt in ieder geval voor milieu-compliance, activiteiten op emplacementen zoals rangeren met gevaarlijke stoffen en eisen die gesteld worden aan brandblusvoorzieningen. Voor een uitvoeringsorgaan dat door het hele land dezelfde activiteiten verricht, is het ontbreken van consistent en uniform beleid op dit thema onwenselijk. Hoe is de regering voornemens om dit te harmoniseren?

RDW (Dienst Wegverkeer)

12. De leden van de fractie van de BBB lezen bij de Dienst Wegverkeer (RDW) dat een toenemende regeldruk een negatief effect kan hebben op de arbeidsvreugde, hetgeen op de lange termijn weer een knelpunt oplevert in het aantrekken en behouden van talent. Wat gaat de regering doen om deze negatieve spiraal te doorbreken?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

Airport Coordination Netherlands (ACNL)

1. De leden van de fractie van de SP vragen de regering op welke wijze de inhoud van de beleidsregel rond krimp rond de Europese Slotverordening, die Airport Coordination Netherlands (ACNL) heeft opgesteld, in elkaar steekt en in de praktijk gaat werken.

Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

2. De leden van de fractie van de SP vragen de regering welke stappen zijn ondernomen om de hersteltijd van (generieke) IV-systemen na een incident bij de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) te verbeteren en op welke termijn dit op orde is.
3. De leden van de fractie van de SP vragen de regering op welke wijze de uitvoeringsachterstanden bij de ANVS worden aangepakt en op welke termijn deze organisatie weer sterk genoeg is om haar taken naar behoren uit te kunnen voeren.
4. Omdat de opslagcapaciteit van de hiertoe aangewezen deponieën beperkt is, kan de afvoer van NORM-afval van Nederlandse bedrijven in de knel komen, aldus genoemde leden. Wat gaat de regering doen om de stort van buitenlands NORM-afval in te perken en op welke termijn, zo vragen de leden van de fractie van de SP.

5. Wat gaat de regering doen met de wens van de ANVS om meer capaciteit en op welke termijn?

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

6. De leden van de fractie van de SP vragen de regering welke bijdrage deze regering gaat leveren aan de door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) gewenste regulering van de rijkschoolmarkt.
7. De leden van genoemde fractie vragen de regering op welke wijze de – door het CBR aangegeven georganiseerde vorm van fraudecriminaliteit – gaat worden aangepakt en op welke termijn hier resultaten van te verwachten zijn.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

8. De leden van de fractie van de SP merken op dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), net als veel van deze organisaties, kampt met een tekort aan voldoende geschoold personeel. Kan de regering een overzicht geven van deze tekorten en de mogelijke gevolgen hiervan voor de luchtverkeersveiligheid?

ProRail

9. De leden van de fractie van de SP vragen de regering op welke wijze de stikstofproblematiek bij ProRail kan worden verbeterd en welke inzet hierop wordt gepleegd.
10. Genoemde leden constateren dat ProRail aangeeft dat door het hele land consistent beleid gewenst is als het gaat om de regels rond rangeerterreinen, waarbij ProRail echter verzuimt te melden dat zij alleen al in Zuid-Holland de afgelopen twee jaar structureel in overtreding is geweest en maar liefst 34 handhavingsverzoeken opgelegd heeft gekregen. Kan de regering aangeven of ProRail van plan is deze handelwijze te verbeteren en, zo ja, op welke termijn?
11. De leden van genoemde fractie vragen de regering welke bestrijdingsmiddelen door ProRail worden toegepast op en rond het spoorweggebied, welke effecten dit heeft op de werknemers en het milieu en op welke wijze wordt gewerkt aan het afbouwen van het gebruik van deze middelen.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief. Een gelijkloidend brief is verzonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
E. Kemperman

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER- STAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2024

Op 10 december 2024 zijn vragen gesteld door de leden van de fracties van de BBB en de SP van de Eerste Kamer over de Stand van de Uitvoering 2023 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, uw kenmerk 176173U en 176173.01U.

Deze vragen kunnen niet binnen de gestelde termijn van vier weken worden beantwoord. De reden van de vertraging is de nog lopende afstemming met betrokken partijen.

Ik zal uw Kamer de antwoorden zo spoedig mogelijk doen toekomen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-
STAAT EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT – OPENBAAR VERVOER EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 maart 2025

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen die zijn gesteld door de leden van de fractie van de BBB en de SP, naar aanleiding van het kennisnemen van de Stand van de Uitvoering 2023 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (I&W/VRO).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
Ch.A. Jansen

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

Rode draden

1. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB lezen in de rapportage dat generieke – Rijksbreed geldende – wetgeving ten aanzien van het openbaar bestuur, zoals bijvoorbeeld de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en de Wet open overheid (Woo), veel aanpassingsvermogen vraagt van de uitvoeringsorganisaties. Voor kleinere uitvoeringsorganisaties betekent dit een extra uitdaging: zij moeten aan dezelfde eisen voldoen, maar hebben daarvoor vaak een relatief beperkte capaciteit. De Woo blijkt volgens deze leden nogal wat negatieve bijeffecten te hebben op het gebied van gevraagde capaciteit en claims. Heeft de regering op basis van deze signalen overwogen om terug te gaan naar de Wet openbaarheid van bestuur (Wob)? Zo nee, waarom niet? Wat heeft de regering nodig om een dergelijke beslissing te kunnen nemen?

Antwoord:

Deze vragen verdienen een breder antwoord dan alleen vanuit het lenW-perspectief. Aangezien deze vragen ook zijn gesteld aan de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) op 7 januari 2025, wordt de beantwoording door de Minister van VRO met u gedeeld.

2. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB lezen dat informatie-uitwisseling bij veel uitvoeringsorganisaties wordt belemmerd door de AVG. De regering heeft toegezegd te kijken wat er wel kan. Welke maatregelen kan de regering nemen om deze belemmeringen op te lossen?

Antwoord:

Zie de beantwoording op vraag 1, de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zal deze vraag beantwoorden.

3. Vraag:

De toenemende vraag naar compliance vanuit veranderende wetgeving, zoals bijvoorbeeld de AVG, de Woo en de Archiefwet, vergt capaciteit van de verschillende uitvoeringsorganisaties waarbij wordt afgewogen of expertise wordt ingehuurd of de formatie wordt uitgebreid, aldus de leden van de fractie van de BBB. In ieder geval vergt de toenemende vraag naar compliance inzet van uren en daarmee kosten die zich vertalen in hogere tarieven. Voor veel functies bij de uitvoeringsorganisaties lukt het om de behoefte flexibel in te vullen, maar voor een aantal functies kost dat inmiddels wel enige moeite. Kan de regering aangeven wat de bedoelde strengere regels voor zelfstandigen gaan betekenen?

Antwoord:

Zie de beantwoording op vraag 1, de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zal deze vraag beantwoorden.

4. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB constateren dat veel uitvoeringsorganisaties met onvoldoende capaciteit kampen om de steeds complexere regelgeving uit te voeren. In hoeverre wordt bij de implementatie van nieuwe regelgeving een inschatting gemaakt van de benodigde handhavingscapaciteit? Is de regering bereid om voortaan een zogenaamde capaciteitsscan uit te voeren bij implementatie van nieuwe wet- en regelgeving? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Zie de beantwoording op vraag 1, de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zal deze vraag beantwoorden.

Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

5. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB hebben het signaal opgevangen dat de afvoer van Naturally Occuring radioactive Material-afval (NORM-afval) van Nederlandse bedrijven in de knel komt als er grote volumes aan buitenlands NORM-afval worden geïmporteerd omdat de opslagcapaciteit van de hiertoe aangewezen deponieën beperkt is. Zonder afvoerroute van NORM-afval zullen deze bedrijven hun bedrijfsvoering moeten stilleggen. Er is op dit moment geen juridische basis voor de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) om het storten van buitenlands NORM-afval op de deponie te weigeren. Dit signaal lijkt de leden van de fractie van de BBB niet gewenst. Heeft de regering in dit kader inmiddels stappen ondernomen? Zo ja, welke zijn dit?

Antwoord:

Het kabinet heeft als beleidslijn dat het importeren van NORM-afval om het in Nederland te storten niet wenselijk is. Een belangrijke reden daarvoor is inderdaad, zoals ook gesteld door de leden van de BBB, om te zorgen dat er ruimte blijft voor Nederlandse bedrijven om te storten. Om NORM-afval te mogen importeren, is vanuit de Richtlijn 2011/70 (artikel 4, lid 4) een verdrag nodig tussen Nederland en het exporterende land. Een dergelijk verdrag zal daarom niet worden afgesloten.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

6. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB merken op dat het Centraal Bureau voor de uitgifte van Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft aangegeven dat burgers onevenredig zwaar benadeeld kunnen worden door uitvoeringsorganisaties als wet- en regelgeving te strikt wordt nageleefd. Hierbij kunnen inwoners in individuele gevallen soms in de knel komen en het CBR vraagt hiervoor aandacht van het ministerie. Dit betreft de beoordeling van medische rijgeschiktheid.

De beleids- en bestuurskern van het ministerie geeft in haar reactie aan het lovenswaardig te vinden dat het CBR in de situatie dat individuele wet- en regelgeving verstrekkende gevolgen kan hebben, steeds zoveel mogelijk poogt maatwerk toe te passen. In hoeverre heeft de regering daadwerkelijk iets gedaan met de vraag van het CBR om aandacht van het ministerie voor deze specifieke regeling? Verder geeft de beleids- en bestuurskern van het ministerie in haar reactie aan dat uit een eerdere verkenning het voormelde door het CBR geschetste beeld niet naar voren is gekomen. Is de regering bereid om – op basis van dit signaal – een nieuwe verkenning uit voeren? Zo nee, is de regering bereid hierover alsnog in gesprek te gaan met het CBR? De leden van de fractie van de BBB merken op dat het Centraal Bureau voor de uitgifte van Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) heeft aangegeven dat burgers onevenredig zwaar benadeeld kunnen worden door uitvoeringsorganisaties als wet- en regelgeving te strikt wordt nageleefd. Hierbij kunnen inwoners in individuele gevallen soms in de knel komen en het CBR vraagt hiervoor aandacht van het ministerie. Dit betreft de beoordeling van medische rijgeschiktheid. De beleids- en bestuurskern van het ministerie geeft in haar reactie aan het lovenswaardig te vinden dat het CBR in de situatie dat individuele wet- en regelgeving verstrekkende gevolgen kan hebben, steeds zoveel mogelijk poogt maatwerk toe te passen. In hoeverre heeft de regering daadwerkelijk iets gedaan met de vraag van het CBR om aandacht van het ministerie voor deze specifieke regeling? Verder geeft de

beleids- en bestuurskern van het ministerie in haar reactie aan dat uit een eerdere verkenning het voormelde door het CBR geschetste beeld niet naar voren is gekomen. Is de regering bereid om – op basis van dit signaal – een nieuwe verkenning uit voeren? Zo nee, is de regering bereid hierover alsnog in gesprek te gaan met het CBR?

Antwoord:

De signalen die vanuit het CBR bij het Ministerie van IenW zijn geuit, zijn in 2023 met het CBR besproken naar aanleiding van het IenW-project Omgang met burgers en bedrijven.³ Thema's als aandacht voor de menselijke maat zijn hierbij uitgebreid aan bod gekomen. Het CBR heeft in 2023 een interne verkenning verricht en kwam tot de conclusie dat de bestaande werkprocessen voldoende mogelijkheden boden om burgergericht te handelen en maatwerk te bieden en dat het niet nodig was om aanvullende wet- en regelgeving hiervoor in te richten (het CBR gaf zelfs aan dat dergelijke maatregelen gepaard konden gaan met aanvullende knelpunten en risico's). Hiermee ligt er op dit moment geen actieve vraag meer van het CBR.

Net als het CBR vindt het ministerie dat de medische rijgeschiktheid niet strenger moet zijn dan dat nodig is voor de verkeersveiligheid. Daarom is het stelsel voor het beoordelen van de medische rijgeschiktheid zo proportioneel mogelijk ingericht. Hierbij geldt dat hoe groter het gevaar voor de verkeersveiligheid is, hoe strenger de medische eisen zijn. Hierbij wordt steeds een afweging gemaakt tussen het individuele belang van mobiliteit, tegen het algemene belang van de verkeersveiligheid. Op het moment dat het ministerie signalen ontvangt dat bepaalde keuringen of eisen niet proportioneel zijn, dan worden deze zorgvuldig onderzocht. Zo zijn naar aanleiding van deze signalen in het verleden al diverse medische eisen versoepeld (waaronder het rijden met een pacemaker en na het doormaken van een psychose) en vindt op dit moment nog een verkenning naar de medische rijgeschiktheidseisen bij autisme en AD(H)D plaats.

IBKI

7. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat de Stichting Vakopleiding Automobielen Motorrijwielbedrijf (handelend onder de naam IBKI) aangeeft dat de gevolgen van een «administratieve misser», zoals een verlopen bevoegdheid, het niet kunnen uitoefenen van het beroep, het opnieuw moeten afleggen van examens terwijl kennis en competenties op orde zijn, soms niet in verhouding staan tot de ernst ervan. Wat gaat de regering doen met dit signaal van IBKI? Dit mede gelet op deze tijden van ernstige krapte op de arbeidsmarkt.

Antwoord:

Een rijinstructeur dient elke vijf jaar zijn lesbevoegdheid te vernieuwen en volgt hiervoor een bijscholingstraject. Als dit traject met een voldoende is afgerond en tijdig een nieuwe VOG is aangeleverd, wordt de lesbevoegdheid van de instructeur vernieuwd. Als het bijscholingstraject niet met een voldoende wordt afgerond of een VOG niet of niet tijdig wordt aangeleverd, kan een rijinstructeur via het herintrederstraject zijn bevoegdheid alsnog herkrijgen.

Het ministerie herkent de signalen van IBKI en de gevolgen die het niet kunnen uitoefenen van een beroep met zich mee brengen. Met IBKI worden regelmatig gesprekken gevoerd over hoe en waar de ruimte ligt om coulance te kunnen bieden. Bij de eerstkomende wetswijziging zal

³ Kamerstukken II 2022/23, 35 510, nr. 119.

worden gezien op welke wijze de consequenties van een administratieve tekortkoming meer in overeenstemming kunnen worden gebracht met de aard van de tekortkoming.

8. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering hoe ver zij gevorderd is met de implementatie van het advies van de commissie-Roemer «Van rijles naar rijonderwijs»?

Antwoord:

Voor de zomer is de brief over de voortgang Advies Roemer – van rijles naar rijonderwijs met de Tweede Kamer gedeeld.⁴ Hier zijn drie verdiepende rapporten aan toegevoegd, waaronder het programma van toetsing en afsluiting (CBR), analyse van de financiële impact volgend uit het Nationaal leerplan rijbewijs B (SIRA) en de rijinstructeur – sleutel naar meer verkeersveiligheid (IBKI). In de Tweede Kamerbrief Verkeersveiligheid van vrijdag 13 december jl. is de laatste stand van zaken opgenomen.⁵

ProRail

9. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat ProRail in het kader van de stikstofproblematiek bij de vergunningaanvraag voor spoorprojecten te maken krijgt met ingewikkelde vergunningstrajecten en complexe en ingewikkelde ecologische onderzoeken die daarvoor nodig zijn. Dit speelt voor ProRail in zowel de bouw- als gebruiksfase van projecten. Hierdoor lopen veel spoorprojecten vertraging op. Zo moeten bij vergunningsaanvragen de vergunningverleners vaak precies aantonen dat – ondanks geringe stikstofuitstoot – een project binnen de marges van de beschikbare stikstofruimte past. Vaak is onduidelijk wat vergunningsverleners daarin van ProRail verwachten. Veel bedrijven in verschillende sectoren kampen hiermee. Deze leden vragen de regering in hoeverre een generieke uitzondering in dit kader mogelijk is voor de vitale infrastructuur.

Antwoord:

Alle uitvoeringsorganisaties van lenW die te maken hebben met wetgeving op het gebied van stikstof moeten veel werk verzetten om aan deze wetgeving te kunnen voldoen. Dit geldt ook voor ProRail. De Europese wetgeving die aan de basis ligt van de Nederlandse stikstofregels biedt (op dit moment) geen ruimte voor een uitzondering op die regels voor als vitaal aangemerkte infrastructuur.

10. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB merken op dat aannemers – en daarmee ook ProRail – een plicht hebben om zich te houden aan flora- en faunawetgeving, ook als dat ten koste gaat van de veiligheid op het spoor. Dit resulteert in sommige gevallen in tegenstrijdige wetgeving of kaders voor de uitvoering, bijvoorbeeld in de bekende dassen- en beverproblematiek, de invasieve exoten (Aziatische duizendknoop, berenklauw en smalle raai) en ooievaarsnesten op de bovenleidingen. Wat gaat de regering doen met dit signaal van onder andere ProRail?

Antwoord:

ProRail zorgt te allen tijde voor een veilige bereikbaarheid van het spoor. Dit heeft dan ook de hoogste prioriteit. Bij werkzaamheden in het kader

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1110.

⁵ Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1139.

van onderhoud en uitbreiding van het spoor en bij het gebruik van het spoor heeft ProRail te maken met wet- en regelgeving ten aanzien van natuur. In de praktijk is niet zozeer sprake van tegenstrijdige wetgeving, maar het belang van de natuur en beschermde soorten kan wel botsen met het belang van de veiligheid en bereikbaarheid van het spoor. Het Ministerie van IenW en ProRail werken daarom voortdurend samen met het Ministerie van LNV en RVO om de verschillende belangen op een zo goed mogelijke manier af te wegen.

11. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB constateren dat er geen sprake is van een landelijke consistente en uniforme regelgeving en handhaving van normen. Dit geldt in ieder geval voor milieucompliance, activiteiten op emplacementen zoals rangeren met gevaarlijke stoffen en eisen die gesteld worden aan brandblusvoorzieningen. Voor een uitvoeringsorgaan dat door het hele land dezelfde activiteiten verricht, is het ontbreken van consistent en uniform beleid op dit thema onwenselijk. Hoe is de regering voornemens om dit te harmoniseren?

Antwoord:

Het ministerie deelt het beeld dat uniformiteit belangrijk is. De afgelopen jaren is daarom zowel voor het Basisnet als voor de externe veiligheid van emplacementen met medeoverheden en ProRail overlegd om tot uniformiteit en uitlegbare regelgeving te komen. In de Tweede Kamerbrief⁶ van 19 december jl. geeft de Staatssecretaris invulling en uitvoering aan de verbeteringen van het basisnet en de regelgeving voor spoorwegemplacementen.

In de brief wordt beschreven dat het huidige Basisnet zal worden vervangen door het Robuust Basisnet met als belangrijkste punten dat de risicoplafonds en het plaatsgebonden risico komen te vervallen. De aandachtsgebieden langs de Basisnetroutes blijven bestaan, zodat gemeenten daar rekening mee kunnen houden bij eventuele nieuwbouwplannen in die zones. Op verzoek van VNG/IPO zal een beperkt aantal trajecten uit het Basisnet verdwijnen, waar slechts zeer incidenteel spoorvervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Wat betreft emplacementen heeft ProRail op dit moment met verschillende partijen/bevoegde gezagen te maken. Dit zorgt ervoor dat ProRail regelmatig in een «juridische spagaat» terechtkomt, ingeval van tegenstrijdige eisen, er eisen worden gesteld die slecht uitvoerbaar zijn of zonder dekkende financiering. De Staatssecretaris noemt dit in de Kamerbrief een onhoudbare situatie en beschrijft verschillende denkrichtingen voor een nieuw stelsel onder voorbehoud van uitvoerbaarheid door ProRail en financiering door het ministerie.

RDW (Dienst Wegverkeer)

12. Vraag:

De leden van de fractie van de BBB lezen bij de Dienst Wegverkeer (RDW) dat een toenemende regeldruk een negatief effect kan hebben op de arbeidsvreugde, hetgeen op de lange termijn weer een knelpunt oplevert in het aantrekken en behouden van talent. Wat gaat de regering doen om deze negatieve spiraal te doorbreken?

Antwoord:

De toenemende regeldruk voor uitvoeringsorganisaties als gevolg van horizontale wetgeving is expliciet onderdeel van de herijkte versie van het

⁶ Kamerstukken II 2024/25, 30 373, nr. 80.

programma Werk aan Uitvoering. Interdepartementaal wordt gewerkt aan het meer oog houden voor de effecten van de regeldruk bij uitvoeringsorganisaties en voldoende afstemming door het verbeteren van de besluitvormingstrajecten en sluitende beleidscycli. De door de RDW benoemde ervaringen en voorgestelde oplossingsrichtingen, zoals het ook bij horizontale wetgeving vaker inzetten van het instrument uitvoeringstoets, worden hierbij betrokken.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

Airport Coordination Netherlands (ACNL)

Vraag 1:

De leden van de fractie van de SP vragen de regering op welke wijze de inhoud van de beleidsregel rond krimp rond de Europese Slotverordening, die Airport Coordination Netherlands (ACNL) heeft opgesteld, in elkaar steekt en in de praktijk gaat werken.

Antwoord:

ACNL is een zelfstandig bestuursorgaan. Met de beleidsregel in de zin van de Algemene wet bestuursrecht maakt ACNL aan de luchtvaartmaatschappijen bekend hoe de slotallocatie eruit komt te zien in het geval dat de vastgestelde capaciteit kleiner is dan de capaciteit waarop historische rechten rusten. Het gehanteerde beginsel is een evenredige verdeling van de gevolgen over de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Nadat de capaciteit formeel is vastgesteld door de luchthaven zal ACNL tot een allocatie van de slots komen voor het betreffende seizoen. De luchtvaartmaatschappijen opereren vervolgens in de toegewezen slots.

Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

Vraag 2:

De leden van de fractie van de SP vragen de regering welke stappen zijn ondernomen om de hersteltijd van (generieke) IV-systemen na een incident bij de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS) te verbeteren en op welke termijn dit op orde is.

Antwoord:

De hersteltijd van (generieke) IV-systemen is voor de ANVS van cruciaal belang. Zonder deze IV-systemen kan de ANVS haar taken niet en – bij uitval mogelijk onvoldoende tijdig – uitvoeren. Het Ministerie van IenW is in gesprek gegaan met dienstverleners van de generieke dienstverlening over de vereiste preventieve en responsieve maatregelen. Dienstverleners van de generieke dienstverlening onderkennen dat het noodzakelijk is hun digitale weerbaarheid verder te verhogen en zijn hier actief mee aan de slag gegaan. Hierin is ook aandacht voor hersteltijden van IV-systemen na een incident. Het ministerie stuurt, in samenwerking met andere departementen, actief op zowel bestaande als nieuwe generieke dienstverlening met betrekking tot het voldoen aan noodzakelijke security-eisen, onder meer via nieuwe rapportagelijnen op operationeel, tactisch en strategisch niveau. Eisen op het gebied van incidentrespons en herstel maken hier onderdeel van uit. Het ministerie gaat in samenwerking met de generieke dienstverleners in 2025 regelmatig trainen en oefenen om de eisen ook op een degelijke manier te kunnen testen.

Vraag 3:

De leden van de fractie van de SP vragen de regering op welke wijze de uitvoeringsachterstanden bij de ANVS worden aangepakt en op welke termijn deze organisatie weer sterk genoeg is om haar taken naar behoren uit te kunnen voeren.

Antwoord:

Sinds de invoering van het Besluit basisveiligheidsnormen stralingsbescherming (Bbs) is het aantal aanvragen en het aantal uitstaande vergunningen ruim verdubbeld. Daarbij zijn met de komst van het Bbs veel nieuwe en deels complexe taken voor de ANVS bijgekomen zoals onder andere het beoordelen van beëindigingsplannen en het instrument *specifieke vrijgave*. Deze toename in hoeveelheid en complexiteit is structureel en kan niet worden opgevangen door tijdelijke inzet van inhuurkrachten zoals eerder. Aan uitbreiding van de formatie van de ANVS wordt gewerkt. Op dit moment is het beeld dat de ANVS haar taken met de huidige capaciteit goed uitvoert.

Vraag 4:

Omdat de opslagcapaciteit van de hiertoe aangewezen deponieën beperkt is, kan de afvoer van NORM-afval van Nederlandse bedrijven in de knel komen, aldus genoemde leden. Wat gaat de regering doen om de stort van buitenlands NORM-afval in te perken en op welke termijn, zo vragen de leden van de fractie van de SP.

Antwoord:

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 van de leden van de BBB-fractie heeft het kabinet als beleidslijn dat het importeren van NORM-afval om het in Nederland te storten niet wenselijk is. Een belangrijke reden daarvoor is om te zorgen dat er ruimte blijft voor Nederlandse bedrijven om te storten. Om NORM-afval te mogen importeren, is vanuit de Richtlijn 2011/70 (artikel 4, lid 4) een verdrag nodig tussen Nederland en het exporterende land. Een dergelijk verdrag zal daarom niet worden afgesloten.

Vraag 5:

Wat gaat de regering doen met de wens van de ANVS om meer capaciteit en op welke termijn?

Antwoord:

Of de ANVS voldoende capaciteit heeft, wordt continu gemonitord en op basis daarvan worden eventueel nodige maatregelen genomen. Aan uitbreiding van de formatie van de ANVS wordt gewerkt. Op dit moment is het beeld dat de ANVS haar taken met de huidige capaciteit goed uitvoert.

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)

Vraag 6:

De leden van de fractie van de SP vragen de regering welke bijdrage deze regering gaat leveren aan de door het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) gewenste regulering van de rijkschoolmarkt.

Antwoord:

De kern van het advies Roemer is het reguleren van de huidige rijkschoolbranche door hieraan kwaliteitseisen te stellen en hierop toe te zien. Voor de zomer is de Tweede Kamerbrief over de voortgang Advies Roemer gedeeld.⁷ In de Tweede Kamerbrief Verkeersveiligheid van vrijdag 13 december jl. is de laatste stand van zaken opgenomen.⁸

Vraag 7:

De leden van genoemde fractie vragen de regering op welke wijze de – door het CBR aangegeven georganiseerde vorm van fraudecriminaliteit –

⁷ Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1110.

⁸ Kamerstukken II 2024/25, 29 398, nr. 1139.

gaat worden aangepakt en op welke termijn hier resultaten van te verwachten zijn.

Antwoord:

Voor het tegengaan van examenfraude heeft het CBR onder andere handscanners aangeschaft. Ook zijn maatregelen genomen om de vragenbanken nog beter te beschermen. Het ministerie verkent met het CBR of er bestuursrechtelijk mogelijkheden kunnen worden ingezet om fraude bij het theorie-examen te bestrijden. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een vorm van inspectie of toezicht op het door opleiders gebruikte materiaal tijdens training of cursus om illegaal gebruik van onrechtmatig verkregen examenmateriaal van het CBR aan te kunnen pakken. Een ander voorbeeld is de fraudeur de toegang tot CBR-locaties te ontzeggen.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Vraag 8:

De leden van de fractie van de SP merken op dat de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), net als veel van deze organisaties, kampt met een tekort aan voldoende geschoold personeel. Kan de regering een overzicht geven van deze tekorten en de mogelijke gevolgen hiervan voor de luchtverkeersveiligheid?

Antwoord:

Het tekort in het personeelsbestand van LVNL heeft geen gevolgen voor de luchtverkeersveiligheid. LVNL kampt al lange tijd met een tekort aan luchtverkeersleiders, maar ook bij de niet-operationele medewerkers zijn tekorten. Een overzicht van de personeelstekorten is weergegeven in het evaluatierapport van de periode 2019–2023⁹ in de vorm van een grafiek (figuur 8) die het verschil tussen gerealiseerde bezetting en begrote formatie toont. Er kunnen voldoende luchtverkeersleiders worden ingeroosterd voor alle benodigde diensten waarmee LVNL de afgesproken capaciteit veilig levert. De beschikbaarheid van expertise van luchtverkeersleiders bij beleidsopgaven en verandertrajecten is echter beperkt. Verder ervaart LVNL in technische en ICT-functies de krapte op de arbeidsmarkt. Dit resulteert in een langere doorlooptijd bij het invullen van deze functies. Ook dit heeft geen impact op de luchtverkeersveiligheid. Inmiddels is een positieve trend zichtbaar in de personele capaciteit als gevolg van intensieve wervingscampagnes en de vergroting van de trainingscapaciteit.

ProRail

Vraag 9:

De leden van de fractie van de SP vragen de regering op welke wijze de stikstofproblematiek bij ProRail kan worden verbeterd en welke inzet hierop wordt gepleegd.

Antwoord:

Het spoor heeft een zeer klein aandeel in de totale Nederlandse stikstofuitstoot en -depositie. Bij het voorbereiden van spoorprojecten doet ProRail onderzoek naar de stikstofdepositie van het project. Vaak blijkt dat de depositie niet leidt tot significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Onder andere het gebruik van emissieloos bouw materieel, ondersteund door het Programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), zorgt ervoor dat het project geen of minder depositie oplevert. In sommige gevallen is een natuurvergunning nodig voor de stikstofdepo-

⁹ Kamerstukken II 2024/25, 31 936, nr. 1194, p.22.

sitie van het project. Dan heeft ProRail, net als andere partijen, te maken met de «stikstofdeken» die over Nederland ligt. Die maakt het moeilijk om toestemming te verkrijgen, ook als de depositie van stikstof beperkt is. Het risico neemt daarmee toe dat projecten niet volledig en volgens planning kunnen worden uitgevoerd. ProRail en het Ministerie van IenW zijn met de betrokken partijen, zoals het Ministerie van LNV en de provincies, in overleg om de toestemmingverlening binnen de geldende kaders en jurisprudentie mogelijk te maken.

Vraag 10:

Genoemde leden constateren dat ProRail aangeeft dat door het hele land consistent beleid gewenst is als het gaat om de regels rond rangeerterreinen, waarbij ProRail echter verzuimt te melden dat zij alleen al in Zuid-Holland de afgelopen twee jaar structureel in overtreding is geweest en maar liefst 34 handhavingsverzoeken opgelegd heeft gekregen. Kan de regering aangeven of ProRail van plan is deze handelwijze te verbeteren en, zo ja, op welke termijn?

Antwoord:

De railinfrastructuur op de corridor Zee – Zevenaar en in het Rotterdamse Havengebied kende de afgelopen jaren veel hinder van onverwachte buitendienststellingen, verstoringen van het spoor en gebruiksbeperkingen. Door IenW is op 1 januari 2022 een formeel verbeterprogramma onder de beheerconcessie van ProRail gestart.¹⁰ Het verbeterprogramma had een looptijd van twee jaar, tot 31 december 2023. In twee jaar tijd zijn door ProRail met succes belangrijke stappen gezet om de achterstanden in de haven weg te werken en infraknelpunten op te lossen. Bij een aantal projecten is echter vertraging opgetreden en de structurele borging van milieu compliance is nog onvoldoende ingeregeld, waardoor het aantal overtredingen van de omgevingsvergunning en de aanwijsbeschikking van de bedrijfsbrandweer hoog blijven.

Op dit moment is het programma voorlopig verlengd. Hierbij is wederom specifiek aandacht voor de noodzakelijke maatregelen om te voldoen aan wet- en regelgeving. IenW zal binnenkort een definitief besluit nemen over de verlenging van het programma.

Vraag 11:

De leden van genoemde fractie vragen de regering welke bestrijdingsmiddelen door ProRail worden toegepast op en rond het spoorweggebied, welke effecten dit heeft op de werknemers en het milieu en op welke wijze wordt gewerkt aan het afbouwen van het gebruik van deze middelen.

Antwoord:

Op dit moment wordt onkruid op het ballastbed en het inspectiepad bestreden met chemische middelen. ProRail heeft als doel om per 2028 te stoppen met het gebruik van chemische onkruidbestrijding als er geschikte, alternatieve, duurzame methodes toepasbaar zijn. In de Tweede Kamerbrief «Stand van zaken chemische onkruidbestrijding» van 2 mei 2024 is een stand van zaken gegeven.¹¹ In 2023 en 2024 gaat het om ongeveer 20 verschillende merken die gebruikt zijn, waarbij twee actieve stoffen (glyfosaat of MCPA) meestal de basis vormen: ongeveer twee derde van de middelen zijn bestrijdingsmiddelen met glyfosaat. Vervolgens worden middelen met als actieve stof MCPA het meest gebruikt.

¹⁰ Kamerstukken II 2021/22, 29 984, nr. 954.

¹¹ Kamerstukken II 2023/24, 29 984, nr. 1201.

ProRail geeft aan dat chemische onkruidbestrijding mogelijk ongewenste effecten op mens en natuur kan hebben. Werknemers zijn daarom verplicht een licentie te hebben om professioneel chemische bestrijdingsmiddelen te mogen toepassen. Veilig en doelmatig gebruik van die bestrijdingsmiddelen is een belangrijk onderdeel van de training.

In de eerder genoemde brief wordt ingegaan op pilots van ProRail voor alternatieven en de tijdlijn voor volledige uitfasering. Sinds 2024 is het gebruik van chemische onkruidbestrijding bij contractvernieuwingen verboden in waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden, voor zover dit nog niet in provinciale regelgeving is opgenomen. Dit verbod geldt ook voor schouwpaden nabij Natura 2000-gebieden. Vanaf 2026 wordt het verbod verder uitgebreid naar schouwpaden binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Daarnaast heeft ProRail na een literatuuronderzoek naar de toepasbaarheid van de gangbare beheermethoden voor het spoor een «proeftuin» ingericht waarin beheermethoden zijn getest. In 2024 zijn voorbereidingen getroffen voor meer pilots, waaronder via samenwerking in Europa. Inmiddels is het ingediende projectvoorstel bij LIFE, het Europese subsidieprogramma dat bijdraagt aan het realiseren van het Europese milieu, energie- en klimaatbeleid, toegekend. In dit project werkt ProRail samen met de wereldwijde spoororganisatie UIC en het Belgische Infrabel aan pilots voor alternatieve, duurzame methoden van onkruidbestrijding.