

Vergaderjaar 2018–2019

35 200 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2018

Nr. 10

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 juni 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van de Algemene Rekenkamer van 15 mei 2019 inzake het rapport resultaten verantwoordingsonderzoek 2018 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) (Kamerstuk 35 200 XII, nr. 2).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 5 juni 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

1

Vraag:

Wat beschouwt u, tegen de achtergrond van het feit dat er volgens de Algemene Rekenkamer beleidsmaatregelen ontbreken om de afvalberg bij de bron aan te pakken, als de bron van het plastic afval probleem?

Antwoord:

Plastics horen niet in het milieu. Tegelijkertijd gebruiken we steeds meer plastics, die vervolgens vaak nog na afdanking verbrand worden met CO₂-emissies als gevolg, terwijl deze goed gerecycled en opnieuw toegepast zouden kunnen worden in nieuwe producten en verpakkingen. Daarnaast leidt het niet op de juiste manier afdanken van plastic tot zwerfvuil. Daarom heb ik een scala aan instrumenten ingezet en zijn er andere in ontwikkeling. Ik noem hier onder meer het verbod op het gratis verstrekken van plastic tasjes, de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor verpakkingen en de implementatie van de SUP-richtlijn. Daarnaast ontmoedig ik met de afvalstoffenbelasting het storten en verbranden van plastic afval, waarmee plastic recycling een gunstiger uitgangspunt krijgt op de markt. Ook bevorder ik innovaties op het gebied van sortering, mechanische en chemische recycling. En tenslotte zet ik in op ambitieuze actie van de koplopers in Nederland in het kader van het Plastic Pact NL om de kringloop versneld te sluiten.

2

Vraag:

Komt er een aanvullend plan voor het plastic dat geen verpakkingsmateriaal is?

Antwoord:

Vooralsnog focus ik mij op de eenmalige plastic producten en verpakkingen die een korte omloopcyclus hebben. Daarmee richt ik mij op het grootste deel van de stroom plastic die dagelijks wordt gebruikt en weggegooid. Daarnaast werk ik in het kader van de transitieagenda kunststoffen aan een bredere agenda voor recycling van plastics.

3

Vraag:

Hoeveel plastic afval wordt op dit moment naar het buitenland geëxporteerd? En hoeveel hiervan komt terecht in landen met een weinig ontwikkelde milieuwetgeving? Kunt u hier een overzicht van geven?

Antwoord:

Op basis van Eurostat gegevens uit 2017 en 2018 lijkt er als gevolg van de Chinese importrestricties een forse afname van export buiten de Europese Unie te hebben plaatsgevonden, waarbij export m.n. naar Duitsland is toegenomen. Nederlandse recyclers geven aan dat zij substantieel meer te recyclen plastics aangeboden krijgen. In eerste instantie leek een verplaatsing van de export van plastic afval buiten de EU plaats te vinden naar m.n. Vietnam en Indonesië, maar de cijfers laten in het laatste kwartaal van 2018 voor Vietnam een dalende tendens zien, voor Indonesië blijft deze hoger dan normaal. Dit vind ik een zorgelijke ontwikkeling. Ik hanteer het principe dat we ons eigen afval in Europa moeten kunnen verwerken, en dat export – zeker van moeilijker te recyclen plastic stromen – tot een minimum beperkt moet worden. Op 10 mei jl hebben meer dan 180 landen waaronder Nederland tijdens de COP-14 van het Verdrag van Bazel het voorstel aangenomen om administratieve eisen aan transport van plastic afval aan te scherpen. Dit betekent, dat vanaf 1 januari 2021 alleen nog eenvoudig te recyclen plastic afval vanuit de EU naar niet-OESO-landen mag worden geëxporteerd. In het kader van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie worden, samen met

kennisinstellingen en internationale bedrijven, innovaties met Indonesië gedeeld om circulaire oplossingen voor de plastic problematiek aldaar geïmplementeerd te krijgen, zowel in circulair ontwerp van verpakkingen (CIRCO) als in demonstratieprojecten rond sortering en mechanische en chemische recycling van plastics.

4

Vraag:

Wat is de rol van de Nederlandse overheid bij de export van afval? Wat is het toezicht op de bestemming en verwerking van uit Nederland afkomstig geëxporteerd afval? Hoe verhoudt zich dit tot de recente VN-afspraken over export van afval naar derdewereldlanden?

Antwoord:

Bij de export van afval heeft de Nederlandse overheid twee belangrijke rollen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is het bevoegd gezag voor de Europese Verordening betreffende overbrenging van afvalstoffen (EVOA). Dat houdt in dat de ILT vooraf toestemming moet verlenen aan internationale transporten van afval dat op de zogenaamde «oranje lijst» staat en nuttig wordt toegepast en aan internationale transporten van al het afval dat wordt verwijderd. Voor een transport is toestemming nodig van het land van herkomst, land van bestemming en eventueel de doorvoerland(en). Voor een transport zijn dus meerdere toestemmingen (vergunningen) nodig.

Op basis van EU-regelgeving is export van gevaarlijk afval naar niet-OESO-landen verboden. Ook is export van alle afval naar deze landen verboden als dat afval niet is bestemd voor «nuttig toepassen».

Voor al het transport van afval heeft de ILT een taak als toezichthouder of handhaver. Voor transporten, die de EU-buitengrens overschrijden wordt daarbij goed samengewerkt met de Douane.

Het toezicht in het land van bestemming is de taak van bevoegd gezag van het importerend land. Het importerend land kan door het onthouden van de toestemming de import van dit afval tegenhouden. Ook heeft het importerend land de vrijheid om in zijn eigen nationale regelgeving aanvullende categorieën afval in te delen als afval waarvoor vergunning vereist is. In dat geval zal het exporterend land, Nederland, rekening moeten houden met deze in nationale regelgeving vastgelegde interpretatie en is dus ook vooraf toestemming van een importerend land vereist. Voor zover mogelijk, werkt onze ILT al samen met de autoriteiten in Azië. Voor zover dat past binnen de risico-gestuurde aanpak, zoek ik naar mogelijkheden om de handhaving in samenwerking met de meest betrokken landen te versterken. Ervaring leert, dat een succesvol versterken van de handhaving in het ene land kan leiden tot verplaatsing van het probleem naar andere landen in de regio. De beste aanpak is daarom ook dit keer het aanpakken van de bron. Het Verdrag van Bazel gaat over de te volgen procedures bij internationale transporten van afval. Recent, 10 mei, heeft de COP van het Verdrag van Bazel besloten om met ingang van 1 januari 2021 de indeling van plastic afval aan te scherpen. Dit verandert niets aan de rollen van de Nederlandse overheid. Omdat de aanscherping geformuleerd is als relatief eenvoudig te controleren eisen aan de samenstelling van groene lijst plastic afval wordt een positief effect verwacht op de handhaafbaarheid van deze aangescherpte regels. Voor Europees afval zou dat uiteindelijk moeten inhouden, dat na 1 januari 2021 alleen nog eenvoudig te recyclen plastic afval naar niet-OESO-landen wordt geëxporteerd.

Door sterk in te zetten op innovatie zullen we ook in Nederland de verwerking van zowel gemakkelijk als moeilijk te recyclen plastic afval uitbreiden.

5

Vraag:

Wat is de oorzaak van de structurele gebreken inzake het risicomanagement, de kennis en overzicht bij het ministerie en de structurele kwetsbaarheid van het systeem hierdoor, waarop de Algemene Rekenkamer stevige kritiek heeft?

Antwoord:

De oorzaak van de kritiek van de Algemene Rekenkamer heeft betrekking op systemen binnen het ministerie die decentraal belegd zijn. Afgelopen jaar zijn op fundamentele wijze verbeteringen doorgevoerd met name op het gebied van governance, incidentmanagement en de managementcyclus om het gewenste centrale zicht en de grip op centraal niveau te borgen. De doorwerking van de genomen maatregelen heeft tijd nodig om zichtbaar te worden voor de Algemene Rekenkamer. IenW voelt zich in de aanpak gesteund door o.a. de ADR die incidentmanagement bij IenW als een best practice aangemerkt heeft bij het Rijk. Er wordt doorgegaan met het verbeteren van de aspecten waarop de Algemene Rekenkamer aanbevelingen doet. Hierdoor wordt het systeem in toenemende mate robuust.

6

Vraag:

Kunt u behalve de Bosscherveldsluis aangeven welke andere grote infrastructurele werken een verhoogd risico hebben, sinds wanneer en wanneer dit wordt aangepakt?

Antwoord:

Ik heb in beeld welke objecten de komende jaren einde levensduur bereiken. De benodigde werkzaamheden worden geprogrammeerd in het programma VenR. Dit programma wordt uitgevoerd in tranches. Tranche 1 t/m 3 zijn in uitvoering. Onlangs is er opdracht gegeven voor tranche 4. In het programma worden meer dan 130 objecten aangepakt, waaronder de Bosscherveldsluis.

7

Vraag:

Kunt u aan de Kamer rapporteren hoe groot het onderhoudsprobleem is, zonder de verdoezelende manier van rapporteren middels een prestatie-indicator?

Antwoord:

Op 4 juni is met uw Kamer een algemeen overleg gepland over het onderhoud Wegen en Bruggen. Op 28 mei jl. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de wijze waarop ik met uitgesteld en achterstallig onderhoud omga (Kamerstuk 35 000 A, nr. 98). Daarnaast informeer ik uw Kamer over de prestaties van de netwerken in de begroting en in het jaarverslag. In het jaarverslag 2016 heb ik voor het eerst gerapporteerd over het uitgesteld onderhoud (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 2). De omvang van het uitgesteld onderhoud heeft zich ontwikkeld van € 507 miljoen in 2016 naar € 744 miljoen in 2017 en € 873 miljoen in 2018.

8

Vraag:

Kunt u aangeven waarom het probleem van gebrekkig, achterstallig en uitgesteld onderhoud sinds 2014 groter is geworden, ondanks het feit dat de Rekenkamer hierover sinds dat jaar regelmatig rapporteert en de Kamer hier sindsdien elk jaar aandacht voor heeft gevraagd? Wanneer wordt het beter?

Antwoord:

Op 4 juni is met uw Kamer een algemeen overleg gepland over het onderhoud Wegen en Bruggen. Op 28 mei jl. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de wijze waarop ik met uitgesteld en achterstallig onderhoud omga.

Uitgesteld onderhoud kan ontstaan door:

- Onvoorziene gebeurtenissen die met hoge prioriteit moeten worden opgepakt
- Het moeten inpassen van maatregelen die niet waren voorzien
- Wijzigende marktomstandigheden, met kostprijzen die sneller stijgen dan geraamd
- Gebrek aan beschikbare capaciteit bij de uitvoeringsorganisatie of op de markt
- Verschuiven van onderhoud om onacceptabele hinder voor de gebruiker van de netwerken te voorkomen

9

Vraag:

Hoeveel verstoring was er voor de binnenvaart door achterstallig onderhoud van de vaarwegen?

Antwoord:

De relatie tussen verstoringen voor de binnenvaart en achterstallig onderhoud, wordt niet als zodanig gemeten. Wel wordt er bijgehouden wat de invloed van ongeplande stremmingen op de passeertijd bij sluizen en bruggen is. We zien de laatste jaren het aantal storingen op de vaarwegen toenemen en tezamen met de toenemende VenR-opgave zet dit de beschikbaarheid onder druk.

10

Vraag:

Kunt u uiteenzetten hoe de stremmingen van de binnenvaart als gevolg van ongepland onderhoud en storingen voortaan meegenomen worden in de prestatie-indicator van het ministerie?

Antwoord:

In de begroting en het jaarverslag informeer ik u over de stremmingen als gevolg van gepland onderhoud, de stremmingen als gevolg van ongepland onderhoud en over het tijdig melden van ongeplande stremmingen.

11

Vraag:

Wanneer komt, tegen de achtergrond van de vaststelling van de Rekenkamer dat het bedrag aan uitgesteld onderhoud inmiddels hoger is dan het bedrag voor onderhoud en dat het tekort jaarlijks toe blijft nemen, het moment dat al het achterstallig en uitgesteld onderhoud is weggewerkt?

Antwoord:

Op 4 juni is met uw Kamer een algemeen overleg gepland over het onderhoud Wegen en Bruggen. Op 28 mei jl. heb ik u schriftelijk geïnformeerd over de wijze waarop ik met uitgesteld en achterstallig onderhoud omga (Kamerstuk 35 200 A, nr. 98).

12

Vraag:

Wat gaat u doen om voortaan de wettelijk voorgeschreven afvalhiërarchie te volgen?

Antwoord:

De afvalhiërarchie is opgenomen in artikel 10.4 van de Wet milieubeheer (Wm). Het Landelijk afvalbeheerplan (LAP) geeft hier een invulling aan door het stellen van minimumstandaarden voor bepaalde afvalstromen en het vastleggen van het mengbeleid. Bevoegd gezag dient bij de vergunningverlening rekening te houden met het LAP. Indien er geen minimumstandaard is toetst het bevoegd gezag bij vergunningverlening rechtstreeks aan de afvalhiërarchie.

Daarnaast is er ook andere regelgeving die de afvalhiërarchie ondersteunt, hierbij kan gedacht worden aan het stortverbod.

13

Vraag:

Klopt het dat alle plastics, niet zijnde verpakkingen, die goed recyclebaar zijn en door consumenten zijn gesorteerd, bij sortering van de afvalwerker uit de stroom gehaald worden en alsnog verbrand worden?

Antwoord:

Nee, dat klopt niet.

In de verwerking van door de consument gescheiden ingezameld kunststofafval wordt geen onderscheid gemaakt tussen verpakkingen en niet-verpakkingen.

Kunststof (dat door consumenten gescheiden wordt ingezameld wordt na inzameling op kwaliteit en soort kunststof gesorteerd. Zo ontstaan er balen van verschillende kunststof monostromen die een vervolgvormgeving krijgen bij specifieke recyclers van die monostromen. Sorteersinstallaties maken daarbij geen onderscheid tussen verpakkingen en niet-verpakkingen.

14

Vraag:

Kunt u toelichten welke financiële prikkels producenten hebben om de productie van nieuwe plastic te verminderen?

Antwoord:

Voor verpakkingen (en in de toekomst voor wegwerpproducten) geldt een producentenverantwoordelijkheid. Producenten die verpakkingen op de markt brengen, zijn verantwoordelijk voor de inzameling en recycling van hun verpakkingen en betalen hier ook voor. Hiermee komen de maatschappelijke kosten van dit plastic voor rekening van de producent, volgens het principe «de vervuiler betaalt». Hiermee krijgen zij een directe financiële prikkel om de hoeveelheid plastic die zij gebruiken, te verminderen. Deze prikkel is per 1 januari 2019 nog versterkt door de introductie van een tariefdifferentiatie door de Stichting Afvalfonds Verpakkingen. Daarnaast wordt een financiële prikkel gegeven aan producenten door de verhoging van de afvalstoffenbelasting.

15

Vraag:

Hoeveel arbeidsplaatsen zijn er nodig in de spoorsector om de doelstellingen te behalen van geplande spoorprojecten, zowel voor onderhoud als aanleg van het spoor en hoeveel zijn er ingevuld?

Antwoord:

Om hoeveel arbeidsplaatsen het gaat is op dit moment moeilijk te duiden. Het betreft uiteenlopende functies bij verschillende onderdelen van de sector waaronder aannemers, ingenieursbureaus en ProRail zelf. Dit is momenteel onderwerp van gesprek in de sector.

Vanuit zowel ProRail als vanuit de brede spoormarkt is onderkend dat zonder verdere beheersmaatregelen voor de uitvoering van de geplande

werkzaamheden in de toekomst er een tekort aan personeel kan ontstaan. Daarom worden momenteel allerlei sector brede initiatieven genomen en verkend om hierop te anticiperen, voorbeelden hiervan zijn spoor specifieke opleidingen en het opleiden en begeleiden van statushouders.

16

Vraag:

Op welke manier heeft u er werk van gemaakt om werken in de spoorsector aantrekkelijk te maken?

Antwoord:

Het behouden van voldoende personeel in de spoorsector is van groot belang en de sector is hier zelf verantwoordelijk voor. Ik lever mijn bijdrage langs twee lijnen. Ten eerste doordat ik ProRail heb gevraagd om in het programma Toekomstbestendig Werken aan het Spoor (TWAS) uitvoering te geven aan een eerder samen met de sector opgestelde visie, die er onder andere op gericht is om het werken in de sector aantrekkelijker te maken. Ten tweede heb ik in nauwe samenwerking met de Ministers van OCW en SZW en verschillende sectorpartijen de voorgestelde ideeën uit het actieplan «Denderende banen op het spoor» onderzocht. Hierover zal ik uw Kamer voor het zomerreces informeren.

17

Vraag:

Kunt u toelichten of de benodigde arbeidsplaatsen in de spoorsector tot op heden gevuld kunnen worden en hoe dit zich ontwikkelt de komende jaren?

Antwoord:

zie vraag 15