

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

**Uw kenmerk**

Kamerstuk 34298, nr. 23

Datum 30 oktober 2018  
Betreft Beantwoording schriftelijk overleg Monitor en Verkenning  
Brede Welvaart

Geachte voorzitter,

Op 15 juni 2018 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de Monitor Brede Welvaart en de Verkenning Brede Welvaart, thema Circulaire economie, gedrag en beleid (Kamerstuk 34298, nr. 23).

Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan. Achtereenvolgens zullen wij ingaan op:

- Brede Welvaart en de IenW-begroting
- Circulaire Economie
- Beleid, legitimiteit en gedrag
- Klimaatakkoord en sectoraal beleid (veehouderij; luchtvaart en spoor).

**Brede Welvaart en de IenW-begroting**

**De leden van de Partij van de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over de positie van het begrip brede welvaart op te nemen in de begrotingscyclus en het instrumentarium, zoals prijssprinkels.**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal in de begroting voor 2019 het begrip Brede Welvaart opnemen, niet als een aparte post maar als een notie die als rode draad betrokken wordt bij het beleid.

Op instrumentniveau wordt door middel een actualisering van het Integraal Afwegingskader voor Beleid en regelgeving<sup>1</sup> gezien, welke effecten zijn te verwachten van beleidsmaatregelen, onder meer in het licht van de Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDGs). Daarmee wordt een breed welvaartspectief meegewogen.

In het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' (2017) is onder meer opgenomen dat milieuvervuilend gedrag wordt beprijsd, door de invoering van een CO<sub>2</sub>-minimumprijs in de elektriciteitssector, aanpassingen in de energiebelasting, een hogere belasting op het storten en verbranden van afval en het afschaffen van de teruggaafregeling voor taxi's. Verder wordt ingezet op Europese afspraken over belastingen op luchtvaart in het kader van de voor 2019 geplande onderhandelingen over de doelen van het Parijse Klimaatakkoord.

<sup>1</sup> Kamerstukken, Vergaderjaar 2009/2010, TK 31731 nr. 6.

Ook wordt door het kabinet bezien of een heffing op lawaaiige en vervuilende vliegtuigen mogelijk is. Indien beide routes onvoldoende opleveren zal er per 2021 een vliegbelasting worden ingevoerd. Het kabinet zal in de luchtvaartnota aangeven hoe de luchtvaart zich slim en duurzaam kan ontwikkelen tot en met 2050.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

**De leden van de Partij van de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over het verkleinen van de handhavende capaciteit van de Nederlandse overheid in de laatste 15 jaar in relatie tot de omvang van huidige en toekomstige milieuschade en de omvang bij benadering van de milieuschade.**

De jaarlijkse milieuschade door de uitstoot van schadelijke stoffen naar bodem, water en lucht in Nederland is door het Planbureau voor de Leefomgeving<sup>2</sup> berekend op 31 miljard euro in 2015, hetgeen gelijk staat aan 4,5 % van ons bruto binnenlands product.

Dit wil niet zeggen dat met een groter budget voor handhavende instanties dit bedrag lager zou zijn geweest. Deze bezuinigingen waren een bewuste keuze van de toenmalige kabinetten voor risicogericht handhaven en een kleinere overheid die de administratieve lasten voor bedrijven en burgers verminderde, bijvoorbeeld door controles van verschillende inspecties te bundelen.

Zo zijn in de afgelopen jaren de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de VROM-Inspectie (VI) samengevoegd tot de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Uit de Rijksbegroting blijkt dat in 2003 de IVW een budget had van ca. 80 miljoen en de VI van ca. 75 miljoen Euro, samen dus ruim 150 miljoen Euro; in 2018 beschikt de ILT over 100 miljoen Euro per jaar.

**Circulaire Economie**

**De leden van de D66-fractie vragen hoe de Verkenning Brede Welvaart zal worden meegenomen bij de uitvoering van de transitieagenda's en hoe de andere ministeries, naast het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hierbij betrokken zullen worden.**

De Tweede Kamer is inmiddels ingelicht over welke prioriteiten en Rijksinzet het kabinet voor zich ziet bij de uitvoering van de transitieagenda's voor Circulaire Economie en de doorsnijdende thema's in de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, dd. 29 juni 2018 mede namens de ministers van Economische Zaken en Klimaat, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking.

Deze brief is tot stand gekomen met grote betrokkenheid van de bewindspersonen van Defensie, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Sociale Zaken, Financiën en Infrastructuur en Waterstaat.

In het op te stellen Uitvoeringsprogramma pakken deze ministeries elk hun verantwoordelijkheid op de relevante transitie's, zoals door de auteurs van de Verkenning is aanbevolen.

---

<sup>2</sup> PBL: Monetaire milieuschade in Nederland (2018)

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over het streven naar een volledig circulaire economie in 2050, met inbegrip van het begrip brede welvaart, als tegelijkertijd ook wordt vastgehouden aan het lineaire-groei-denken.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/176688

In het Regeerakkoord is in 2017 de passage opgenomen: "Als onderdeel van de klimaatopgave worden de afspraken uit het Rijksbrede Programma 'Nederland Circulair in 2050' en de transitieagenda's uit het Grondstoffenakkoord uitgevoerd." Begin 2018 zijn de vijf transitie-agenda's voor de transitie naar circulariteit in de sectoren biomassa en voedsel, bouw, consumptiegoederen, kunststoffen en maakindustrie verschenen. Dat een lineaire productiemethode ('take, make, waste') uiteindelijk gedoemd is vast te lopen, wordt in de kabinetsreactie op de transitie-agenda's en ook in de betrokken bedrijfstakken zelf onderkend. Het kabinet zet zich met de andere ondertekenaars van het Grondstoffenakkoord in om de transitie naar een circulaire economie te versnellen en op te schalen.

**De leden van de D66-, Groenlinks- en 50 PLUS-fracties hebben vragen gesteld hoe de afweging wordt gemaakt om hergebruik zo hoog mogelijk op de circulariteitsladder te krijgen.**

Het kabinet onderschrijft dat circulaire economie meer is dan het reduceren van volume of gewicht van afvalstoffen. Het Rijksbrede programma Nederland Circulair in 2050<sup>3</sup> heeft als strategische doelen:

- 1) Grondstoffen in bestaande ketens worden hoogwaardig benut;
- 2) Waar nieuwe grondstoffen nodig zijn, worden fossiele, kritieke en niet-duurzaam geproduceerde grondstoffen vervangen door duurzaam geproduceerde, hernieuwbare en algemeen beschikbare grondstoffen;
- 3) Het ontwikkelen van nieuwe productiemethodes, ontwerpen van nieuwe producten en anders inrichten van gebieden. Ook bevorderen we nieuwe manieren van consumeren.

In de Verkenning Brede Welvaart 2018<sup>4</sup> geven de Planbureaus aan dat voor het bereiken van hoogwaardig hergebruik soms nog hoge economische kosten gelden: zo is demonteren van gebouwen (door meer inzet van arbeidsuren) duurder dan conventionele sloopmethodes en zijn er soms hoge transactiekosten voor toepassing van ecodesign.

Dat neemt niet weg dat het vermijden van negatieve effecten 'elders' en 'later' (op onze voorraad natuurlijk kapitaal, respectievelijk de ecologische voetafdruk van productie en consumptie in Nederland in de rest van de wereld) toch de balans kan laten doorslaan in het voordeel van een hogere trede op de circulariteitsladder. Voorbeeld hiervan zijn 'urban mining' van afgedankte elektronische apparatuur of hergebruik van textiel, waardoor in herkomstlanden van primaire grondstoffen als edelmetaal en katoen veel minder grondverzet en waterverbruik nodig is. Het kabinet zal zich in Europa inzetten voor een verbreding van de Ecodesign-richtlijn naar niet-energiegerelateerde producten en materialen. Het kabinet wil daarbij onder meer inzetten op het stellen van kaders voor reparatiebaarheid en langere tot zelfs levenslange garantietermijnen, en op het invoeren van labels met informatie over levensduur en grondstoffengebruik. Het is immers belangrijk dat consumenten kunnen vertrouwen op de levensduur, milieuvoetafdruk en reparatiebaarheid van aangeschafte producten.

Voor materialen die nieuw op de markt komen zal ook het principe 'safe-by-design', in combinatie met demontabel ontwerpen, bijdragen aan de gewenste

<sup>3</sup> Kamerstukken Vergaderjaar 2015/2016, TK 32 852 en 33 043, nr. 33

<sup>4</sup> PBL, CPB en SCP: Verkenning Brede Welvaart 2018: Circulaire economie, gedrag en beleid

kwaliteit. Rijkswaterstaat, ProRail en het Rijksvastgoedbedrijf doen al praktijktesten met het materialenpaspoort.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**De leden van de D66-fractie vragen hoe de staatssecretaris van plan is om meer inzicht te krijgen in de effecten van circulaire economie op de werkgelegenheid.**

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

De Sociaal-Economische Raad heeft in zijn Verkenning<sup>5</sup> erop gewezen dat meer inzicht nodig is op het gebied van onder andere werkgelegenheidsgevolgen, waarbij belangrijk is dat maatregelen passen bij de fase in de transitie en in de keten.

Het kabinet onderschrijft in de brief van 29 juni 2018 het belang van het investeren in de kennisbasis voor de circulaire economie en zal aan de planbureaus vragen hier in de werkprogramma's voldoende ruimte voor in te ruimen. Daarnaast agendeert het kabinet dit onderwerp ook voor onderzoek in OESO-verband.

**De leden van de GroenLinks- en 50 PLUS- fracties hebben vragen gesteld over de inzet van beleidsinstrumenten op het gebied van (primaire) grondstoffen zoals belastingen en een materialenpaspoort.**

In de brief van 29 juni 2018 is aandacht voor vooruitkijken met bijvoorbeeld scenario's, trendanalyses en inzicht in de effecten en kosten van maatregelen, naast het gericht monitoren of de transitie op koers ligt.

Het kabinet laat aanvullende mechanismen onderzoeken, die de markt stimuleren om te investeren in producten en diensten met minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en meer hergebruik, mede naar aanleiding van de genoemde SER-verkenning. Hierbij zal nauw worden aangesloten bij de discussie over fiscale prikkels die in de context van het Klimaatakkoord wordt gevoerd. De tarieven van de afvalstoffenbelasting op storten en verbranden worden, zoals aangekondigd in de Miljoenennota, per 1 januari 2019 verhoogd.

In de transitieagenda kunststoffen is een heldere aanpak geschetst om de transitie naar een circulaire plastics- economie te versnellen. Daarbij staat preventie voorop. Ook moet de vraag naar gerecyclede en hernieuwbare kunststoffen groeien om het aandeel primair geproduceerde plastics te laten verminderen. Het kabinet wil duidelijkheid scheppen over hoe kan worden beoordeeld waar bio-afbreekbare plastics passen in de circulaire economie. Het kabinet wil ketensamenwerking stimuleren en bijdragen aan de aanpak van de mondiale kunststofproblematiek, zoals de ernstige vervuiling van de wereldzeeën.

In de bouwsector worden al experimenten uitgevoerd met het materialenpaspoort, ook bij de Rijksoverheid. Uitvoerende overheidspartijen als Rijkswaterstaat, ProRail en het Rijksvastgoedbedrijf zullen als opdrachtgevers een actieve rol nemen in het borgen van de juiste randvoorwaarden. Voor de uiteindelijke invulling zullen marktpartijen het voortouw nemen. Uiterlijk in 2020 zal het kabinet besluiten in welke situaties een wettelijke verplichting wordt ingevoerd, teneinde de doelen van het programma Circulaire Economie voor 2030 en 2050 te behalen.

---

<sup>5</sup> SER: Financiële instrumenten voor een circulaire economie (2018)

**De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen gesteld over de aanwending van de opbrengsten van een grondstofbelasting, deels voor circulaire initiatieven en om de lasten op arbeid te verlagen en de inzet om burgers en bedrijven te stimuleren de overgang naar een circulaire economie versneld te maken.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/176688

Opbrengsten van belastingheffing worden toegevoegd aan de algemene middelen. Het ligt minder in de rede om investeringen of lastenverlichting direct te koppelen aan de opbrengst van een bepaalde belasting.

In het recente rapport Werkgelegenheidseffecten van fiscale vergroening<sup>6</sup> geven PBL en CPB aan, dat een toenemende vraag naar arbeid niet per se een stijging van welvaart betekent, omdat deze extra arbeidsuren moeten worden afgewogen tegen beloning en vrije tijd.

Zoals aangegeven in de brief van 29 juni 2018, laat het kabinet enerzijds onderzoek doen naar aanvullende mechanismen, die de markt stimuleren om te investeren in producten en diensten met minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en meer hergebruik, mede naar aanleiding van de eerdergenoemde SER-verkenning. Anderzijds worden consumenten in staat gesteld om bewust te kiezen, via een publiekscampagne en concrete productinformatie.

Circulaire economie en duurzaamheid worden meegenomen in de integrale herziening van het curriculum van primair en voortgezet onderwijs die op dit moment loopt. Voor de aansluiting tussen arbeidsmarkt en scholing worden het Techniekpact en de regionale instellingen voor arbeidsbemiddeling betrokken.

**De leden van de Groenlinks-fractie hebben vragen gesteld over afvalwetgeving, versnelde uitfasering van persistente en zeer zorgwekkende stoffen en een verbod op microplastics.**

Een belangrijk onderdeel binnen het Rijksbrede Programma Nederland Circulair in 2050, is vermindering van de hoeveelheid afvalstoffen die wordt gestort of verbrand. Er lopen al veel acties om minder recyclebare afvalstoffen te verbranden en te storten. Denk bijvoorbeeld aan het opnemen van afvalstromen in het stortverbod zodra voldoende recyclingcapaciteit beschikbaar is en het beter benutten van de juridische speelruimte bij de uitleg van de begrippen afval, bijproduct en einde-afval. Ook verkent het kabinet of de opslagtermijn kan worden verlengd van afvalstoffen waarvoor nieuwe verwerkingstechnieken in opkomst zijn. Met deze acties ontstaat meer zekerheid voor investeringen in nieuwe recyclinginstallaties en -technieken.

In het kader van het Convenant Meer en Beter Recycling wordt verkend hoe het concept 'hoogwaardige recycling' beter kan worden onderbouwd en hoe hier effectief op gestuurd kan worden, bijvoorbeeld met verdere aanscherping van minimumstandaarden in het Landelijk Afvalbeheerplan.

De Europese Commissie heeft een verbod aangekondigd voor bewust toegevoegde microplastics en voor zogenaamde 'oxo-degradeerbare' plastics. Het kabinet juicht deze ontwikkeling toe en zal de Commissie ondersteunen bij de implementatie van dit beleidsvoornemen. In de brief van 29 juni 2018 is verder aangegeven dat Nederland zich samen met gelijkgezinde landen in VN-verband zal inzetten om het internationale raamwerk voor de aanpak van (de bronnen van) marien plastic zwerfvuil en microplastics te verbeteren.

Zoals aangegeven in de brief van 29 juni 2018 zal de afval- en recyclingbranche haar huidige inzamel-, sorteer- en recyclingsysteem moeten innoveren. Daarbij helpt het als partijen zichzelf meer gaan zien als grondstoffenmakelaar. Het

<sup>6</sup> CPB, PBL: De werkgelegenheidseffecten van fiscale vergroening (2018)

kabinet wil de gewenste kwaliteits- en kwantiteitsslag stimuleren. Het gaat daartoe de mogelijkheden verkennen om vanaf 2030 te verbieden dat recyclebaar (kunststof)afval nog wordt verbrand en om in aanloop daar naartoe de afvalstoffenbelasting voor storten en verbranden te verhogen. Daarmee kan ook de CO2-uitstoot in Nederland substantieel afnemen. Daarbij stimuleert het kabinet alternatieve routes voor verwerking, zoals chemische recycling om de kunststofkringloop te sluiten.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

**De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen gesteld over de ambitie van Nederland om internationaal voorop te lopen bij de transitie naar een Circulaire Economie.**

Nederland is onlangs officieel toegetreden tot het 'Platform for Accelerating the Circular Economy' (PACE), de internationale alliantie van koplopers op het gebied van circulaire economie.

In internationaal verband wordt bij PACE samengewerkt aan het versnellen van de circulaire economie door de ontwikkeling van financiering, het bevorderen van beleid en publiek-private samenwerking op het gebied van bijvoorbeeld plastics, elektronische apparatuur en circulair inkopen.

**Beleid, legitimiteit en gedrag**

**De leden van de D66- en Groenlinks-fracties hebben vragen gesteld over toepassing en effectiviteit van gedragswetenschappen om milieuvervuiling en grondstofuitputting door individuen, respectievelijk door bedrijven te verminderen en over de transparantie van gedragsbeïnvloeding (nudging) in circulair-economisch beleid.**

Wat de toepassing van gedragswetenschappen betreft geven de gezamenlijke Planbureaus in hun aanbevelingen in de Verkenning Brede Welvaart mee, dat individuen hun keuze zelf moeten kunnen bepalen, op basis van alle beschikbare middelen: informatie, tijd, kennis en vaardigheden.

Het kabinet acht vergroting van bekendheid en draagvlak een belangrijke voorwaarde voor de transitie naar een circulaire economie en de daarbij behorende gedragsverandering. De transitie naar een circulaire economie is immers niet alleen een technische, maar vooral ook een maatschappelijke verandering. Het kabinet zet in op een breed maatschappelijk eigenaarschap bij burgers, bedrijven, overheden en andere organisaties.

Het kabinet wil de innovatiekracht van de samenleving zoveel mogelijk de ruimte geven. En die is groot, getuige de vele al lopende duurzame initiatieven. Om deze verder aan te zwengelen, is een rijksbrede communicatie-strategie ontwikkeld. In de brief van 29 juni 2018 is een tiental doorsnijdende thema's genoemd om de transitie naar een circulaire economie te bevorderen. Daarvan zijn voor bedrijven met name producentenverantwoordelijkheid, het wegnemen van belemmeringen in regelgeving (ook voor het midden- en kleinbedrijf), het bevorderen van circulair ontwerpen, circulair inkopen door de overheid om markten te openen, fiscale prikkels en financiering voor innovaties van belang.

Bij transparantie van gedragsbeïnvloeding gaat het om een publiekscampagne en concrete productinformatie om consumenten in staat stellen om bewust te kiezen. Ook zal duurzaamheid een plaats krijgen in onderwijsprogramma's, zowel algemeen vormende als beroepsgeoriënteerde scholing en arbeidsbemiddeling.

**De leden van de 50PLUS-fractie hebben vragen gesteld over maatschappelijk draagvlak als onderdeel van de legitimiteit van het beleid en over het inzetten van convenanten om het gebruik van milieuschadelijke grondstoffen te verminderen en meer circulair gedrag te bevorderen.**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IenW/BSK-2018/176688

Het kabinet acht vergroting van bekendheid en draagvlak een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van transities – niet alleen die naar circulaire economie, maar ook de energietransitie en klimaatadaptatie of de innovaties op weg naar slimme en duurzame mobiliteit. In het Regeerakkoord is dit als volgt verwoord: “We willen een actieve en betrouwbare internationale partner blijven en een voortrekker zijn in een slagvaardigere Europese Unie die de grote thema’s van deze tijd aanpakt om burgers te beschermen.”

In de brief van 29 juni 2018 is gewezen op het Convenant Meer en Betere Recycling, de IMVO (Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen) convenanten voor textiel en goud, het IMVO Convenant Plantaardige Eiwitten, en de uitnodiging van het kabinet aan de betrokken partijen om te komen tot een Convenant over Bioplastics. Green Deals, City & Regio Deals kunnen verder bijdragen aan het realiseren van de gewenste transitie.

**Klimaatakkoord en sectoraal beleid**

**De leden van de Partij van de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over de relatie tussen brede welvaart en de omvang van de veestapel en vleesconsumptie.**

In de brief van 29 juni 2018 heeft het kabinet aangegeven in te zetten op optimaal gebruik van biomassa en reststromen, inclusief nieuwe eiwitbronnen. Het kabinet ontwikkelt een strategie voor duurzaam bodembeheer, en verduurzaamt en vergroent het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid.

De transitieagenda voor biomassa en voedsel noemt een aantal (inter)nationale oplossingsrichtingen voor de transitie naar duurzaam bodemgebruik en sluiting van de nutriëntenkringloop, die noodzakelijk is om te komen tot een ecologisch houdbare landbouw en voedselproductie. Het gaat dan om het nog efficiënter benutten van nutriënten, het minimaliseren van verliezen naar bodem, water en lucht, en het herwinnen en zo hoogwaardig mogelijk hergebruiken van nutriënten uit voedselresten, herstel van bodem-ecosystemen, mest, afvalwater en ander organisch afval. Dit helpt ook om Nederland minder afhankelijk te maken van de import van grondstoffen voor diervoeders en kunstmest.

Een belangrijk punt in de transitieagenda is de transitie naar een andere productie en consumptie van eiwitten. Het kabinet deelt de analyse dat de productie van dierlijke eiwitten een groot beslag legt op de ecologie van de aarde. Het gaat dan om het wereldwijde ruimtebeslag voor de productie van veevoer, om de uitstoot van broeikasgassen als CO<sub>2</sub>, methaan en lachgas, en om de effecten van nitraat in grondwater en ammoniak op natuur, om te komen tot een goede balans tussen duurzaam, gezond, veilig en betaalbaar voedsel en de juiste balans tussen dierlijke en plantaardige eiwitten.

Om een trendbreuk te krijgen in productie en consumptie van eiwitten zijn technologische, sociale en systeeminnovaties nodig. Deze innovatie-opgaven komen aan de orde in de route ‘Duurzame productie van gezond en veilig voedsel’ van de Nationale Wetenschapsagenda (NWA).<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Zie: <https://wetenschapsagenda.nl/duurzame-productie-van-veilig-en-gezond-voedsel/>

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit investeert € 1,75 miljoen per jaar in kennis over de eiwit-transitie naar meer plantaardige eiwitten. Hiermee wordt onderzoek gedaan naar de ecologische voetafdruk van de Nederlandse eiwitproductie en -consumptie via monitoring en zal onderzoek worden gestart naar veranderingen in eetgedrag, de zogenoemde 'consumer insights'. Binnen de Topsector Agri & Food is ruimte voor kennisontwikkeling en in de praktijk geteste eiwitinnovaties. Voor innovaties in duurzame eiwitproductie en eiwitconsumptie wordt gekeken naar de mogelijkheden van de Innovatie-enveloppe.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

**De leden van de Partij van de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over de relatie tussen brede welvaart, Klimaatakkoord, veehouderij en luchtvaart, met aspecten als geluidhinder en het doden van ganzen.**

Door het op de markt komen van schonere en stillere vliegtuigen kan minder luchtvervuiling en minder geluidsoverlast ook worden bereikt zonder dat het aantal vliegtuigbewegingen wordt teruggebracht. Luchtvaart levert een belangrijke bijdrage aan de welvaart. De luchthaven Schiphol bijvoorbeeld zorgt er met een groot aantal verbindingen voor dat Nederland goed bereikbaar is en aantrekkelijk is voor het vestigen van bedrijven.

Daarnaast zorgt de luchtvaart ervoor dat mensen privé en zakelijk makkelijker en sneller kunnen reizen, meer en andere vakantiebestemmingen voor meer mensen binnen bereik komen en verre familie en vrienden makkelijker en vaker kunnen worden bezocht. Ook deze effecten zijn onderdeel van brede welvaart.

Uiteraard is het belangrijk dat er altijd een afweging plaatsvindt tussen de milieueffecten en de voordelen van de luchtvaart. Dat gebeurt in het kader van besluiten over het al dan niet uitbreiden van bestaande luchthavens, zoals momenteel aan de orde voor Schiphol, en de realisatie van nieuwe luchthavens, zoals voor Lelystad is gebeurd. Ook zal in de nieuwe Luchtvaartnota worden ingegaan op de relatie tussen milieueffecten en luchtvaart.

Het toepassen van de reductiemethode waarbij ganzen worden gevangen en gedood met CO<sub>2</sub> heeft geen relatie met het aantal vliegbewegingen. Ook als het aantal bewegingen zou worden verminderd dan moet het aanvaringsrisico met ganzen toch worden beheerst en blijft het noodzakelijk om het aantal ganzen in de omgeving van Schiphol te verminderen. De methode met CO<sub>2</sub> wordt toegepast omdat het een humaan alternatief is voor het afschieten van ganzen. Het vangen van ganzen en doden met CO<sub>2</sub> wordt overigens ook toegepast voor het voorkomen van landbouwschade.

In het kader van het nationale Klimaatakkoord komen ook veehouderij en (binnenlandse) luchtvaart aan de orde. Deze thema's zijn dus niet 'taboe'. Partijen in dit Klimaatakkoord zijn van mening dat klimaatvriendelijke consumptie van burgers een gedragsverandering met lange adem vraagt: minder voedselverspilling, meer consumptie in Nederland van groenten en fruit, en groter aandeel consumptie van eiwitten op plantaardige basis. Dit wordt, ook in een mondiale context waarin nog sprake is van jaarlijkse stijging van de vleesconsumptie met 1,2 % per jaar, gezien als een van de sleutelfactoren voor klimaatbeleid voor de lange termijn.

Aangezien voor de zeevaart en de luchtvaart met name internationale afspraken rond het Parijse Klimaatakkoord worden gemaakt, vallen alleen de emissies binnen Nederland onder de nationale doelstelling. Ook voor de zeevaart en luchtvaart zijn inmiddels overlegtafels gestart en worden ambities, doelstellingen



en acties geformuleerd. Aan de deeltafel duurzame luchtvaart zal – in aanvulling op de nationale doelstelling van het Klimaatakkoord – ook worden gesproken over de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies van internationale luchtvaart. Hiermee wordt een ambitieuze aanpak voorbereid voor sectoren die een grote klimaatimpact hebben.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

**De leden van de Partij van de Dieren-fractie hebben vragen gesteld over de verhouding tussen de prijzen van luchtvaart in relatie tot internationale treinreizen.**

De prijzen van vlieg- en van internationale treintickets zijn onderhevig aan grote schommelingen afhankelijk van het moment waarop wordt geboekt. Daarnaast spelen de kosten van voor- en natransport naar het vliegveld of (internationale) treinstation een rol. Het is dan ook niet gemakkelijk om eenduidig aan te geven hoe de ticketprijzen tussen trein en vliegtuig zich verhouden en welke modaliteit qua prijs aantrekkelijker is.

Vervoerders in de luchtvaart en op het spoor bepalen vooral zelf hun prijzen in een geliberaliseerde markt. Bij luchtvaartmaatschappijen speelt het bedrijfsmodel een belangrijke rol en het niveau van de geboden service, waarbij (soms heel goedkoop) tickets worden aangeboden maar voor alle extra's moet worden bijbetaald. De prijzen van de treintickets worden bepaald door de vervoerders binnen de regels, zoals in het geval van NS opgenomen in de concessie. Ook is een partij als NS voor internationale tickets afhankelijk van Europese spelers als Thalys en Eurostar: commerciële bedrijven die winst moeten maken. Het aanpassen van prijzen alleen aan Nederlandse zijde heeft bij een internationale treinreis slechts een beperkte invloed, omdat de reis grotendeels buiten Nederlands grondgebied plaatsvindt.

In de Kamerbrief van 21 juni jl.<sup>8</sup> heeft de staatssecretaris toegezegd de mogelijkheden om de prijs van internationale treintickets te beïnvloeden te onderzoeken en te bespreken met de buitenlandse collega's en de collega van het ministerie van Financiën. Ook kostenverhogingen in de luchtvaart kunnen het prijsverschil met treinreizen kleiner maken.

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984 nr. 783

Voorbeelden van overheidsmaatregelen voor de luchtvaart die o.a. hogere kosten als gevolg hebben, zijn het EU-emissiehandelssysteem (ETS), het mondiale CO<sub>2</sub> compensatie- en reductiesysteem (CORSIA) dat per 2021 van start gaat en de in het regeerakkoord voorgenomen vliegbelasting per 2021. In de Luchtvaartnota zal de relatie reizen per vliegtuig en reizen per trein nader worden uitgewerkt.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2018/176688

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer