

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022

Nr. 13

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 28 oktober 2021

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 30 september 2021 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 21 oktober 2021 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 fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Rijkers

1

Vraag:

Kunt u een gespreksverslag sturen van het overleg dat plaatsvond op 4 maart 2021 tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Schiphol Group en de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde?

Antwoord:

De deelnemers aan het gesprek hebben geen bezwaar tegen het met uw Kamer delen van het verslag. U treft het als bijlage bij de beantwoording aan¹.

2

Vraag:

Welk deel van de 614 miljoen euro voor stimulering van elektrisch rijden is bestemd voor de aankopers van elektrische voertuigen (om verkoop te stimuleren)? Welk deel is compensatie op de inkomstenderving voor accijnzen voor overheden? Welk deel is compensatie voor de inkomsten-derving motorrijtuigenbelasting (mrb) provincies en welk deel voor het Rijk?

Antwoord:

Het kabinet heeft in de Miljoenennota 2022 aangekondigd bovenop het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 193) 600 mln. euro extra beschikbaar te stellen voor de stimulering van emissievrije auto's in de periode 2022–2025. (Bij de vorming van deze stimuleringsmaatregel is het geraamde bedrag van 614 miljoen euro uiteindelijk 600 miljoen euro geworden²). Naast de directe subsidie van 118 mln. euro krijgen kopers van emissievrije voertuigen een vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting (MRB), een vrijstelling van de vaste voet in de BPM en een eventuele korting op de bijtelling die direct leiden tot lagere belastingen. Tenslotte leiden minder BPM- en accijnsopbrengsten, die inherent zijn aan andere eigenschappen van emissievrij voertuig, ook indirect tot lagere belasting-inkomsten. Daartegenover staan weer extra inkomsten uit de Energiebelasting. Samen sluiten deze directe en indirecte stimuleringskosten op 600 mln. euro. Zie de uitsplitsing in tabel X. Het provinciale deel van de vrijstelling op de motorrijtuigenbelasting (opcenten) is niet berekend. Van het directe extra subsidiebedrag van 118 mln. euro is 80 mln. euro bestemd voor direct extra subsidiegeld voor particulieren die een nieuwe elektrische personenauto kopen of leasen en is 10 mln. euro extra vrijgemaakt voor particulieren die een gebruikte elektrische personenauto kopen of leasen (in totaal 90 mln. euro extra budget voor de subsidieregeling SEPP). Daarnaast wordt het budget van de aanschafsubsidie voor emissievrije bestelauto's met 28 mln. euro verhoogd. Tabel X geeft een overzicht van waar het extra budget van 600 mln. euro uit bestaat. De budgettaire reeksen in deze tabel zijn gebaseerd op drie maatregelen. Ten eerste is in de «Hand aan de kraan»-analyse geconstateerd dat door de versnelde ingroei van emissievrije personenauto's ook de budgettaire derving van het fiscale stimuleringsbeleid cumulatief 572 mln. euro (2022–2025) hoger is dan verwacht ten tijde van het Klimaatakkoord (Genaamd «HADK»)³. Ten tweede is in het Belastingplanpakket 2022 een wetsvoorstel opgenomen om de cap in de bijtelling (de catalogusprijs waarover de maximale korting op de bijtelling voor emissievrije personenauto's van toepassing is) versneld af te bouwen

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 32 813, nr. 843.

³ Kamerstuk 32 813, nr. 815.

(genaamd «CAP»). De budgettaire opbrengst bedraagt cumulatief 330 mln. euro (2022–2025). Ten derde is het budget voor de aanschafsubsidie voor emissievrije personenauto's (genaamd «Definitieve SEPP») en bestelauto's verhoogd (genaamd «SEBA»).

Tabel X met uitsplitsing kosten

	HADK	CAP	Definitieve SEPP	SEBA	
(in mln. euro's)	totaal '22-'25	totaal '22-'25	totaal '22-'25	totaal '22-'25	Totaal
MRB Rijksdeel	– 113	32	– 36		– 117
BPM	– 17	186	– 153		16
Bijtelling	12	32	– 1		43
Accijns PA totaal	– 542	107	– 68		– 503
EB PA	85	– 26	18		77
SEPP nieuw	0	0	– 80		– 80
SEPP occasion			– 10		– 10
SEBA (bestel)				– 28	– 28
Totaal Rijk (excl. opcenten)	– 575	330	– 330	– 28	– 600 ¹

¹ Het kabinet heeft in de Miljoenennota 2022 aangekondigd bovenop het Klimaatakkoord 600 mln. euro extra beschikbaar te stellen voor de stimulering van emissievrije auto's in de periode 2022–2025. In deze tabel is de definitieve invulling van de subsidie voor particuliere EV's met een lagere cumulatieve budgettaire derving dan in de Augustusbesluitvorming opgenomen. Afspraak was dat bij de nadere uitwerking van de subsidie de maximale budgettaire kosten van 2022 tot en met 2025 330 mln. euro zijn, inclusief indirecte fiscale effecten, in plaats van de 341 mln. euro van de voorlopige invulling die in de Augustusbesluitvorming is opgenomen. Voor HADK is uiteindelijk 575 mln. euro ingeboekt in plaats van de 572 mln. euro die in de HADK-brief is opgenomen. Het totaal komt daardoor uiteindelijk uit op € 603 mln. euro. Nota bene: door afrondingen kan het totaal afwijken van de som der delen.

3

Vraag:

Klopt het dat het Bestuurlijk Overleg komend najaar is geannuleerd vanwege de demissionaire status van het kabinet? Zo ja, wordt er helemaal geen overleg gevoerd? Wat zijn de gevolgen hiervan? Wat betekent dit voor de projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de concrete vervolgstappen om de verkeersonveiligheid op de N9, N99 en N250 te verbeteren?

Antwoord:

Momenteel wordt gezien hoe het (Bestuurlijk) overleg dit najaar precies vormgegeven zal worden, mede met het oog op de voortgang van lopende projecten. Wij informeren uw Kamer hier spoedig over.

4

Vraag:

Kan een schatting gemaakt worden van de primaire baten die een juridisch verplichte dubbele doelstelling in de waterveiligheidsopgave zouden kunnen opleveren? Welke besparing zou bijvoorbeeld kunnen worden gerealiseerd met het toepassen van dubbele dijken in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)?

Antwoord:

Nee, de effecten van een al dan niet juridisch geborgde dubbele doelstelling van de wateropgave zijn vooraf niet in te schatten, dus ook niet de extra benodigde middelen en/of de baten ervan⁴.

Inschattingen van kosten en besparingen van dubbele dijken, zoals gepresenteerd in het rapport van het NIOZ⁵ in opdracht van WNF, hebben een enorme bandbreedte. Ze hangen af van een veelheid van factoren die van locatie tot locatie anders zijn en zijn dus erg onzeker. Er kan daarom

⁴ Kamerstukken 34 682 en 27 625, nr. 86.

⁵ Bron: Dubbele dijken als robuuste waterkerende landschappen voor een welvarende Zuidwestelijke Delta (NIOZ report 2021–01).

ook niet aangegeven worden of besparing in het HWBP mogelijk is met het toepassen van dubbele dijken.

5

Vraag:

Hoeveel zou het naar schatting kosten om deelname aan het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer volledig te verplichten?

Antwoord:

Het Deltaplan Agrarische Waterbeheer (DAW) berust op een vrijwillige en stimulerende, doch niet vrijblijvende samenwerking. Hierin bepalen agrarische ondernemers en waterbeheerders gezamenlijk welke agrarische wateropgaven resteren en welk regionaal maatwerk nodig is om tot oplossingen te komen. De aanpak is ingezet voor stimulering van samenwerking, waar geen wet- en regelgeving onderligt. In 2024 wordt door middel van een evaluatie vastgesteld waar het overeen te komen maatwerk volstaat om onder andere de waterkwaliteitsdoelen te halen en waar niet.

6

Vraag:

Hoe groot zijn de tekorten bij Rijkswaterstaat (RWS) eind 2022?

Antwoord:

In december 2020 is uw Kamer geïnformeerd over de validatie van PwCIRebel. Indien PwCIRebel alle kosten voor instandhouding optelt, komen zij voor de budgetbehoeften uit op een bandbreedte van € 2,1–€ 2,4 miljard per jaar voor de korte termijn (2022–2025) en € 2,3–€ 2,6 miljard per jaar voor de jaren daarna. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de budgetbehoefte het beschikbare budget jaarlijks met gemiddeld € 1 miljard overstijgt (prijspeil 2019).

Dit zijn gemiddelde bedragen waarbij er geen rekening is gehouden met fluctuaties van de opgave in de tijd.

De bedragen uit deze validatie zijn nog exclusief de kosten voor nieuwe ontwikkelingen. De huidige tijd stelt nieuwe eisen aan het areaal. U kunt daarbij denken aan klimaatverandering en bodemerosie, wijziging van wet- en regelgeving, de transitie naar klimaatneutrale en circulaire infrastructuur, maatregelen voor cyberveiligheid en ook aan de mogelijkheden van smart maintenance, smart shipping en smart mobility. Daarnaast is in de validatie geen rekening gehouden met het inlopen van het uitgesteld onderhoud. In het jaarverslag 2020 is uw Kamer geïnformeerd dat het uitgesteld onderhoud ultimo 2020 een volume heeft van € 1,2 mld. en de komende jaren nog verder zal oplopen.

Zoals aan uw Kamer gemeld in de Kamerbrief van 10 juni⁶, zijn de jaren 2022 en 2023 middels kasschuiven financieel beheersbaar gemaakt en zal een volgend kabinet afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna. Dit is een tijdelijke oplossing en niet structureel financieel houdbaar. Daarmee is voor de

RWS-netwerken in 2022 in totaal € 2.1 miljard beschikbaar. Conform motie Stoffer⁷, wordt uw Kamer voor de begrotingsbehandeling geïnformeerd over welke aanvullende middelen tot 2030 per jaar nodig zijn om het beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie van Rijksinfrastructuur minimaal op peil te houden.

⁶ Kamerstuk 35 570 A, nr. 61.

⁷ Kamerstuknummer 35 570 A, nr. 63.

7

Vraag:

Hoeveel geld wordt er extra geïnvesteerd ten opzichte van vorig jaar ten aanzien van onderhoud, vervanging en renovatie? Kan een uitsplitsing gemaakt worden op welke onderdelen deze investeringen verschillen ten opzichte van vorig jaar?

Antwoord:

Bij Rijkswaterstaat is er in de begroting van 2022 ten opzichte van de begroting 2021 € 564 miljoen extra beschikbaar voor onderhoud. Voor vernieuwing (voorheen vervanging en renovatie) is er € 47 miljoen minder beschikbaar gesteld. Deze verlaging heeft echter te maken met het uitvoeringstempo. Het budget voor vernieuwing is niet verlaagd, maar verschuift naar latere jaren. Bij ProRail is voor onderhoud en vervanging circa € 52 miljoen extra beschikbaar gesteld.

Investeringen instandhouding 2022	Netwerk	Kasschuiven	Intensivering	Indexatie (prijsbijstelling)	Totaal
Onderhoud RWS	Hoofdwegennet (12.02.01)	191.000	134.545	20.818	346.363
	Hoofdvaarwegen (15.02.01)	93.169	31.113	10.110	134.392
	Hoofdwatersysteem (03.01 en 03.02)	73.000	5.996	4.903	83.899
	Totaal onderhoud RWS	357.169	171.654	35.831	564.654
Vernieuwing RWS (voorheen vervanging en renovatie)	Hoofdwegennet (12.02.04)	- 24.395	- 3.428	4.719	- 23.104
	Hoofdvaarwegen (15.02.04)	- 28.159	0	1.632	- 26.527
	Hoofdwatersysteem (03.02.03)	2.588	0	122	2.710
	Totaal vernieuwing RWS	- 49.966	- 3.428	6.473	- 46.921
Exploitatie, onderhoud en vernieuwing ProRail	Spoor (13.02.01)	15.189	1139	35.485	51.813

8

Vraag:

Kan een uitsplitsing worden gemaakt van de MIRT-projecten 2022 die (1) geen hinder ondervinden van de stikstofproblematiek, (2) vertraging ondervinden door de stikstofproblematiek, (3) geen doorgang meer vinden vanwege de stikstofproblematiek en (4) waar onvoldoende geld voor is begroot?

Antwoord:

Projecten die alleen tot tijdelijke stikstofdepositie leiden in de aanlegfase, ondervinden geen hinder (meer) van de stikstofproblematiek dankzij de partiële vrijstelling van de vergunningplicht voor het aspect stikstof in de bouw-/aanlegfase. Dit betreft projecten in het kader van het hoofdwatersysteem (zoals dijkversterkingen), vervanging- en renovatieprojecten en een deel van de spoorwegen- en openbaar vervoer-projecten. Projecten die in de gebruiksfase tot stikstofdepositie kunnen leiden ondervinden vertraging door de stikstofproblematiek. Dit betreft voornamelijk projecten in het kader van het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en een deel van de spoorwegen- en openbaar vervoer-projecten. Voorafgaand aan het NO MIRT wordt uw Kamer geïnformeerd over de gevolgen van de stikstofproblematiek voor de MIRT-projecten.

9

Vraag:

Waarom zijn in de beleidsprioriteiten slechts zeven zinnen gewijd aan wegaanlegprojecten?

Antwoord:

De beleidsprioriteiten laten bondig zien welke stappen het Ministerie van IenW zet om de veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in Nederland te verbeteren. Op artikel 14 van de HXII-begroting, artikel 12 van het Mobiliteitsfonds en in het MIRT-overzicht worden de beleidsdoelstellingen en voortgang van de investeringen op het Hoofdwegennet nader beschreven.

10

Vraag:

Zegt de regering, met de wegaanlegprojecten die volgens de begroting investeringen op de lange termijn zijn, dat het aanleggen en uitbreiden van nieuwe wegen geen prioriteit meer heeft?

Antwoord:

Neen. Aanlegprojecten op het Hoofdwegennet kennen een gemiddelde doorlooptijd van 8 jaar en zijn daarmee investeringen op de lange termijn. Het is noodzakelijk blijvend te investeren in het Hoofdwegennet, zodat ook op langere termijn de beschikbaarheid, capaciteit en veiligheid van het Hoofdwegennet gewaarborgd blijft. Een en ander wordt onderstreept door de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) die uw Kamer onlangs heeft ontvangen⁸. De IMA heeft als uitgangspunt dat alle MIRT-projecten waarover tot 2030 financiële afspraken zijn gemaakt en waarvoor een eenduidige variant beschikbaar is, als uitgevoerd verondersteld worden.

11

Vraag:

Hoeveel kilometer aan nieuwe wegen gaat er worden aangelegd in 2022 en hoeveel geld is hiervoor begroot?

Antwoord:

In 2022 gaan de volgende MIRT-projecten op het Hoofdwegennet over naar de realisatiefase: A2 Vonderen-Het Kerensheide (20 km, € 287 mln.), A27 Houten-Hooipolder (110 km, € 1.843 mln.) en N65 Vught-Haaren (8 kilometer, € 94 mln.).

De lengte van deze trajecten bedraagt gezamenlijk 138 km. De som van de realisatiebudgetten in totaal bedraagt € 2.224 mln. Daarnaast wordt, zoals aangegeven in het MIRT-overzicht, gewerkt aan de projecten die reeds in realisatie zijn, waaronder de A24 Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam en de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere.

12

Vraag:

Hoeveel wegen worden er uitgebreid in 2022 en hoeveel geld is hiervoor begroot?

Antwoord:

Zie antwoord vraag 11 (Hoofdstuk XII).

13

Vraag:

Wordt de inzet op wegaanlegprojecten gebaseerd op basis van CO₂-uitstoot en stikstof of op basis van verwachte en benodigde capaciteit?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW werkt voor wat betreft de wegaanlegprojecten aan het oplossen van bereikbaarheidsopgaven, mede op basis van de

⁸ Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328.

Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA, voorheen NMCA). Hiermee wordt prioriteit gegeven aan de grootste fileknelpunten, zoals is verzocht in de motie van het lid Sharpe⁹ en zoals is verzocht in de motie van het lid Remco Dijkstra door in het Hoofdwegennet te blijven investeren en daarbij de voormalig genoemde NMCA als uitgangspunt te nemen¹⁰. In aanvulling op de NMCA, wordt in de IMA-2021. Naast capaciteits- en robuustheidsknelpunten ook naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid, klimaatgevoeligheid van de netwerken en de emissies van mobiliteit van broeikasgassen, fijnstof en stikstof gekeken. Deze brede blik doet recht aan de toenemende onderlinge verwevenheid van maatschappelijke opgaven en doelstellingen in het mobiliteitsdomein, natuurlijk met behoud van de focus op mobiliteit en bereikbaarheid.

14

Vraag:

Hoe wordt het verlies, nu en in de toekomst, van Belastingen van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en accijnzen vanwege de stimulans van elektrisch vervoer gecompenseerd?

Antwoord:

De opkomst van emissievrije personenauto's leidt tot het kleiner worden van de basis waarover belasting in de bpm en bij de accijnzen wordt betaald (grondslagerosie). In de bouwsteen fiscale vergroening en grondslagerosie (onderdeel van de bouwstenen voor een beter belastingstelsel¹¹) is deze grondslagerosie in kaart gebracht.

Op korte termijn (met 2025 als horizon) is slechts sprake van een beperkte grondslagerosie in 2025 die inmiddels budgettair is gedekt, maar richting 2030 kan de grondslagerosie oplopen tot een (substantieel) bedrag, afhankelijk van de mate van ingroei van emissievrije auto's.

Indien de nieuwverkopen in 2030 volledig emissievrij zijn valt de opbrengst van de bpm vrijwel geheel weg (op de vaste voet in de bpm na, die dan ook voor emissievrije auto's geldt) en door de doorwerking van de nieuwverkopen in het wagenpark geldt dat ook steeds meer voor de opbrengst van de accijnzen. Hier staat een in omvang beperktere meeropbrengst bij de energiebelasting tegenover. En een beperkte meeropbrengst in de mrb en de bijtelling, doordat emissievrije auto's wat zwaarder en duurder zijn dan fossiele auto's. Op basis van doorrekeningen met het Carbontaxmodel van het huidige stimuleringsbeleid tot en met 2025 wordt naar verwachting een ingroei van 42% nieuwverkopen ofwel 1,1 miljoen elektrische auto's in 2030 verwacht. In de Keuzewijzer Autobelastingen¹² is becijferd dat indien de Klimaatakkoordambitie van 100% ingroei van emissievrije auto's in 2030 wordt bereikt, dit zal leiden tot een derving van € 1,1 miljard in 2030. Een volledig emissievrij wagenpark leidt op langere termijn tot een structurele derving van circa € 4,7 miljard ten opzichte van 2020. Dit is het saldo van minder opbrengsten in de bpm en accijns en meer opbrengst in de mrb, bijtelling en energiebelasting.

Ook de provinciale opcenten nemen toe.

Voor de derving ten gevolge van grondslagerosie dient door komende kabinetten als onderdeel van de vormgeving van de bredere belastingmix binnen of buiten het domein van de autobelastingen een oplossing te worden gevonden. In de Keuzewijzer (zie pagina's 27 tot en met 30) zijn daarvoor een aantal beleidsopties geschetst. Daarbij geldt dat de integrale kosten van eventueel aanvullend op versnelling van de ingroei gericht

⁹ Kamerstuk 32 123 A, nr. 123.

¹⁰ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 19.

¹¹ Kamerstuk 32 140, nr. 71.

¹² Kamerstuk 32 800 nr. 74.

beleidspakket dient te worden voorzien van adequate budgettaire dekking, dit inclusief de (indirecte) doorwerking naar de autobelastingen.

15

Vraag:

Hoeveel geld gaat er naar laadinfrastructuur en subsidies voor elektrische voertuigen?

Antwoord:

Het totaal aan subsidie voor elektrische voertuigen komt op € 577 miljoen voor de periode 2020–2025. Dit is het totaal van wat al beschikbaar was vanuit het Klimaatakkoord samen met de extra subsidies zoals nu afgesproken. Dit is als volgt uitgesplitst:

Bestel- en vracht

In het budgettair overzicht van het Klimaatakkoord¹³ is aangegeven dat voor de stimulering van emissieloze bestel- en vrachtauto's in totaal € 207 miljoen beschikbaar is. Bij de augustusbesluitvorming is € 28 miljoen extra beschikbaar gekomen voor emissieloze bestelauto's (SEBA). Deze middelen worden ingezet in de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) die op 15 maart 2021 in werking is getreden en waarvoor in 2021 het subsidieplafond € 22 miljoen bedraagt. Dit najaar wordt het plafond van volgend jaar vastgesteld. Daarnaast wordt in 2021 € 11 miljoen ingezet voor de projectsoort «learning by using» via de Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-3). Daarnaast bereid ik een subsidieregeling voor een aanschafsubsidie voor emissieloze vrachtauto's. De planning is erop gericht dat eind dit jaar de internetconsultatie zal plaatsvinden.

Personenauto's

Naast de subsidieregeling voor emissieloze bedrijfsauto's (SEBA) is er de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's voor nieuwe- en gebruikte personenauto's (SEPP). Hier was € 252 mln. reeds gereserveerd in het Klimaatakkoord (2020 t/m 2025) en daar is tot en met 2024 in totaal € 90 mln. extra voor gereserveerd (exclusief aftrek van uitvoeringskosten) voor deze regeling¹⁴. Het in het Klimaatakkoord beschikbaar gestelde SEPP-budget is terug te vinden op de post «Reservering Klimaatakkoord» van begroting XII van Infrastructuur en Waterstaat, onder artikel 14 in tabel 23. Zodra de subsidieregeling is gepubliceerd zullen de middelen worden verantwoord onder de post «elektrisch vervoer» in dezelfde tabel. De extra subsidiebudgetten die het kabinet in de Miljoenennota heeft aangekondigd zullen nog met een nota van wijziging worden toegevoegd aan begroting XII.

De ingroei van emissievrije auto's wordt naast de aanschafsubsidies ook gestimuleerd met fiscale maatregelen (o.a. korting in de bijtelling en mrb). Deze fiscale regelingen worden extracomptabel op de begroting van lenW vermeld in tabel 28.

Laadinfrastructuur

Voor laadinfrastructuur is in totaal € 16,5 mln. door het Rijk vrijgemaakt tot en met 2022. Daarnaast is er nog een deel van de € 73 mln. aan bijdrage van het Rijk voor laadinfrastructuur en uitvoeringskosten decentrale overheden Klimaatakkoord. Dit moet in overleg met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties nog nader worden verdeeld over de thema's. Zie tevens het antwoord op vraag 71 voor de subsidies voor de laadinfrastructuur.

¹³ Kamerstuk 32 813, nr. 348.

¹⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 843.

16

Vraag:

Hoeveel geld is er gereserveerd voor het opheffen van Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) en hoeveel NABO's worden daar in 2022 mee opgeheven?

Antwoord:

Voor het aanpakken van 180 openbare en openbaar toegankelijk NABO's heb ik sinds 2018 ca. € 180 mln. ter beschikking gesteld. Daarvan zijn nu ca. 95 NABO's aangepakt en worden in 2022 volgens de planning van ProRail nog eens 24 NABO's aangepakt.

17

Vraag:

Wat is de reden dat er besloten is om in 2022 geen stimulans meer te hebben voor elektrisch varen?

Antwoord:

De Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 subsidieert ook de plaatsing van een elektromotor op de schroefas. Het subsidieplafond is voor dit jaar al bereikt. In 2022 kunnen weer aanvragen worden ingediend. Momenteel worden voorstellen voorbereid in het kader van het Nationaal Groeifonds en de Europees Recovery and Resilience Facility t.b.v. verdere stimulering van elektrificatie. Besluitvorming daarover vindt plaats in een later stadium door de NGF commissie dan wel door een nieuw kabinet (RRF).

18

Vraag:

In hoeverre zijn de almaar stijgende grondstofprijzen meegenomen in het beschikbare budget voor de aanschaf van nieuwe, duurzame schepen voor de Rijksrederij?

Antwoord:

Op dit moment worden de kosten behorende bij vervanging en verduurzaming van de huidige vloot in kaart gebracht. Bij elke update van de raming van de kosten wordt gerekend met de meest recente grondstofprijzen. Tevens wordt bij het opstellen van de kostenraming rekening gehouden met onzekerheden door het hanteren van risico-opslagen, onder andere ten aanzien van de grondstofprijzen.

19

Vraag:

Zijn de pilots, die in de Kamerbrief Vlootvervangings Rijksrederij van 8 maart 2021 (Kamerstukken 35 570 XII en 25 295, nr. 106) zijn aangekondigd, inmiddels gestart? Kunt u duidelijkheid geven over de financiering van de pilots?

Antwoord:

In de genoemde Kamerbrief is aangegeven dat de Rijksrederij voornemens is om vier pilots te starten. Op dit moment worden de eerste twee pilots uitgewerkt. Voor de andere twee pilots wordt eerst nog financiële besluitvorming voorbereid. Definitieve besluitvorming over realisatie van de pilots zal ook worden verwerkt in de begroting.

20

Vraag:

Is de 20 miljoen euro die gereserveerd is voor de verduurzaming van de binnenvaart voldoende? Zo niet, hoeveel geld is er additioneel benodigd

om de volledige binnenvaartsector emissievrij te maken en wie gaat dit verschil betalen?

Antwoord:

Studies van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wijzen uit dat 5 tot 10 miljard euro nodig is om de Europese binnenvaartvloot (nagenoeg) emissievrij te maken in 2050. De West-Europese binnenvaartvloot bestaat voor zo'n 55% uit Nederlandse schepen. Er is, uitgaande van deze studies, dus meer nodig dan 20 miljoen euro om de volledige binnenvaartsector emissievrij te maken. Het genoemde bedrag van 20 miljoen vloeit voort uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens en uit de structurele aanpak stikstofproblematiek van de Minister van LNV. Het wordt uitgezet via de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025.

22

Vraag:

In hoeverre is de begroting voor de scheepvaart, waarvan 10% van het totale budget begroot is, in balans met het marktaandeel van 37% in het goederenvervoer?

Antwoord:

De vergelijking van het beschikbare budget voor scheepvaart/vaarwegen met specifiek het marktaandeel goederenvervoer is niet 1-op-1 te maken. Specifiek voor scheepvaart/vaarwegen staan op het Mobiliteitsfonds (artikel 15 Hoofdvaarwegennet) de budgetten voor investeringen in de Rijkswaarwegen en op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII (artikel 18 Scheepvaart en havens) staan de budgetten voor het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt.

Met het Mobiliteitsfonds staat de mobiliteit centraal en niet langer de modaliteit. Het geld wordt verdeeld op basis van een integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en de daarvoor in beeld gebrachte en gekozen oplossingen, waarbij onder meer instrumenten als de IMA en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) een belangrijke rol spelen.

23

Vraag:

Hoeveel zou het naar schatting kosten om een watertoets voor alle overheidsgebouwen te verplichten?

Antwoord:

De watertoets beoogt dat het waterbelang gewogen wordt bij ruimtelijke afwegingen. De watertoets is op grond van de Waterwet en vanaf inwerkingtreding ook onder de Omgevingswet verplicht bij met name grotere gebiedsontwikkelingen met wijziging van het bestemmingsplan respectievelijk het omgevingsplan of instrumenten als het projectbesluit onder de Omgevingswet. Onder de Omgevingswet is die verplichting geformuleerd als het expliciet (in de motivering dus) rekening houden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen en het daarbij betrekken van de opvatting van de waterbeheerder. De weging van het waterbelang bij het vaststellen van een omgevingsplan is mede gericht op het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Verder hangt dit samen met het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van die watersystemen en de vervulling van de op grond van de wet aan die watersystemen toegekende maatschappelijke functies, zoals de drinkwaterfunctie. Als een overheidsgebouw onderdeel uitmaakt van een groter project of

gebiedsaanpassing wordt het meegenomen in de weging van het waterbelang bij de watertoets. Kosten voor het opstellen van een watertoets liggen bij de waterbeheerders.

Ik heb geen inzicht in deze kosten. Verder lijkt een verplichte watertoets op alle overheidsgebouwen niet zinvol, omdat de impact van één gebouw op het beheer van het watersysteem meestal niet zodanig zal zijn dat dit bijdraagt aan het doel van de watertoets en de te borgen belangen daarachter.

24

Vraag:

Welke interpretatie wordt door u gehanteerd als er wordt gesproken over het behalen van de doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW): de klassieke interpretatie of de interpretatie uit het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water (Bkmw) zoals afgesproken door de Europese waterdirecteuren in juni 2017?

Antwoord:

Er is geen verschil tussen beide interpretaties. Nederland heeft de werking van de KRW zoveel mogelijk één op één overgenomen in eigen regelgeving, dus zonder extra verplichtingen en zonder onderdelen af te zwakken. In bepaalde gevallen kan de tekst van de richtlijn verschillend worden uitgelegd naar de praktijk. Om een werkbare en uniforme werkwijze te bevorderen, werken Commissie en lidstaten samen in de Common Implementation Strategy.

Voor het behalen van de doelen uit de KRW staat artikel 4 van de richtlijn centraal. Dit is in juli jl. toegelicht in de beantwoording van Kamervragen van lid Van Eppink (Ja21)¹⁵ over rechterlijk ingrijpen in het waterbeheer.

25

Vraag:

Welke stappen zijn met deze begroting concreet gezet om de aanpak van de waterveiligheidsopgave te versnellen en te verstevigen?

Antwoord:

Met middelen die in deze begroting beschikbaar zijn om de aanpak van de waterveiligheidsopgave te versnellen en te verstevigen, wordt gewerkt aan het opstellen en vaststellen van kansrijke alternatieven voor behoud en/of verruimen van de afvoercapaciteit voor Rijn en Maas in 2022 in het programma Integraal Riviermanagement (IRM). Op basis hiervan kunnen keuzes worden bepaald voor maatregelpakketten waarmee IRM aan de slag gaat. Verder worden diverse opdrachten voor het ondersteunen van de waterkeringbeheerders bij het beoordelen van de primaire keringen verstrekt. Ook worden opdrachten verstrekt voor kennis- en modelontwikkeling voor de rivieren om de effecten klimaatverandering beter inzichtelijk te maken.

26

Vraag:

Welke stappen zijn met deze begroting concreet gezet om de waterveiligheidsopgave beter te verbinden met de ruimtelijke kwaliteitsopgaven? Welke fondsen zijn hiervoor beschikbaar?

Antwoord:

Binnen de huidige kaders van het Deltafonds wordt het nodige gedaan om ruimtelijke kwaliteit verder te versterken. Het programmabureau HWBP heeft bijvoorbeeld het afgelopen jaar een «Programmatische aanpak Duurzaamheid en Ruimtelijke Kwaliteit» uitgewerkt om waterschappen te

¹⁵ Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3419.

ondersteunen bij het oppakken van deze onderwerpen bij hun dijkversterkingen. Voor het toekennen van subsidie wordt onderscheid gemaakt tussen ruimtelijke inpassing (wel subsidiabel) en meekoppelen van andere functies (niet subsidiabel).

27

Vraag:

Hoeveel geld gaat er met het Nationaal Water Programma 2022–2027 extra naar het uitvoeringsprogramma van het Omgevingsberaad Waddengebied?

Antwoord:

Er worden in het Nationaal Water Programma (NWP) 2022–2027 geen extra middelen vrijgemaakt specifiek voor het Uitvoeringsprogramma Waddengebied. Het Uitvoeringsprogramma heeft geen eigen budget anders dan een ondersteunend budget (zie ook vraag en antwoord nr. 101). Voor het Omgevingsberaad Waddengebied, inclusief de organisatie van de jaarlijkse Wadden Toogdag, wordt door het Rijk een structurele bijdrage van € 96.000 verleend naast de bijdragen van andere overheden. Ten opzichte van 2020 is dit € 30.000 extra. De Rijksbijdrage wordt 50/50 gefinancierd door de Ministeries van LNV en IenW.

28

Vraag:

Op welke termijn worden de 200 miljoen euro extra (800 miljoen euro gedurende de jaren 2022 t/m 2025) en daarna structureel 100 miljoen euro extra per jaar vanaf 2026, die volgens de Deltacommissaris nodig zijn voor een succesvolle uitvoering van het Deltaprogramma, toegevoegd aan het Deltafonds?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de brief over Instandhouding Rijksinfrastructuur¹⁶ zal het nieuwe kabinet een afweging moeten maken over de langjarige financiering van instandhouding op het Deltafonds.

29

Vraag:

Hoeveel geld uit het Mobiliteitsfonds is begroot voor zaken die niet in het voormalige Infrastructuurfonds zaten? Welke zaken zijn dit?

Antwoord:

Met de inrichting van het Mobiliteitsfonds is er voor gekozen dat niet de modaliteiten, maar juist de mobiliteit centraal staat. Deze inrichting is terug te zien in de begroting door te beginnen met de budgetten die nog niet aan specifieke modaliteiten zijn toebedeeld. De overgang van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds is budgetneutraal uitgevoerd. Dat betekent dat er geen aanvullende middelen zijn begroot in het Mobiliteitsfonds t.o.v. het Infrastructuurfonds. De wijziging zit voornamelijk in de verantwoording. Middelen die het gebruik van de infrastructuur optimaliseren kunnen nu ook vanuit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd en verantwoord. Lopende projecten voor optimalisering gebruik worden nu nog verantwoord op HXII. Nieuwe projecten binnen de categorie optimalisering gebruik kunnen in het vervolg wel verantwoord worden op het MF. Er zijn hiervoor geen extra middelen toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. In artikel 2, tweede lid, onderdeel c van de wet op het Mobiliteitsfonds is deze ruimere doelstelling opgenomen:

¹⁶ Kamerstuk 35 570 A, nr. 61.

«c. maatregelen en voorzieningen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur als bedoeld in de onderdelen a en b, te vergroten.»

In de memorie van toelichting bij de wet op het Mobiliteitsfonds is uiteengezet om welke zaken dit gaat. In het hoofdstuk reikwijdte MF wordt hier dieper op ingegaan:

«Bedoeld zijn maatregelen of voorzieningen waarmee wordt beoogd het gebruik van de capaciteit van bestaande verkeers- en vervoerinfrastructuur te verbeteren. Hierdoor wordt de bijdrage van de bestaande infrastructuur aan de bereikbaarheid vergroot en de mobiliteit gefaciliteerd en kunnen mogelijk nieuwe infrastructuurinvesteringen worden voorkomen of uitgesteld.»

30

Vraag:

Hoeveel geld is er, naast de reeds begrote 3,6 miljard euro voor onderhoud, vervanging en renovatie aan wegen, vaarwegen, spoor, bruggen, en het hoofdwatersysteem, nodig om de infrastructuur op al deze punten weer robuust te maken?

Antwoord:

Er is op basis van een externe validatie van PwC|Rebel geconcludeerd dat de budgetbehoefte het beschikbare budget jaarlijks gemiddeld € 1 miljard overstijgt (prijspeil 2019). Wel wordt opgemerkt dat geen volledige validatie plaats heeft kunnen vinden en dit bedrag met onzekerheden omgeven is. Zoals aan uw Kamer gemeld in de Kamerbrief van 10 juni, zijn de jaren 2022 en 2023 middels kasschuiven financieel beheersbaar gemaakt en zal een volgend kabinet afweging moeten maken over de financiering van de instandhouding van de netwerken voor de jaren daarna.

Voor ProRail is bij ontwerpbegroting 2021 in totaal circa € 1,4 miljard extra voor instandhouding ter beschikking gesteld en is het budget voor de periode tot en met 2025 nagenoeg gedekt. Dit betreft het beeld uit de ontwerpbegroting 2022 en voor de begrotingsbehandeling lenW ontvangt de Kamer nog een brief met het actuele beeld op instandhouding RWS en ProRail. Voor de jaren 2026 tot en met einde mobiliteitsfonds blijkt uit het rapport van PwC | Rebel een budgetbehoefte voor het «basis op orde» scenario van in totaal € 16 miljard waardoor er voor deze periode sprake is van een potentieel tekort van in totaal € 1,9 miljard, hetgeen neerkomt op circa € 200 miljoen per jaar.

Het prijspeil 2019 is gehanteerd bij het opstellen van deze cijfers. Conform motie Stoffer¹⁷, wordt uw Kamer voor de begrotingsbehandeling geïnformeerd over welke aanvullende middelen tot 2030 per jaar nodig zijn om het beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie van Rijksinfrastructuur minimaal op peil te houden.

31

Vraag:

Hoe is uw ministerie betrokken bij de beoordeling van projecten vanuit het oogpunt van (auto)mobiliteit en verkeersveiligheid in het Nationaal Groeifonds (NGF)?

¹⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 63.

Antwoord:

In afwachting van de oprichting van de instellingswet kunnen alleen departementen voorstellen indienen bij het Nationaal Groeifonds. De fondsbeheerders toetsen bij de toegangspoort of het voorstel volledig is en geschikt voor beoordeling. De uiteindelijke beoordeling van projecten is aan een onafhankelijke commissie die een zwaarwegend advies geeft aan het kabinet.

32

Vraag:

Kunt u een uiteenzetting geven van de budgetbehoeftes voor beheer en onderhoud, vervanging en renovatie en achterstallig onderhoud aan wegen, bruggen en tunnels die onderdeel zijn van het hoofdwegennet en die geen onderdeel zijn van het hoofdwegennet?

Antwoord:

Zoals in juni in de Kamer gemeld, ligt de budgetbehoefte voor de periode 2022–2035 in de orde van gemiddeld € 1 miljard per jaar hoger dan het beschikbare budget (prijspeil 2019). Dit betreft alle netwerken. In 2022 vindt een nieuwe audit plaats, waarbij ik het verzoek om een uiteenzetting van de budgetbehoefte per netwerk meeneem. Dit is tevens in lijn met de aanbeveling van PwC|Rebel. Dit rapport is reeds met de Kamer gedeeld. Conform motie Stoffer¹⁸, wordt uw Kamer voor de begrotingsbehandeling geïnformeerd over welke aanvullende middelen tot 2030 per jaar nodig zijn om het beheer en onderhoud en de vervanging en renovatie van Rijksinfrastructuur minimaal op peil te houden. Voor de wegen die niet in het beheer van het Rijk zijn, is het aan de regionale overheden om een uiteenzetting te geven van de budgetbehoeftes.

33

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg met de afvalsector over een realistisch scenario voor de afbouw van de capaciteit van de Nederlandse afvalverbrandingsinstallaties (AVI) en de daaraan gekoppelde heroverweging van de importheffing op buitenlands afval, zoals genoemd in de motie Agnes Mulder c.s. (Kamerstuk 32 852, nr. 168) waarin tevens is verzocht om de Kamer voor de begrotingsbehandeling hierover te informeren?

Antwoord:

De gesprekken met de afvalsector over een afbouwpad voor verbrandingscapaciteit naar aanleiding van de motie van het lid Agnes Mulder c.s.¹⁹ zijn nog gaande. Op dit moment kan ik u nog geen doorbraak melden, maar wij blijven ook de komende tijd nog met de sector in gesprek. Ik zal uw Kamer zoals toegezegd nog voor de lenW Begrotingsbehandeling informeren over de laatste stand van zaken.

34

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op wat u bedoelt met het selectief ondersteunen van de luchtvaart?

Antwoord:

Luchthavencapaciteit is schaars op Nederlandse luchthavens. De beschikbare ruimte is daarmee een kostbaar goed. Het kabinet wil dat die zo zinvol mogelijk gebruikt wordt voor Nederland en zal daarom inzetten op selectieve ondersteuning van de luchtvaart, waar die de grootste

¹⁸ Kamerstuk 35 570, A, nr. 63.

¹⁹ Kamerstuk 32 852, nr. 168.

waarde heeft voor de Nederlandse economie. Dit betekent dat het kabinet zal beoordelen welke vraag naar luchtvaart Nederland wil accommoderen en, waar nodig en mogelijk, sturen op netwerkkwaliteit. Voor dit doeleinde is het Ministerie van IenW bezig met de opzet van een nieuw beleidskader voor netwerkkwaliteit dat na de geplande afronding in 2022 met uw Kamer kan worden gedeeld.

35

Vraag:

Kunt u aangeven op welke wijze u de luchtvaart selectief gaat ondersteunen en met welk verwacht effect?

Antwoord:

Er wordt momenteel een beleidskader netwerkkwaliteit voorbereid, waarin wordt uitgewerkt hoe het publiek belang van internationale bereikbaarheid kan worden gedefinieerd. Vervolgens zal worden bezien of het nodig is om daar sturing op te zetten. Tevens wordt het huidige beleidsinstrumentarium tegen het licht gehouden om te bepalen op welke manier dit ingevuld zou kunnen worden.

36

Vraag:

Kunt u aangeven op welke wijze de waarde van luchtvaart bepaald wordt teneinde deze selectief te kunnen ondersteunen?

Antwoord:

Een hoogwaardig netwerk bestaat uit bestemmingen die zowel positieve economische effecten als een positieve welvaartsbijdrage voor Nederlanders en Nederlandse bedrijven hebben. Onder dergelijke bestemmingen vallen Europese en intercontinentale steden/gebieden waarmee Nederland een duidelijk aantoonbare handelsrelatie heeft (vrachtvervoer, zakelijk verkeer en inkomend toerisme) én waarnaar veel Nederlanders willen reizen om recreatieve en sociale motieven (vakantie of familiebezoek). De identificatie van dit type bestemmingen zal in het nieuwe beleidskader netwerkkwaliteit gebeuren via een zo objectief, transparant en kwantitatief mogelijke methodiek waarbij het uitgangspunt is dat een dergelijk netwerk zoveel mogelijk welvaart voor Nederland genereert. Afronding van het beleidskader netwerkkwaliteit staat gepland voor 2022.

37

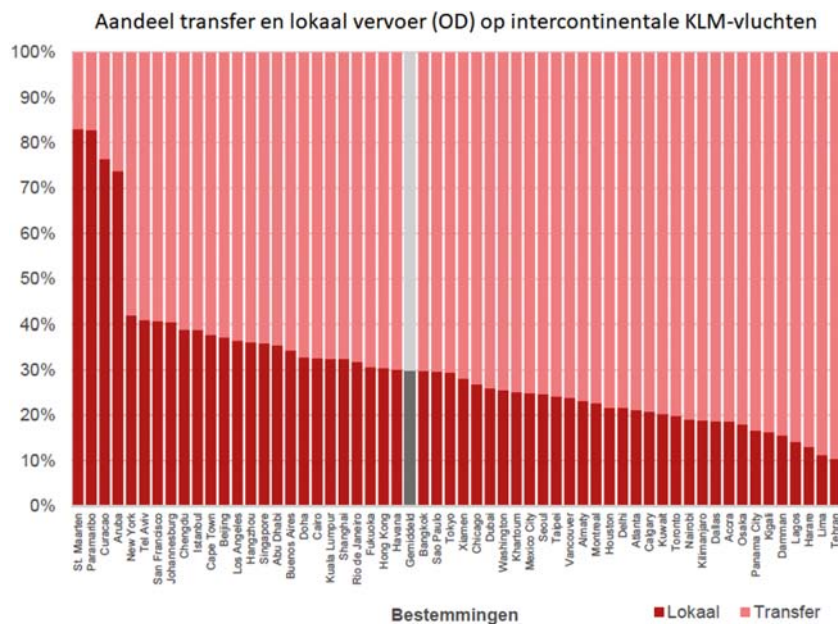
Vraag:

Kunt u de Kamer informeren over het percentage transferpassagiers en zakelijke passagiers per bestemming?

Antwoord:

Het aandeel transferpassagiers en zakelijke passagiers per bestemming zijn bedrijfsvertrouwelijke gegevens. Het aandeel transfer is sterk afhankelijk van het type luchtvaartmaatschappij. Op Schiphol (2018) vervoeren KLM en partners 98,4% van de overstappers²⁰. Daartoe worden dus ook de transferpassagiers van bv. het Amerikaanse Delta gerekend. SEO (2015, *Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol*) heeft op basis van MIDT-data onderstaande figuur geschat. Daarbij gaat het om het aandeel transfer op intercontinentale vluchten van KLM in 2013. Er zijn geen recentere data openbaar. Antwoord 42 geeft het gemiddelde aandeel transfer op Schiphol en de Nederlandse luchthavens.

²⁰ Zie: <https://www.upinthesky.nl/2020/04/30/overstappers-tellen-dubbel-in-de-cijfers/>.



38

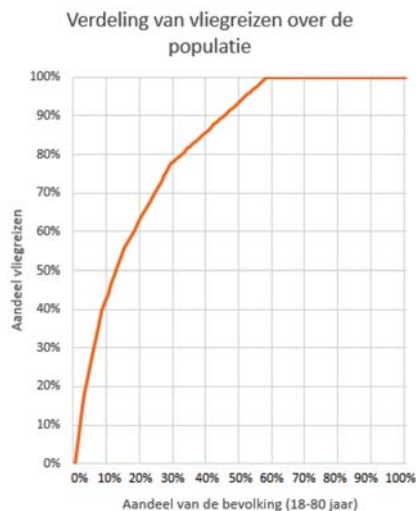
Vraag:

Kunt u met een grafiek in beeld brengen welk percentage vliegelingen wordt gemaakt door welk percentage van de bevolking?

Antwoord:

De KiM-publicatie *De Vliegende Hollander* (2018) geeft een overzicht van het gemiddeld aantal vliegelingen (retourvluchten) in een jaar door de Nederlandse bevolking (18–80 jaar). Deze gegevens zijn terug te vinden in de tabel, en aangevuld met eigen berekeningen. Uit de tabel blijkt dat circa 8% van de Nederlanders ongeveer 40% van alle vliegelingen maakt. Omdat de leeftijdsgroepen die uitgesloten waren voor de steekproef van het KiM – kinderen, tieners en ouderen – minder vliegen is de feitelijke verdeling schever. De reden voor de scheve verdeling komt voort uit een grote groep niet-vliegende respondenten en een kleine groep hoogfrequente vliegers. Vliegen voor zakelijke motieven zou bij de laatste genoemde groep een verklaring kunnen zijn (KiM, 2020, *Op de groene toer*).

Gemiddeld aantal vliegelingen	Aandeel bevolking	Aandeel bevolking cumulatief	Aandeel vliegelingen	Aandeel vliegelingen cumulatief
0	42%	100%	0%	100%
1	29%	58%	22%	100%
2	14%	29%	22%	78%
3	7%	15%	16%	56%
4–7	6%	8%	26%	40%
8+	2%	2%	14%	14%



39

Vraag:

Kunt u de Kamer informeren welk percentage van de veelvliegers (volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) is 8% van de mensen verantwoordelijk voor 40% van de vliegreizen) bestaat uit zakelijk luchtverkeer?

Antwoord:

Het onderzoek achter de KiM-publicatie De Vliegende Hollander biedt onvoldoende aanknopingspunten om zakelijk en niet-zakelijk te scheiden. Het reismotief per gemaakte reis is niet bekend. Het KiM publiceert in november een onderzoek over zakelijk vliegen. Daarin worden talrijke statistieken over zakelijk vliegen opgenomen. Dit rapport zal ter informatie aan de Kamer worden gestuurd.

40

Vraag:

Kunt u de top tien van bestemmingen van veelvliegers weergeven?

Antwoord:

Er zijn geen bronnen beschikbaar waarbij de reisbestemmingen van Nederlanders die vaak vliegen bekend zijn.

41

Vraag:

Is er een update voorzien van het KIM-rapport «De Vliegende Hollander»?

Antwoord:

Een update van het KiM-rapport «De vliegende Hollander» is op dit moment niet voorzien. Wel publiceert het KiM in november een rapport over zakelijk vliegen (zie verder antwoord 39 en 42).

42

Vraag:

Kunt u de Kamer informeren over de verdeling tussen zakelijke vlieg-reizen, overstappers en privéreizen van het totaal aan vlieg-reizen vanaf Nederlandse luchthavens?

Antwoord:

Volgens het CBS waren er in 2019 in totaal 81,2 miljoen passagiers (aankomst en vertrek) op Nederlandse luchthavens. 68% van hen was een

herkomstbestemmingsreiziger (OD) en 32% was een transferpassagier. Nagenoeg alle transferpassagiers zijn op Schiphol te vinden. Het aandeel transferpassagiers ligt daarom op Schiphol hoger (36%). In november verschijnt een KiM-onderzoek over zakelijk vliegen en daarin wordt een uitsplitsing gemaakt naar de herkomst van de zakelijke reizigers. Dit rapport zal ter informatie aan de Kamer worden gestuurd.

Ten slotte is het goed om op te merken dat de genoemde aantallen en verhoudingen in 2020 en 2021 anders liggen vanwege de impact van COVID-19 op de luchtvaart.

43

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)?

Antwoord:

Op 8 maart jl. is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (NTF) aan de Tweede Kamer²¹ aangeboden. Op dit moment werkt het Rijk binnen de huidige beperkingen van de demissionaire periode van het kabinet samen met de decentrale overheden aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen. Daarbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de woningbouwopgave.

44

Vraag:

Klopt het dat de regionale toekomstbeelden fiets inmiddels gereed zijn?

Antwoord:

De stadsregio's en provincies zijn ver gevorderd met de uitwerking van hun regionale fietsnetwerkplannen. Wel moeten de plannen nog bestuurlijk vastgesteld worden. Ook is nog een verdiepingsslag nodig waarin onderbouwd wordt hoe de netwerken bijdragen aan verschillende maatschappelijke opgaven.

45

Vraag:

Wat zullen de financieringsbronnen zijn om de ambities van het NTF waar te maken?

Antwoord:

De provincies en gemeenten hebben eigen middelen om invulling te geven aan een deel van de ambities van NTF. Op rijksniveau is fiets als modaliteit opgenomen in het MF.

46

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van alle regionale mobiliteitsplannen en de financiële consequenties van deze plannen voor de komende vijf jaar?

Antwoord:

De totstandkoming en inhoud van een Regionale Mobiliteitsplan (RMP) is primair een regionale verantwoordelijkheid; IPO en VNG hebben hierin de coördinerende rol. Om deze reden heb ik geen zicht op het totaal aan financiële consequenties verbonden aan alle 28 RMP's.

Uit een inventarisatie van het CROW blijkt dat de voortgang van de RMP's sterk per regio verschilt en dat het proces in een deel van de 28

²¹ Kamerstuk 31 305, nr. 326.

RMP-regio's achterloopt. Gemeenten en provincies hebben in dit kader aangegeven behoefte te hebben aan (meer) regie en ondersteuning in het realiseren van samenhang bij de voorbereiding en implementatie van maatregelen in het kader van het Klimaatakkoord. Samen met IPO en VNG wordt – binnen het uitgangspunt van ieders eigen verantwoordelijkheid – bezien op welke wijze het Rijk hierin kan helpen. Hierover wordt overlegd met IPO en VNG.

47

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van alle MIRT-projecten?

Antwoord:

In het MIRT Overzicht is een overzicht te vinden met de stand van zaken van alle MIRT-projecten. Afgelopen Prinsjesdag is het MIRT Overzicht 2022 naar uw Kamer²² verzonden.

48

Vraag:

Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de post «projectspecifieke mitigatie MIRT-projecten»? Waar is/wordt de begrote 15 miljoen euro aan besteed?

Antwoord:

Om in de benodigde stikstofruimte voor de realisatie van 75.000 woningen en 7 MIRT-projecten te voorzien, zijn in 2021, in samenwerking met de provincies, afspraken gemaakt over een pakket alternatieve maatregelen gericht op tijdige en locatiespecifieke stikstofruimte. Dit pakket omvat ophoging van het budget van de eerste tranche van de regeling provinciale aankoop veehouderijlocaties met € 133,4 miljoen, intensivering van de regeling voor walstroom zeevaart met € 20 miljoen en € 15 miljoen voor projectspecifieke mitigatie van de 7 MIRT-projecten (Kamerstukken 28 973 en 35 334, nr. 244). De begrote 15 miljoen euro wordt gebruikt voor projectspecifieke mitigatie van de 7 MIRT-projecten die een beroep kunnen doen op het stikstofregistratiesysteem (A27/A12 Ring Utrecht, A1/A28 knooppunt Hoevelaken, A6 Almere Buiten-Oost-Lelystad, A4 Haaglanden-N14, Innova 58 Tilburg-Eindhoven, A27 Houten-Hoopolder en Innova 58 Annabosch-Galder). Bij projectspecifieke mitigatie wordt met bedrijven een overeenkomst gesloten, waarin wordt overeengekomen dat bedrijfsactiviteiten geheel of gedeeltelijk worden beëindigd, de vergunning geheel of gedeeltelijk wordt ingetrokken en de depositiereductie die dat oplevert, ingezet mag worden ter mitigatie van deze projecten. Hiervoor wordt een vergoeding betaald.

49

Vraag:

Wat kunt u zeggen over de opbrengsten van het vorige Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid (LAP)? Welke resultaten zijn behaald en wat betekent dat voor het nieuwe LAP? Welke criteria hanteert u bij het opstellen van het nieuwe LAP?

Antwoord:

In het LAP 2019–2021 zijn 55 maatregelen opgenomen waarmee het Rijk uitvoering geeft aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Zoals met uw Kamer per brief gedeeld op 20 mei 2021²³ is het grootste deel van de maatregelen afgerond. Met het uitvoeren van het LAP zijn belangrijke

²² Kamerstuk 35 925 A, nr. 5.

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 937.

stappen gezet in het verbeteren van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door een verbod op handeld telefoongebruik op de fiets, het opstellen van een kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader) en investeringen in veilige infrastructuur. Het nieuwe LAP bouwt voort op het SPV en het huidige LAP. De criteria voor de inzet van nieuwe maatregelen zijn onder meer een duidelijke rol voor het Rijk, de omvang van de opgave, de mate van impact en het draagvlak. Maatregelen in het nieuwe LAP dragen bij aan de verdere uitvoering van SPV. Het streven is om het LAP 2022–2025 rond de jaarwisseling naar uw Kamer te sturen.

50

Vraag:

Wordt bij de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en de totstandkoming van het LAP ook de samenwerking gezocht met de Verkeersveiligheidscoalitie? Zo ja, hoe?

Antwoord:

Ja, bij de totstandkoming van het nieuwe LAP worden diverse maatschappelijke partijen betrokken. Hiervoor zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd waarvoor ook partijen uit de Verkeersveiligheidscoalitie en betrokken sectoren/brancheverenigingen zijn uitgenodigd. Daarnaast sluit het Ministerie van IenW als toehoorder aan bij de kerngroep van de verkeersveiligheidscoalitie. Ook bij de uitvoering van het nieuwe LAP zal samenwerking worden gezocht met maatschappelijke partijen.

51

Vraag:

Wordt bij de uitvoering van het SPV en de totstandkoming van het LAP ook de samenwerking gezocht met de betrokken sectoren/brancheverenigingen? Zo ja, hoe?

Antwoord:

Ja, zie het antwoord bij vraag 50.

52

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op het naar voren halen van de stimulering van elektrisch vervoer? Wat betekent dit voor de uitrol van elektrische auto's? Wat is de te verwachten groei aan elektrische auto's in de komende jaren? Kan dit toegelicht en uitgesplitst worden naar de verschillende prijscategorieën van auto's?

Antwoord:

Het kabinet heeft dit voorjaar in het kader van de toegezegde jaarlijkse «Hand aan de kraan»-analyse een nieuwe raming laten maken van de nieuwverkoop van emissievrije personenauto's in de periode 2022–2030. Uit deze nieuwe raming blijkt dat de komende jaren meer mensen een nieuwe emissievrije personenauto zullen gaan kopen dan verwacht ten tijde van het Klimaatakkoord. Dit komt mede doordat de prijs- en aanbodontwikkelingen ook sneller gaan. Dit is goed nieuws voor de transitie naar elektrisch rijden en brengt de doelstelling van 100% emissievrije nieuwverkopen in 2030 dichterbij. Het huidige beleidspakket komt uit op 42% ingroei EV in de nieuwverkopen in 2030. Het kabinet heeft daarom besloten om de in het Klimaatakkoord afgesproken stimulering door te zetten en om de extra budgettaire derving te dekken uit algemene middelen. Tegelijkertijd richt het kabinet de stimulering meer op het aantrekkelijk maken van elektrisch rijden voor particulieren, door cap in de bijtelling versneld af te bouwen en extra budget voor de aanschafsubsidie (SEPP) ter beschikking te stellen. Het subsidiebudget voor particulieren zou oorspronkelijk tot en met 2025 lopen. Vanwege de

snellere marktontwikkeling heeft het kabinet besloten het budget voor nieuwe elektrische personenauto's naar voren te halen. Door het naar voren halen van subsidiebudget stopt de stimuleringsregeling voor particulieren vooralsnog eind 2024, een jaar eerder. Omdat de prijs- en aanbodontwikkelingen sneller gaan dan gedacht, wordt de noodzakelijke prijsprikkel om overgang naar elektrisch rijden te stimuleren ook kleiner. Daarom gaat het subsidiebedrag per nieuwe auto eerder omlaag. Door zowel extra middelen, als het vervroegen van bestaande middelen en een lager benodigd subsidiebedrag per nieuwe auto kan dus een fors groter aantal particulieren gebruik maken van de subsidieregeling.

Ten opzichte van de aantallen in het Klimaatakkoord worden er ruim 75.000 extra elektrische auto's gestimuleerd in de periode 2022–2025. Hierbij vindt wel een verschuiving plaats van de focus op stimulering van de zakelijke naar de particuliere markt. Ten opzichte van het Klimaatakkoord betekent dit een verschuiving van de relatief duurdere elektrische auto's (segment D en E) naar de goedkopere segmenten (A t/m C). In tabel X zijn de aantallen EV's van het Klimaatakkoordpakket opgenomen (model 2021/2018). In tabel Y zijn de aantallen EV's van het Klimaatakkoordpakket en het beleidspakket 2021 opgenomen (model 2021) en in tabel Z is deze verschuiving per segment weergegeven.

Tabel X

Klimaatakkoord doorrekening (model 2017/2018)						
Autosegmenten	2022	2023	2024	2025	Totaal '22-'25	
A	1.074	1.321	1.925	1.502	5.822	2%
B	1.912	2.179	3.251	2.112	9.455	3%
C	16.314	21.900	32.075	42.524	112.814	40%
D	12.301	17.131	27.621	39.797	96.851	34%
E+	14.554	14.591	14.529	14.175	57.849	20%
Totaal	46.156	57.123	79.401	100.110	282.790	100%

Tabel Y

Klimaatakkoord + beleid 2021 (model 2021)						
Autosegmenten	2022	2023	2024	2025	Totaal '22-'25	
A	4.254	5.048	6.638	4.719	20.659	6%
B	7.678	10.682	15.589	14.538	48.487	14%
C	32.627	41.568	48.918	53.989	177.101	49%
D	14.794	20.436	25.547	29.688	90.465	25%
E+	4.878	5.186	5.573	5.844	21.480	6%
Totaal	64.230	82.920	102.265	108.778	358.193	100%

Tabel Z

Verschiltabel aantal EV's model & beleid 2021 tov KA 2017/2018						
Autosegmenten	2022	2023	2024	2025	Totaal '22-'25	
A	3.180	3.727	4.713	3.217	14.838	4%
B	5.766	8.503	12.338	12.426	39.032	10%
C	16.312	19.667	16.843	11.465	64.287	10%
D	2.493	3.305	-2.074	-10.109	-6.385	-9%
E+	-9.676	-9.405	-8.956	-8.332	-36.369	-14%
Totaal	18.074	25.798	22.863	8.667	75.403	0%

53

Vraag:

Hoeveel buslijnen zijn sinds maart 2020 uitgevallen als gevolg van corona?

Antwoord:

De verantwoordelijkheid voor het regionale OV-aanbod (waaronder buslijnen) ligt primair bij de regionale OV-autoriteiten en de vervoerders. Ik heb geen inzicht in de precieze hoeveelheid door corona uitgevallen buslijnen. De regionale OV-autoriteiten en de vervoerders zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een optimaal aanbod en sluiten concessies af waarin hierover afspraken zijn vastgelegd. De interne bedrijfsvoering en kostenbesparingen van de ov-bedrijven zijn een verantwoordelijkheid van

het management en de aandeelhouders van deze bedrijven. Ik volg de effecten van de pandemie op het aanbod en de prestaties van het OV-systeem in generieke zin nauwlettend en waar nodig wordt dit besproken in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. In de Kamerbrief van 25 juni jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 755) en tijdens het tweeminutendebat OV en Taxi op 8 juli jl. (Handelingen II 2020/21, nr. 99, item 9) is aan uw Kamer aangegeven dat er met de sector een adequaat OV-voorzieningsniveau is afgesproken, waarbij grofmazige afschaling ongewenst is. Voor het stads- en streekvervoer hebben de decentrale overheden en vervoerders dan ook noodzakelijke maatregelen geïnventariseerd om de continuïteit en kwaliteit van het vervoer te borgen en de mogelijkheden om het vervoersaanbod te optimaliseren. Als randvoorwaarde voor de optimalisatie van het aanbod is in het NOVB afgesproken dat de basisprincipes van beschikbaarheid en veiligheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen. Het is gebruikelijk dat overheden en vervoerders op concessieniveau (doorlopend) kijken naar de optimalisatie van het aanbod. Dat was voor de corona pandemie al zo en dat blijft zo. De vervoerders werken momenteel aan het actualiseren van de vervoerplannen voor 2022 en ik informeer uw Kamer dit najaar hierover.

54

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie van het lid Stoffer c.s. over een meerjarenprogramma instandhouding infrastructuur (Kamerstuk 35 570 A, nr. 63)?

Antwoord:

De voorbereidingen voor een meerjarenprogramma instandhouding van de Rijksinfrastructuur worden momenteel getroffen. Een nieuw Kabinet zal een afweging moeten maken over de structurele financiering van de instandhouding van de netwerken en uw Kamer daarover informeren.

55

Vraag:

Hoeveel internationale spoorverbindingen zijn er op dit moment vanuit stations in Nederland?

Antwoord:

Dat betreft momenteel 15 verbindingen, te weten Groningen-Bremen, Hengelo-Bielefeld, Enschede-Münster, Enschede-Dortmund, Amsterdam-Berlijn, Amsterdam-Frankfurt/Basel, Arnhem-Düsseldorf, Amsterdam-Wenen/Innsbruck, Venlo-Düsseldorf, Maastricht-Heerlen-Aken, Maastricht-Visé-Luik, Amsterdam-Brussel, Amsterdam-Parijs, Amsterdam-Londen en Roosendaal-Antwerpen.

56

Vraag:

Hoeveel internationale bestemmingen zijn per spoor te bereiken binnen zes uur? Welke zijn dit?

Antwoord:

Er zijn een groot aantal bestemmingen per spoor te bereiken vanuit Nederland binnen 6 uur. Dit zijn er duizenden. De belangrijkste zijn Berlijn, Frankfurt, Keulen, Düsseldorf, Hannover, Antwerpen, Brussel, Parijs en Londen.

57

Vraag:

Hoeveel hoofdsteden zijn vanuit Nederland per spoor te bereiken? Wat is de tijd en wat zijn de kosten per hoofdstad wanneer vanaf Amsterdam Centraal Station gereisd wordt?

Antwoord:

De meeste hoofdsteden in Europa zijn bereikbaar per trein, behalve bijvoorbeeld Reykjavik, Nicosia en Valletta.

De onderstaande 5 hoofdsteden zijn rechtstreeks per trein vanuit Nederland te bereiken. De prijzen zijn afhankelijk van het moment van boeken en het tijdstip van reizen. Met 1 overstap stijgt het aantal met de trein te bereiken hoofdsteden sterk.

Hoofdstad	Vanaf prijs	Reistijd vanaf Amsterdam CS in uur
London	44 euro	4.13
Parijs	35 euro	3.20
Berlijn	38 euro	6.22
Brussel	25 euro	1.53
Wenen	30 euro (stoel) 59 euro (ligplaats)	13.49

58

Vraag:

Hoeveel milieuwinst wordt wel of niet per kilometer behaald bij het reizen per spoor in plaats van per vliegtuig? En hoe ontwikkelt de winst of het verlies zich?

Antwoord:

Op <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren> (een initiatief van o.a. Milieu Centraal) worden emissiefactoren bijgehouden gebaseerd op internationaal onderzoek. Voor vluchten tot 700 km wordt uitgegaan van 0,297 kg CO₂/reizigerskilometer en voor het internationaal treinvervoer van 0,026 kg CO₂/reizigerskilometer. Deze emissiefactoren zijn exclusief de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur. In een rapport van het European Environment Agency (EEA Report No 19/2020: Transport and environment report 2020; Train or plane?) wordt de CO₂-emissie van de aanleg van hogesnelheidslijnen becijferd op 96 tot 270 ton CO₂ per km per jaar. Voor onderhoud worden geen specifieke cijfers genoemd. Of en hoeveel milieuwinst gerealiseerd kan worden bij het reizen per spoor in plaats van per vliegtuig is daarmee sterk afhankelijk van de infrastructuur tussen de bestemmingen en hoeveel treinen en reizigers van de infrastructuur gebruik maken. De ontwikkeling zal enerzijds afhangen van de verduurzaming van de luchtvaart en anderzijds van de verduurzaming van de aanleg en onderhoud van spoorinfrastructuur. Gezien de vele afhankelijkheden (o.a. type vliegtuig, soort infrastructuur, bestemming) is hier geen algemeen beeld over te geven.

59

Vraag:

Wat is het verschil in kosten per kilometer bij het reizen per spoor in plaats van per vliegtuig? En hoe ontwikkelen die kosten zich?

Antwoord:

CE Delft heeft eerder dit jaar nader onderzoek²⁴ gedaan naar de prijs van een vliegreis. Hierbij zijn de totale externe- en infrastructuurkosten van de luchtvaart vergeleken met andere modaliteiten, zij het niet per kilometer,

²⁴ Kamerstuk 31 936, nr. 855.

maar voor 6 verschillende bestemmingen in Europa. Op basis van deze voorbeeldreizen blijkt dat als alleen naar het gebruik van deze modaliteiten wordt gekeken, het spoorvervoer de laagste infrastructuur en externe kosten kent van alle vervoerswijzen. Wanneer het ook gaat om de aanleg van nieuwe infrastructuur en de bijbehorende investeringskosten worden meegenomen in de vergelijking, dan kent spoorvervoer de hoogste totale externe- en infrastructuurkosten.

In hetzelfde rapport stelt CE Delft dat de gemiddelde kosten voor de luchtvaart sinds 2018 stijgen. Zij verwachten dat deze trend zich ook na 2021 doorzet, vanwege verschillende belastingen en heffingen. Over de kostenontwikkeling voor het spoor is in dit kader geen onderzoek gedaan.

Als het gaat om de kosten voor de reiziger heeft het KiM²⁵ in 2018 gekeken naar de mogelijkheden voor substitutie van vliegtuig naar trein. Daarin is ook voor verschillende bestemmingen inzichtelijk gemaakt wat de verschillen zijn in de prijs voor de reiziger, zij het niet per kilometer. Hieruit blijkt dat voor de onderzochte bestemmingen reizen met het vliegtuig in de meeste gevallen goedkoper is dan de trein. De variatie in tarieven is echter afhankelijk van het tijdstip van de dag en tijdstip van boeken en kunnen daardoor groot zijn.

60

Vraag:

Welke processen lopen er op dit moment op Europees niveau om de landelijke spoornetten beter op elkaar aan te laten sluiten? Wat zijn de grootste uitdagingen?

Antwoord:

In mei is een Letter of Intent (LoI) getekend voor verbetering van de treinverbindingen tussen EU hoofdsteden. Nederland is een van de meer dan 20 landen die de LoI hebben ondertekend. Ook in het internationaal platform International Passenger Rail is de versterking van het netwerk een van de speerpunten. Voor Nederland geldt dat versterking van de verbindingen met het EU netwerk aan de orde is voor de hoofdcorridors met Duitsland en België. Het is hierbij aan de lidstaten om met elkaar in lijn met de ondertekende LoI invulling te geven aan de ambities rond internationaal spoorvervoer. De samenwerking is goed, en beide buurlanden zijn ook voornemens te investeren in infrastructuur voor internationale verbindingen. In Nederland zijn er afgelopen jaren reserveringen getroffen voor de versnelling van de IC Berlijn en de totstandkoming van de directe IC-verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Voor de verdere versterking van de aansluitende corridors op het EU spoornetwerk wordt in het kader van het Toekomstbeeld OV nader onderzoek verricht. Op Europees niveau wordt eind 2021 een voorstel voor herziening voor de verordening Trans Europese Netwerken Transport verwacht.

61

Vraag:

Hoeveel middelen zijn in totaal besteed aan (het openen van) Lelystad Airport?

Antwoord:

In de brief van de Minister I&W aan de Tweede Kamer d.d. 12 oktober 2020 (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 413) is in de bijlage per onderwerp aangegeven wat de kosten en investeringen van het Ministerie I&W voor Lelystad Airport zijn geweest in de periode van 2009 t/m 2020,

²⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 783.

te weten EUR 28,4 mln. In 2021 is vanuit lenW tot op heden 299.000 euro uitgegeven voor Lelystad Airport (gerealiseerde kosten). Een groot deel hiervan betreft kosten voor nadeelcompensatie en subsidie aan het CRO (Commissie Regionaal Overleg). I&W heeft geen inzicht in de kosten van andere betrokken partijen.

62

Vraag:

Hoeveel huizen langs het kanaal Almelo-De Haandrik hebben schade? Sinds wanneer bestaan deze schades? Klopt het dat er 1,4 miljoen euro is vrijgemaakt door de provincie? Bij hoeveel huizen wordt de schade inmiddels vergoed? Is dat voldoende? Welke subsidies kunnen gedupeerden ontvangen? Via welke weg zou de Staat financiële ondersteuning kunnen bieden aan de provincie en/of de gedupeerden?

Antwoord:

Het kanaal Almelo-De Haandrik is een provinciale vaarweg waar de provincie Overijssel het vaarwegbeheer uitvoert en het Rijk geen betrokkenheid bij heeft. Om die reden kan ik derhalve geen antwoord op uw vragen geven.

63

Vraag:

Klopt het dat er nog steeds 29 asfaltcentrales actief zijn? Welke zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) stoten deze centrales uit? Welke schadelijke stoffen stoten asfaltcentrales nog meer uit? Wat is de ontwikkeling van uitstootnormen gedurende de afgelopen twintig jaar op Europees en op nationaal niveau?

Antwoord:

Ik heb uw Kamer tijdens het commissiedebat Leefomgeving van 9 september jl. toegezegd dat er voor het eind van het jaar een overzicht wordt gegeven met de stand van zaken van de acties die bevoegde gezagen hebben genomen naar aanleiding van de uitstoot van asfaltcentrales. Hierin zal ook inzicht gegeven worden in het aantal actieve asfaltcentrales. Ik ben op dit moment bekend met de uitstoot van benzeen en PAK's bij asfaltcentrales. Het Activiteitenbesluit Milieubeheer regelt sinds 2016 de normen voor emissies naar de lucht van asfaltcentrales, deze zijn sindsdien voor de asfaltcentrales niet gewijzigd. Voor ZZS geldt dat deze altijd moeten voldoen aan de normen, maar daarboven op moeten bedrijven continu inspanning tonen om de emissies van ZZS verder te minimaliseren.

64

Vraag:

Kan overzichtelijk worden weergegeven welke asfaltcentrales voldoen aan de uitstootnormen? Welke centrales overschrijden de normen? Van welke asfaltcentrales zijn nog geen gegevens zijn bekend? Wanneer worden die cijfers bekend?

Antwoord:

In het antwoord op de Kamervragen van het lid Von Martels en het lid Van Eijs²⁶ is uw Kamer inzicht gegeven in het aantal centrales waarbij sprake is van een overschrijding van de emissiegrenswaarde van benzeen. In het commissiedebat Leefomgeving van 9 september jl. (Kamerstuk 32 861, nr. 69) heb ik toegezegd dat er voor het eind van het jaar een overzicht wordt gegeven met de stand van zaken van de acties die bevoegde

²⁶ Aanhangsel van de Handelingen II 2020/21, nrs. 2893 en 2894.

gezagen hebben genomen naar aanleiding van de uitstoot van asfaltcentrales.

65

Vraag:

Ontvangen asfaltcentrales subsidies om uitstoot te minimaliseren? Zo ja, hoeveel?

Antwoord:

In de begroting van lenW zijn geen middelen (subsidies) apart gezet om de uitstoot van asfaltcentrales te minimaliseren.

Wel biedt de Regeling Specifieke uitkering Schone Lucht Akkoord (SPUK SLA) voor gemeenten en provincies die aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord de mogelijkheid financiële steun aan te vragen voor kosteneffectieve maatregelen gericht op het verlagen van emissies van stikstofdioxiden, fijn stof, ammoniak en zwaveldioxide.

66

Vraag:

Is er voldoende kennis en capaciteit bij de bevoegde gezagen om voldoende toezicht te houden op en te handhaven bij asfaltcentrales?

Antwoord:

Hoeveel capaciteit bij de bevoegde gezagen wordt ingezet op de handhaving van asfaltcentrales is niet bekend. Er is inmiddels wel een beeld over het aantal toezichthouders en handhavers dat werkt bij een omgevingsdienst (rapport «Omgevingsdiensten in beeld»²⁷). Hoeveel en hoe vaak er toezicht wordt gehouden op een specifieke branche is gerelateerd aan het risico dat de branche met zich meebrengt. Vaak wordt gewerkt met risicogericht toezicht en is de inzet gebaseerd op de uitkomsten van de risicoanalyse. Omgevingsdiensten moeten in algemene zin voldoen aan kwaliteitscriteria. Deze criteria stellen eisen aan de capaciteit en de kwaliteit van de werknemers van omgevingsdiensten.

In het commissiedebat Leefomgeving van 9 september jl. is toegezegd dat er voor het eind van het jaar een overzicht wordt gegeven met de stand van zaken van de acties die bevoegde gezagen hebben genomen naar aanleiding van de uitstoot van asfaltcentrales.

67

Vraag:

Waardoor is de vertraging bij de ontwikkeling van de prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid (SPI's) veroorzaakt? Wat zijn de consequenties voor de besteding van het beschikbare Rijksbudget van 500 miljoen euro tot 2030? Wat zijn de eventuele consequenties voor de verkeersveiligheid?

Antwoord:

Voor de SPI's «Veilige wegen» en «Snelheid» zijn de kenmerken, zoals een voldoende breed fietspad of de aanwezigheid van rijrichtingscheiding, door het Kennisnetwerk SPV in kaart gebracht. Hiervoor wordt nu op landelijke schaal de data verzameld. Deze liggen helaas niet kant en klaar op de plank, maar moeten worden ingewonnen bij diverse marktpartijen of worden afgeleid uit bestaande (basis)registraties. Om tot bruikbare SPI's te komen, moeten deze verschillende databestanden op een juiste manier worden gecombineerd. Dit doet Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en enkele marktpartijen. Het streven was om dit jaar al een set data beschikbaar te hebben, maar het kost meer tijd dan gedacht. Verwachting

²⁷ Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 300.

is dat een eerste set data van benodigde kenmerken komend jaar uiterlijk rond de zomer beschikbaar komt. Dit heeft geen consequenties voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid (€ 500 mln. tot 2030). In 2020–2021 is reeds € 165 mln. uitgekeerd naar de medeoverheden voor het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen. In 2022 zal opnieuw geld beschikbaar komen. Voor de verkeersveiligheid geldt dat – in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) – uitvoeringsagenda's worden opgesteld. Op basis van de thema's van het SPV bepalen regionale en lokale wegbeheerders welke risico's in hun gebied dominant zijn. Dit leidt per wegbeheerder tot de aanpak van een concreet aantal verkeersveiligheidsrisico's. Op dit moment gebeurt dit dus op basis van bestaande inzichten en kennis. Komende jaren komen steeds meer data beschikbaar, zodat het mogelijk wordt om ook met risico-indicatoren (SPI's) meetbare doelen te stellen. Zoals in het SPV aangegeven, zitten we nu in de fase van leren en het opdoen van ervaring met het risicogestuurd werken en streven we ernaar dat in 2025 de overheden op alle niveaus gebruik maken van een set aan SPI's voor verkeersveiligheidsbeleid.

68

Vraag:

Welke maatregelen uit het LAP 2019–2021 heeft u niet kunnen realiseren?

Antwoord:

Alle maatregelen uit het LAP 2019–2021 zijn in gang gezet²⁸. Op dit moment is het merendeel van de maatregelen afgerond, of is onderdeel van de reguliere uitvoering van het beleid geworden, zoals het platform Veilig Fietsen. Een beperkt aantal maatregelen heeft een langere looptijd, onder meer door COVID-19. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanpak van ongelukken onder beginnend bestuurders. Dit project heeft vertraging opgelopen. Vanwege het tijdelijk stilvallen van de rijlessen en rijexamens als gevolg van COVID-19 kon het onderzoek namelijk niet gestart worden. Naar verwachting gaan deze proeftuinen in november 2021 alsnog van start. Het streven is om u rond jaarwisseling het LAP 2022–2025 toe te sturen en daarbij wordt u ook nader geïnformeerd over de afronding van het huidige LAP.

69

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het opstellen van een volgend LAP?

Antwoord:

De voorbereidingen voor een nieuw LAP zijn gestart. Er vinden diverse sessies met medeoverheden, uitvoerders en maatschappelijke partijen om input op te halen. Het streven is om u rond jaarwisseling het LAP 2022–2025 toe te sturen.

70

Vraag:

Kan een stand van zaken van de bergings- en opruimingsacties worden gegeven, naar aanleiding van de melding van RWS Noord-Nederland van 8 september 2021 dat de laatste container van de MSC Zoë is geborgen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aangekondigde acties naar aanleiding van de containerramp met MSC Zoë?

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 937.

Antwoord:

De opsporings- en bergingsoperatie is afgerond. De Kamer is hierover schriftelijk geïnformeerd op 24 juni 2019²⁹, 27 november 2019³⁰ en 6 oktober 2021³¹.

In mei 2021 is de Kamer³² schriftelijk geïnformeerd over de voortgang van de acties naar aanleiding van de containerramp met MSC Zoë, gevolgd door een brief met een overzicht van alle acties die in IMO-verband door Nederland worden ondernomen³³. Voorafgaand aan het CD Maritiem van 24 november a.s. zal uw Kamer opnieuw een voortgangsrapportage ontvangen met betrekking tot de stand van zaken van alle acties ter opvolging van de aanbevelingen uit het OvV-onderzoek.

71

Vraag:

Welke middelen worden vrijgemaakt voor het versnellen van het uitrollen van de laadinfrastructuur? En komen deze ook ten goede aan de decentrale overheden?

Antwoord:

Vanuit de begroting van I&W zal € 1,5 mln. worden besteed aan het instellen van een taskforce die met name gericht is op het ondersteunen van decentrale overheden bij het in kaart brengen van de toekomstige behoefte aan logistieke laadinfrastructuur (proceskosten). Daarnaast is in de miljoenennota € 73 mln. opgenomen op begroting van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties welke bestemd is voor «uitvoeringskosten klimaatakkoord decentrale overheden», waaronder onder andere kosten voor de Regionale Energiestrategieën (RES), nationaal programma RES, uitrol van laadpalen, energieloketten en uitvoeringsplannen (wijkgerichte aanpak). Welk deel van de € 73 mln. exact voor laadinfrastructuur beschikbaar is, zijn we nu in kaart aan het brengen. De middelen zijn voornamelijk bestemd voor de decentrale overheden. Daarnaast is voor de periode 2020–2022 door Rijk en regio € 30 mln. uitgetrokken (€ 15 mln. Rijk, € 15 mln. regio) om de regionale uitrol van laadinfrastructuur te faciliteren.

72

Vraag:

Hoeveel zero emissie personenauto's rijden naar verwachting rond in 2030, rekening houdend met de klimaatambities in 2030 en 2050?

Antwoord:

Wanneer de kabinetsambitie van 100% emissievrije personenauto's in de nieuwverkopen in 2030 wordt gehaald, dan is er sprake van 2,6 mln. emissievrije personenauto's in het wagenpark in 2030.

Deze ambitie wordt met de huidige afgesproken stimuleringsmaatregelen, die lopen tot en met 2025, naar verwachting niet gehaald (nu: 1,1 mln. emissievrije voertuigen in 2030). Ook de door de Europese Commissie voorgestelde aanscherping van de Europese CO₂-normen voor autofabrikanten zal naar verwachting niet voldoende zijn om in 2030 de ambitie van 100% emissievrije personenauto's nieuwverkoop te realiseren. In 2050 is de ambitie om het gehele wagenpark emissievrij te hebben. Dit zal naar huidige inzichten om 10 mln. personenauto's gaan.

²⁹ Kamerstuk 29 684, nr. 184.

³⁰ Kamerstuk 29 684, nr. 191.

³¹ Kamerstuk 29 684, nr. 220.

³² Kamerstuk 31 409, nr. 320.

³³ Kamerstuk 31 409, nr. 334.

73

Vraag:

Welk bedrag treedt voor de overheid op aan derving bij een wagenpark van 1,1 miljoen elektrische auto's op een totaal wagenpark van negen miljoen auto's in 2030 (raming basispad Klimaatakkoord)?

Antwoord:

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14.

74

Vraag:

Wat is naar verwachting het budgettair verloop van de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) in de jaren 2022 tot 2025 als de jaarschotten zouden worden weggehaald? Wat is de bijbehorende cumulatieve CO₂-winst?

Antwoord:

Het weghalen van de jaarschotten in de Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) zou er op neerkomen dat het kasritme wordt aangepast zodanig dat het budget zo snel mogelijk wordt uitgeput. Dat zou ertoe leiden dat het beschikbare subsidiebudget ongeveer een jaar eerder zou zijn uitgeput, dus al in 2023 in plaats van 2024. De CO₂-winst zou lager zijn omdat vanwege extra derving aan de inkomstenkant minder voertuigen gesubsidieerd kunnen worden met het beschikbare budget. Hieraan is niet gerekend met het personenwagenparkmodel.

75

Vraag:

Welk deel van de extra investering van 600 miljoen euro in emissievrij rijden is bestemd voor het compenseren van gedeelde accijnsopbrengsten?

Antwoord:

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

76

Vraag:

Welke risico's ontstaan wanneer het potentieel tekort van 200 miljoen euro per jaar voor de periode 2026–2035 op het spoor niet wordt gedicht?

Antwoord:

Dit betreft het tekort op het instandhoudingsbudget voor ProRail, op basis van de gevalideerde reeksen in 2020, waarover u in het afgelopen jaar bent geïnformeerd (Kamerstuk 35 300 A, nr. 94 en Kamerstuk 35 570 A, nr. 46). Deze reeksen worden jaarlijks geactualiseerd in de subsidieaanvraag en meerjarencijfers van ProRail en de (externe) validatie vindt elke vier jaar plaats.

77

Vraag:

Hoeveel geld gaat er in 2022 extra naar onderhoud van infrastructuur? Hoeveel procent hiervan is extra geld en hoeveel procent is naar voren gehaald geld?

Antwoord:

In vergelijking met de begroting 2021, is er € 564,6 miljoen extra geld beschikbaar voor het onderhoud van infrastructuur door RWS. Hiervan is 63% geld wat naar voren is gehaald (kasschuif), 30% is extra geld (intensivering) en de overige 7% is indexatie. Voor ProRail geldt dat er in

totaal € 51,8 miljoen extra geld beschikbaar is gesteld voor onderhoud en vernieuwing. Daarvan is 29% extra geld, 2% naar voren gehaald geld en het overige is de prijsbijstelling.

Investeringen instandhouding 2022	Netwerk	Kasschuiven	Intensivering	Indexatie (prijsbijstelling)	Totaal
Onderhoud RWS	Hoofdwegennet (12.02.01)	191.000	134.545	20.818	346.363
	Hoofdvaarwegen (15.02.01)	93.169	31.113	10.110	134.392
	Hoofdwatersysteem (03.01 en 03.02)	73.000	5.996	4.903	83.899
	Totaal onderhoud RWS	357.169	171.654	35.831	564.654
Vernieuwing RWS (voorheen vervanging en renovatie)	Hoofdwegennet (12.02.04)	- 24.395	- 3.428	4.719	- 23.104
	Hoofdvaarwegen (15.02.04)	- 28.159	0	1.632	- 26.527
	Hoofdwatersysteem (03.02.03)	2.588	0	122	2.710
	Totaal vernieuwing RWS	- 49.966	- 3.428	6.473	- 46.921
Exploitatie, onderhoud en vernieuwing ProRail	Spoor (13.02.01)	15.189	1139	35.485	51.813

78

Vraag:

Kunt u de zin «De prestaties van de netwerken in beheer van Rijkswaterstaat komen onder druk te staan en het valt niet uit te sluiten dat er ingrijpende beheersmaatregelen getroffen moeten worden» toelichten? Aan wat voor maatregelen moet gedacht worden? Hoeveel zou dit kosten?

Antwoord:

In het jaarverslag 2020 is uw Kamer geïnformeerd dat het uitgesteld onderhoud ultimo 2020 een volume heeft van € 1,2 mld. (prijspeil 2020) en de komende jaren nog zal oplopen. Een zekere mate van uitgesteld onderhoud is doelmatig. Tegelijk gaat door het uitstellen van onderhoud de kwaliteit van de netwerken achteruit. De veiligheid is echter niet-discutabel. Op het moment dat de veiligheid onder druk komt door het uitstellen van onderhoud zal RWS onmiddellijk beheersmaatregelen nemen, zoals spoedreparaties, het invoeren van aslastbeperkingen, rijstrookafsluitingen, snelheidsbeperkingen, het afsluiten van bruggen of tunnels, aflaadbepkingen voor de binnenvaart of het buiten gebruik stellen van sluiskolken. De kosten hiervoor zijn van de situatie afhankelijk en van de mate waarin risico's optreden.

79

Vraag:

Hoeveel van de 24 miljoen euro extra voor gedrags- en communicatiemaatregelen om een nieuwe sociale norm voor duurzame mobiliteit te creëren wordt gereserveerd voor gedrags- en communicatiemaatregelen op het gebied van de fiets?

Antwoord:

Dit budget is niet specifiek bestemd voor communicatiemaatregelen op gebied van de fiets. Zie vraag 81 voor het antwoord op de vraag waar het bedrag van 24 miljoen euro aan gedrags- en communicatiemaatregelen specifiek aan wordt besteed.

Vraag:

Zijn er dit jaar spoorprojecten door de stikstofproblematiek vertraagd? Zo ja, welke en kan worden toegelicht waardoor het project precies in de knel is gekomen?

Antwoord:

Er zijn dit jaar geen spoorprojecten uit het MIRT in de knel gekomen door de stikstofproblematiek. Projecten op het spoor kennen overwegend alleen tijdelijke aanleggeffekten voor stikstof. Deze vallen sinds 1 juli 2021 onder de wettelijke bouwvrijstelling.

Vraag:

Kunt u een toelichting geven op de 24 miljoen euro extra die het kabinet reserveert voor gedrags- en communicatiemaatregelen om een nieuwe sociale norm voor duurzame mobiliteit te creëren? Kunt u een toelichting geven op waar dit bedrag aan wordt besteed?

Antwoord:

Er wordt een pakket maatregelen uitgevoerd gericht op het verduurzamen van mobiliteitsgedrag. Hiervoor zijn in de afgelopen jaren verschillende campagnes uitgevoerd. Om het potentieel van succesvolle gedrags- en communicatiemaatregelen op het gebied van duurzame mobiliteit volledig te benutten is blijvende aandacht noodzakelijk. Het budget wordt ingezet in 2022, 2023 en 2024 om vijf effectieve onderdelen te intensiveren:

- Spreiden & Mijden: het opzetten van een netwerk van werkgevers die de rol van ambassadeurs/inspirator kunnen vervullen voor spreiden en mijden, het ontwikkelen van communicatiemiddelen, het stimuleren van de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten en het uitbouwen van een website met informatie voor werkgevers.
- Kies de Beste Band: multimediale (radio, online, outdoor) communicatieflights worden gevoerd en kunnen samen met branchepartijen enkele gerichte acties richting branche en consumenten worden opgezet.
- Elektrisch Autodelen: het stimuleren en versnellen van elektrische deelauto's, een landelijke campagne autodelen en ondersteuning van gemeenten bij uitrollen van deelauto's.
- Lekker op weg (voorheen: Het Nieuwe Rijden): de al ontwikkelde communicatie uitingen versterken en over een langere periode ingezet worden. De huidige partners beter te positioneren in het overbrengen van de boodschap middels specifiek ondersteunende en versterkende activiteiten.
- Gedrag- en communicatiecampagnes voor duurzame mobiliteit in de sportsector: op maat gemaakt gedrags- en communicatiecampagnes voor duurzame mobiliteit in de sportsector ontwikkeld, alsmede de inzet van mobiliteitsmakelaars die samen met sportverenigingen kunnen bepalen wat de meest effectieve mobiliteitsmaatregel is.

Vraag:

Welke effecten hebben spoorwerkzaamheden aan Duitse zijde op het uitvoeren van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer?

Antwoord:

In de brief aan uw Kamer van 16 juli 2021³⁴ is aangegeven dat ProRail en DB Netz momenteel de afspraken omtrent de langdurige buitendienst-

³⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 939.

stelling van het derde spoor in Duitsland verder uitwerken. Ik houd daarbij vinger aan de pols. Met deze uitwerking maakt ProRail een plan van aanpak om te specificeren wat er nodig is om o.a. de verkeersafwikkeling, werkzaamheden aan beheer en onderhoud en nieuwbouw in goede banen te leiden en de optredende omgevingseffecten zoveel als mogelijk te mitigeren. Dan is er ook meer duidelijkheid over welke mogelijke effecten er zijn voor het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Uw Kamer wordt dit najaar over de voortgang geïnformeerd.

83

Vraag:

Wat wordt verstaan onder een hoogwaardig netwerk van bestemmingen voor de luchtvaart?

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 36.

84

Vraag:

Zijn bestemmingen die met de trein goed bereikbaar zijn onderdeel van het hoogwaardig netwerk van bestemmingen in de luchtvaart?

Antwoord:

Het idee is om in het nieuwe beleidskader netwerkkwaliteit voor luchtvaart de waarde van een bestemming voor Nederland onafhankelijk van de modaliteit tot uitdrukking te laten komen. Dit betekent dat de waarde van een bestemming voor Nederland niet wijzigt als de betreffende stad met een andere modaliteit dan het vliegtuig (trein, auto of bus) gemakkelijk bereikbaar is. De inzet is om het beleidskader netwerkkwaliteit medio 2022 af te ronden en met uw Kamer te delen. Dit neemt niet weg dat het kabinet blijft inzetten op substitutie van de vluchten op korte afstanden met treinreizen, zoals dit ook is vastgelegd in de Actieagenda Trein-Luchtvaart die in november 2020 met uw Kamer is gedeeld. In de Actieagenda zijn door de betrokken partijen zes prioritaire bestemmingen geïdentificeerd die voor genoemde substitutie in aanmerking komen: Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Vluchten van en naar deze bestemmingen maken een significant deel uit van de vluchten op Schiphol, er is een groeiende vervoersvraag op deze bestemmingen voorzien en in rapporten van het KiM («Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor» (2018) en «Op reis met het vliegtuig, trein of bus» (2019)) zijn voor deze bestemmingen substitutiemogelijkheden benoemd.

85

Vraag:

Is bekend wat de extra impuls voor walstroom concreet betekent voor de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden? Zijn er op basis daarvan bepaalde voorkeurslocaties in het beleid opgenomen voor het realiseren van walstroom, zodat een maximale stikstofreductie voor de meest kwetsbare gebieden kan worden gerealiseerd?

Antwoord:

De extra impuls beoogt CO₂-reductie en stikstofdepositiedaling in overbelaste stikstofgevoelige Natura2000 gebieden. De beoogde stikstofreductie is afhankelijk van de nader te realiseren walstroomprojecten in zeehavens waarbij de depositiedaling na realisatie in kaart kan worden gebracht. Verschillende segmenten zeeschepen (zoals cruiseschepen of containerschepen) hebben ook een verschillende impact. Uitgangspunt voor inzet van de extra impuls is om aan de hand van criteria te bevorderen dat juist op die locaties worden ingezet die bijdragen aan CO₂- en stikstofreductie in de meest kwetsbare gebieden.

Vraag:

Wat zijn de verwachte stikstofeffecten van de impuls van 150 miljoen euro voor walstroom?

Antwoord:

Deze impuls is als klimaatmaatregel primair gericht op CO₂ reductie, maar levert ook stikstofreductie en geluidreductie op. Op dit moment is nog niet bekend wat stikstofeffecten van de impuls precies zullen zijn, er moet immers nog bepaald worden op welke plekken de maatregelen zullen worden ingezet met het oog op de verwezenlijking van klimaatdoeleinden.

Vraag:

Welke van de voorgestelde maatregelen uit het Deltaprogramma 2022 maken gebruik van zogenaamde nature based solutions (of overgangszones) om zodoende klimaatrobuuster te worden? Genieten deze nature based solutions de voorkeur in het geval van ruimtelijke adaptatie?

Antwoord:

In het rivierengebied wordt de waterveiligheid gewaarborgd door een samenspel van dijkversterking en rivierverruiming. Met rivierverruiming kunnen natuurlijke processen in het gebied worden versterkt én waterveiligheid worden verbeterd. Dit op de schaal van individuele projecten en op de schaal van het hele rivierengebied. Het onderhoud van de kustlijn wordt aangepakt door middel van een «nature based solution». Dit wordt gedaan door zandsuppleties in de kustzone, waarbij voor verdere verspreiding van het zand ook gebruik wordt gemaakt van de natuurlijke krachten van getij en wind. Ook in het kader van Deltaprogramma Zoetwater en Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie wordt gekeken naar meer natuurlijke oplossingen bij bijvoorbeeld het vasthouden van water in tijden van droogte, hermeandering van beken (bijvoorbeeld de Leuvenumse Beek) en het klimaatrobuust maken van stedelijk gebied met natuurontwikkeling. Ook programma's buiten het Deltaprogramma, zoals Programmatische aanpak Grote Wateren en de KRW maken veelvuldig gebruik van nature based oplossingen. Hieruit blijkt dat daar waar mogelijk nature based solutions de voorkeur genieten.

Vraag:

Kunt u duidelijkheid geven over de financiering van de Blue Deal vanaf 2022?

Antwoord:

De hoogte van de financiering voor de Blue Deal hangt af van het programmaplan dat door de Unie van Waterschappen en de opdrachtgevers (Ministerie Buitenlandse Zaken en Ministerie van IenW) wordt voorbereid voor de nieuwe programmafase 2023–2026. In lijn met de eerste fase van het programma wordt de tweede fase voor de helft van het programma budget gefinancierd door de Ministeries van BZ en IenW. Het deel van IenW loopt mee in de besluitvorming Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) waarover de Kamer in het voorjaar 2022 wordt geïnformeerd. Dit betreft ook de kosten voor het jaar 2022 voor de verlenging van de eerste fase van het programma (2019–2021). De andere helft van het programma budget wordt gedragen door de eigen bijdrage van de lokale partners, de waterschappen, de Unie van Waterschappen en het Nederlandse Waterschapsbank Fonds.

Vraag:

Zijn de voorgestelde maatregelen voldoende om huidige knelpunten in het watersysteem op te lossen voor 2027, bijvoorbeeld op de hoge zandgronden waar een grote grondwaterafhankelijkheid en daardoor ook verdroging heerst, en wordt hiermee voldaan aan de KRW-eisen waartoe Nederland is verplicht?

Antwoord:

Met het Deltaplan Zoetwater 2022–2027 zetten we belangrijke stappen in de richting van het einddoel, maar niet alle knelpunten kunnen in één planperiode worden opgelost. Circa de helft van het maatregelenpakket van Rijk en regio ter grootte van € 800 miljoen, wordt ingezet voor maatregelen op de hoge zandgronden in Zuid en Oost Nederland. Uit de Maatschappelijke Kosten Batenanalyse blijkt dat de maatregelen kosteneffectief zijn, maar dat daarmee niet alle onomkeerbare schade aan kwetsbare, grondwaterafhankelijke natuur voorkomen kan worden. Daarvoor zijn andere maatregelen nodig, zoals het aanpassen van de ruimtelijke inrichting, verhogen van grondwaterpeilen door het instellen van bufferzones rondom natuurgebieden en vermindering van grondwateronttrekkingen nabij kwetsbare natuur. In verband daarmee is in de NOVI, het ontwerp Nationaal Waterprogramma 2022–2027 en in het Deltaprogramma 2022 het uitgangspunt opgenomen dat het waterbodemsysteem uitgangspunt wordt voor ruimtelijke inrichting en beheer. Dit in lijn met de aangenomen motie van het lid Grinwis³⁵ over dit onderwerp.

Vanuit de Kaderrichtlijn Water geldt dat er in grondwaterlichamen evenwicht moet zijn tussen onttrekking en aanvulling. De algemene waterbalans van grondwaterlichamen is op één waterlichaam na (het diepe pakket Maas-Slenk in Brabant en Limburg) in orde, volgens de vereisten van de KRW.

Er zijn wel regionale opgaven. Uit onderzoek van provincies en waterschappen blijkt dat in Nederland tijdens de droge perioden in 2018–2020 meer grondwater is onttrokken voor beregening in de landbouw en drinkwater. Mede daarom is de Studiegroep grondwater ingesteld, met deelname van Ministeries van IenW en LNV, UvW, IPO, VNG, VEWIN en Staf Deltacommissaris. Deze studiegroep zal aanbevelingen doen gericht op het duurzaam in stand houden van grondwatervoorraden. Eind 2021 zullen de eerste deelresultaten beschikbaar zijn, het eindrapport met de aanbevelingen zal eind 2022 gereed zijn.

Vraag:

Hoeveel budget is er in 2022 en 2023 beschikbaar voor de subsidieregeling voor ondernemers in het midden en kleinbedrijf (mkb) in een circulair ketensamenwerkingsverband?

Antwoord:

Voor de subsidieregeling circulaire ketenprojecten is in de klimaatenevelop voor de jaren 2022 en 2023 jaarlijks een miljoen begroot. In de begroting 2022 van IenW is in de beleidsagenda het volgende opgenomen: *«voor de subsidieregeling Circulaire Economie wordt voor ketenprojecten binnen het kabinet meerjarig (2022–2024) aanvullend 30 miljoen euro in totaal gereserveerd».*

Deze middelen zijn bestemd voor de subsidieregeling voor mkb-ondernemers in een circulair ketensamenwerkingsverband en voor

³⁵ Kamerstuk 32 847, nr. 780.

grote ketenprojecten. De precieze verdeling van de middelen over de twee regelingen en over de jaren heen wordt nog bepaald.

91

Vraag:

Waarom is gekozen voor het ondersteunen van acht regio's om de regionale praktijk met de landelijke transitieagenda's op het gebied van circulaire economie te verbinden? Dient dit als een experiment?

Antwoord:

Deze acht regio's hebben circulaire ambities opgenomen in hun regio-deals, waaronder het voornemen om te werken aan een regionale CE-strategie.

Voor de deelnemers die zich met Circulaire Economie bezighouden binnen deze regiodeals organiseert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een aantal Communities of Practice. Met deze ondersteuning kunnen regio's door kennis te delen en te ontwikkelen elkaar versterken op thema's waar hun kennisbehoefte en kracht ligt. De CoP's zijn ingezet voor de looptijd van de regiodeals.

92

Vraag:

Wat heeft het Versnellingshuis tot nu toe concreet gebracht?

Antwoord:

Het Versnellingshuis Nederland Circulair! is in de zomer van 2021 geëvalueerd. De evaluatie levert een positief beeld op van Het Versnellingshuis. Ondernemers die willen werken aan de circulaire economie worden vanuit Het Versnellingshuis goed ondersteund. De evaluatie wordt met de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie naar de Tweede Kamer gestuurd.

Het Versnellingshuis heeft sinds februari 2019 tot en met nu meer dan 1000 individuele ondernemers (online en offline) geholpen met een vraag over hun circulaire businesscase. Het Versnellingshuis heeft in samenwerking met o.a. de transitieagenda's tien Moonshot (doorbraak) projecten gestart waarin ketenpartijen uit verschillende schakels van een keten zijn betrokken, die samen de keten circulair willen maken. Daarnaast heeft het Versnellingshuis tools ontwikkeld voor ondernemers, waarmee bijvoorbeeld meetmethodieken en financiering gevonden kunnen worden. Ook worden matchmaking bijeenkomsten, de week van de CE en webinars georganiseerd, is een uitgebreid netwerk van Versnellingspartners opgezet en wordt jaarlijks de Rode Draden Notitie geschreven mét deze Versnellingspartners waarin belemmeringen die ondernemers ervaren in de overgang naar de circulaire economie in kaart worden gebracht. Tot slot heeft het Versnellingshuis meegewerkt aan het opzetten van de subsidieregeling circulaire ketenprojecten van het Ministerie van IenW.

93

Vraag:

Op welke manier wordt het Europese Circular Textile beleidsprogramma meegenomen in het Nederlandse beleidsprogramma circulair textiel?

Antwoord:

Naar verwachting komt de Europese Commissie aan het einde van dit jaar met een Europese Textielstrategie. Nederland heeft hoge verwachtingen van de Textielstrategie en zou graag zien dat hierin op een aantal onderwerpen Europese regelgeving wordt aangekondigd (bijvoorbeeld het stellen van producteisen aan textiel, zoals een aandeel gerecycled materiaal, de uitfasering van zeer zorgwekkende stoffen en een verbod op

de vernietiging van onverkocht textiel). Daarom zet Nederland zich in voor een ambitieuze Europese Textielstrategie. Op 4 oktober jongstleden heeft Nederland, samen met tien andere Europese lidstaten, een joint paper aan de Europese Commissie gezonden met speerpunten voor de strategie. Europese wetgeving sluit naadloos aan op de ambities in het nationale beleidsprogramma en versterkt het effect van de nationale inspanningen.

94

Vraag:

Welke maatregelen neemt u om de hoeveelheid niet-gerecycled plastic afval terug te dringen en daarmee de «plastic afdracht» die Nederland betaalt aan de EU per kilo niet-gerecycled plastic afval te verminderen?

Antwoord:

De plastic afdracht heeft betrekking op de totale hoeveelheid niet-gerecycled plastic verpakkingsafval in Nederland. Het verpakkende bedrijfsleven heeft een wettelijk vastgelegde uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Dat betekent dat het verpakkende bedrijfsleven verplicht is het afval van (plastic) verpakkingen in te zamelen en te recyclen. In regelgeving zijn minimum recyclingpercentages vastgelegd, deze percentages gaan voor plastic verpakkingen de komende jaren verder omhoog van 40% in 2021 naar 50% in 2025.

95

Vraag:

Welke middelen worden vrijgemaakt voor het beleidsprogramma circulair textiel?

Antwoord:

Vanuit het budget voor circulaire economie is er voor 2022 € 0,9 miljoen beschikbaar voor het beleidsprogramma circulair textiel. Dit geld wordt ingezet voor de monitoring van het beleidsprogramma, het doen van onderzoek (bijvoorbeeld naar uitgebreide producentenverantwoordelijkheid), het ontwikkelen van een norm voor circulair textiel, communicatie rond kleding en textiel en een campagne gericht op het gedrag van consumenten. Daarnaast kunnen partijen uit de textielketen van verschillende meer generieke instrumenten gebruikmaken, waaronder de subsidieregeling circulaire ketenprojecten en de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie: Circulaire Economie (DEI+ CE, voor deze regeling is in de periode 2021–2024 in totaal € 19 miljoen beschikbaar).

96

Vraag:

Welke middelen worden vrijgemaakt voor de opvolging van het rapport van de Adviescommissie Vergunningverlening Toezicht en Handhaving (VTH)?

Antwoord:

Zoals toegezegd tijdens het commissiedebat Toezicht en Handhaving op 7 september jl. (Kamerstuk 22 343, nr. 301) bereid ik op dit moment een hoofdlijnennotitie voor die ik u voor het kerstreces zal toezenden. In deze richtinggevende notitie ga ik in op de acties die nodig zijn om opvolging te geven aan de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Ik voorzie hierbij acties op de korte, middellange en lange termijn. De acties voor de middellange en lange termijn zijn aan het aanstaand missionair kabinet. Voor deze acties zijn op dit moment geen extra middelen beschikbaar. Dit is aan het nieuwe kabinet. In mijn hoofdlijnennotitie, die voor de Kerst naar de Kamer zal worden gezonden, zal ik onder meer ingaan op de mogelijkheden voor de korte, middellange en lange termijn. Het maken van definitieve keuzes is aan een missionair kabinet.

Vraag:

Op welke manier zijn de World Health Organization (WHO)-richtlijnen betreffende geluid en luchtkwaliteit meegenomen in de Omgevingswet?

Antwoord:

In de Omgevingswet zijn de inzichten uit de nieuwe WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) en een daarover nog te bepalen kabinets-standpunt niet verwerkt. De redenen daarvoor zijn enerzijds om de planning van inwerkingtreding van de Omgevingswet niet te beïnvloeden en anderzijds de SWUNG-2-afspraken beleidsneutraal om te kunnen zetten naar de Omgevingswet. De standpuntbepaling over het WHO-advies wordt daarom behandeld als een apart traject. Naar aanleiding van de motie Schonis heeft het RIVM geadviseerd om het geluidbeleid te versterken door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO en nadrukkelijker te richten op een vermindering van gezondheidseffecten van geluid. De adviezen worden nu integraal uitgewerkt, toegespitst op de sectoren wegen, spoor, luchtvaart en windturbines, omdat dit de bronnen van omgevingsgeluid zijn waar de WHO aanbevelingen voor heeft gedaan. In deze uitwerking worden de consequenties van keuzes in kaart gebracht, ook in relatie tot andere dossiers zoals de woningbouwopgave en de energietransitie, ten behoeve van een goede afweging van belangen. Om die reden zal een integrale beleidsreactie naar verwachting pas na aantreden van een nieuw kabinet kunnen worden opgesteld en naar de Kamer worden gestuurd.

Ook voor luchtkwaliteit geldt dat de omzetting van de Wet milieubeheer naar de Omgevingswet beleidsneutraal heeft plaatsgevonden. In de Omgevingswet zijn de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit opgenomen. De (onlangs aangescherpte) advieswaarden van de WHO vormen geen onderdeel van de in de Omgevingswet opgenomen omgevingswaarden. De nieuwe WHO-advieswaarden onderstrepen het belang om de luchtkwaliteit verder te verbeteren voor meer gezondheids-winst. In het Schone Lucht Akkoord is dan ook vastgelegd dat wordt toegewerkt naar de WHO-advieswaarden in 2030. In het Akkoord is uitgegaan van de WHO-advieswaarden uit 2005. Nu er nieuwe advies-waarden zijn uitgebracht, bekijk ik, conform de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord, samen met deelnemende gemeenten en provincies, op welke wijze de nieuwe advieswaarden bij het akkoord kunnen worden betrokken. Om te kunnen voldoen aan de nieuwe WHO-advieswaarden is niet alleen een afname van de emissies in Nederland, maar ook een afname van de luchtvervuiling uit het buitenland nodig. Of en hoe snel we kunnen toewerken naar de nieuwe WHO-advieswaarden is daardoor mede afhankelijk van de herziening van het Europese luchtbeleid. In dat kader pleit ik ervoor de Europese grenswaarden meer in lijn te brengen met de WHO-advieswaarden.

Vraag:

Hoe kan het extra geld dat gereserveerd is voor het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer zo spoedig mogelijk worden ingezet? Klopt het dat het op dit moment problematisch lijkt te zijn?

Antwoord:

Het kabinet stelt op dit moment alles in zijn werk om het (extra) geld dat is gereserveerd voor het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer zo juist en spoedig mogelijk in te zetten. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat inzet problematisch is of wordt: overleg en werkzaamheden die nodig zijn om de beschikbare middelen binnen de daarvoor geldende kaders in te zetten, worden begin volgend jaar afgerond, zoals beoogd.

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer (ov) voor 2022 relatief veel lager uitvalt? Hoe is die berekening tot stand gekomen?

Antwoord:

De hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding OV is net als in 2020 en 2021 afhankelijk van de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Omdat er in 2022 naar verwachting weer meer reizigers zijn in het OV valt de BVOV naar verwachting lager uit. Op basis van de herstelprognoses van het KiM³⁶ wordt voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding t/m 31 augustus 2022 een bedrag van € 140 miljoen geraamd.

Vraag:

Wat is de reden dat het budget voor de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo) die is uitgesteld van 1 juli 2021 tot 1 januari 2022 is opgehoogd voor 2022 ten opzichte van 2021?

Antwoord:

Vanwege de omvorming van BV naar zbo zullen Railinfratrust BV en ProRail BV ophouden te bestaan. Als gevolg daarvan vindt voor de vennootschapsbelasting en de dividendbelasting een fiscale eindafrekening plaats. In de begroting 2021 waren hiervoor al bedragen opgenomen. Door de verschuiving van de beoogde inwerkingtredingsdatum worden deze eenmalige fiscale effecten niet in 2021 verschuldigd maar eerst in het jaar van de omvorming. Ten opzichte van 2021 zijn de geraamde bedragen voor 2022 hoger. Dat komt door de toename in waarde van de vermogensbestanddelen die worden overgedragen. Ieder jaar wordt er namelijk meer in het spoor geïnvesteerd dan er wordt afgeschreven.

Ook voor de btw-afrekening wijkt het geraamde bedrag in de begroting van 2022 in lichte mate af van de raming in de begroting van 2021. Het betreft hier zgn. herzienings-btw, waarvoor de reeds in (voor)afrek gebrachte btw tot 9 jaar na het jaar van ingebruikname van het project kan worden herzien. Door de verschuiving van de beoogde inwerkingtredingsdatum zullen enerzijds bepaalde projecten buiten de maximale 10-jaars termijn vallen en er anderzijds projecten bijkomen waarvoor afgerekend moet worden. Per saldo treden daarvoor van jaar op jaar kleine verschillen op in de te herziene btw.

Voor alle drie de belastingsoorten waarvoor een eenmalige afrekening zal plaatsvinden geldt dat de daadwerkelijk verschuldigde bedragen eerst bepaald kunnen worden nadat de omvorming heeft plaatsgevonden. Ik hecht eraan daarbij te benadrukken dat voor al deze eenmalige fiscale effecten binnen het kabinet is afgesproken dat deze budgettair neutraal in de Rijksbegroting worden opgenomen. De omvorming heeft geen nadelige financiële gevolgen voor reizigers, vervoerders en verladers, ProRail of derden.

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitvoeringsprogramma van de Waddenagenda 2050? Waar is de 167 miljoen euro voor

³⁶ <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2021/06/14/actualisatie-verkenning-ov-gebruik-2021-2025>.

opdrachten op gebied van grote oppervlaktewateren (gebiedsagenda Wadden) specifiek voor bedoeld?

Antwoord:

De hoofddoelstelling Waddenzee en doelstelling Waddengebied worden momenteel in het Uitvoeringsprogramma uitgewerkt. Dit gebeurt voor de thematische opgaven van de Agenda voor het Waddengebied 2050. Hierbij wordt gekeken waar de doelen elkaar versterken dan wel tegenwerken op het niveau van de opgaven. Ook worden in deze fase voorstellen voor initiatieven gedaan. Tevens werken de gezamenlijke partijen aan de organisatie- en communicatie-, monitorings- en financieringskant van het Uitvoeringsprogramma. Dit alles vergt echter meer tijd dan vooraf was voorzien bij het aanbieden van de Agenda aan de Kamer in december 2020. Het Omgevingsberaad zal een advies uitbrengen over het Uitvoeringsprogramma. Ook zal het programma besproken worden met onder andere de gemeenten, de economische sectoren en de natuurorganisaties. Het streven is om komend voorjaar het Uitvoeringsprogramma vast te stellen.

In de vraag wordt een bedrag van € 167 miljoen genoemd. Het gaat hier echter om € 167.000,-. Deze middelen worden gebruikt ter facilitering van het proces om te komen tot het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021–2026. Het gaat dan onder andere om het inschakelen van een bureau ter ondersteuning van het opstellen van het Uitvoeringsprogramma, het uitwerken van de aanpak impactanalyse en het opstellen van een methodiek.

102

Vraag:

Voor hoeveel mensen is het basisbeschermingsniveau nog niet gehaald?

Antwoord:

Doel van het waterveiligheidsbeleid is:

- Iedereen in Nederland die achter een dijk woont, krijgt ten minste een basisbeschermingsniveau van 1/100.000 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans voor een individu om te overlijden als gevolg een overstroming niet groter mag zijn dan 0,001% per jaar.
- Daarnaast wordt extra bescherming geboden op plaatsen waar kans is op:
 - o grote groepen slachtoffers;
 - o en/of grote economische schade;
 - o en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur van nationaal belang.

Als basis voor het bereiken van de doelen van het waterveiligheidsbeleid is op 1 januari 2017 een nieuwe normering voor de primaire waterkeringen in de Waterwet vastgelegd. In 2050 moeten alle primaire keringen aan de wettelijke normen voldoen. In het HWBP worden de primaire keringen versterkt. Dit is een voortrollend programma waarmee steeds de meest urgente dijkversterkingen worden aangepakt.

Voor ca. 1,74 miljoen mensen geldt dat het basisbeschermingsniveau met de nieuwe normering nu nog niet wordt gehaald³⁷. Dit aantal zal tot 2050 geleidelijk afnemen naar nul, immers in 2050 moeten alle primaire keringen aan de norm voldoen. Mensen die in een gebied wonen waar nu niet aan het geactualiseerde basisbeschermingsniveau wordt voldaan zijn veilig conform de voorheen gehanteerde systematiek: ze worden beschermd door primaire keringen.

³⁷ Bron: Deltares, waterveiligheidsmonitor 2021, memo 11206819–012-GEO-0001.

103

Vraag:

Welke vormen van interdepartementale samenwerking bestaan momenteel tussen de Ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en IenW inzake het verbeteren van de waterkwaliteits- en waterkwantiteitssituatie gezien de bijdrage van de landbouw aan de waterhuishoudingstoestand en het al of niet behalen van de KRW-doelen?

Antwoord:

De Ministeries van LNV en IenW werken nauw samen aan het verbeteren van de waterkwaliteit en de waterkwantiteit. Dit gebeurt door middel van bilaterale contacten, gezamenlijke ambtelijke werkgroepen zoals bijvoorbeeld voor de invulling van het 7e Actieprogramma Nitraatrichtlijn en de aanwezigheid van LNV in bestuurlijke overleggen, zoals bijvoorbeeld in het Bestuurlijk Platform Zoetwater, de Taskforce mest en waterkwaliteit en de Stuurgroep Water onder voorzitterschap van Minister van IenW.

104

Vraag:

Is er in de begroting voor 2022 rekening gehouden met mogelijke bestuurlijke boetes als gevolg van het niet behalen van de KRW-doelen en het verbod op verslechtering dat geldt sinds 2009?

Antwoord:

In de beantwoording van de Kamervragen van lid Van Eppink (JA21) (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 3419) is aangegeven dat op grond van de keuzes en ambitie van het Kabinet het risico op consequenties tot 2027 gering is. In de begroting voor 2022 zijn hiervoor daarom geen bedragen opgenomen.

105

Vraag:

Waarom zijn er tot op heden nog maar weinig keringen in het HWBP versterkt?

Antwoord:

Het Hoogwaterbeschermingsprogramma is in 2014 opgestart. De gemiddelde doorlooptijd van een versterkingsproject is circa 7 tot 10 jaar. De verwachting was dat vanaf 2021 de productie (aantal kilometers versterkte dijk) goed op gang zou komen. Geconstateerd wordt echter dat veel projecten vertragingen laten zien, waardoor er tot nu toe minder dijkversterkingen zijn opgeleverd dan voorzien. Redenen voor de vertragingen zijn onder andere complicaties in het omgevingsproces of in het bestuurlijke proces, een langere doorlooptijd om tot een passend technisch ontwerp te komen of de impact van corona- of stikstofmaatregelen. Omdat het (grote) projecten in de realisatiefase betreft, is de impact op de kasuitputting ook groot.

Het huidige programma van het HWBP is goed gevuld en op dit moment wordt in circa 75 projecten gewerkt aan de versterking van circa 600 km keringen. Daarnaast werken we samen in 20 innovatieprojecten aan het verbeteren van kennis en doelmatigheid. Op basis van de programmering van het HWBP wordt verwacht dat na 2025 meer dan 50 km per jaar wordt versterkt.

106

Vraag:

Kan een stand van zaken worden gegeven van de wijzigingsvoorstellen met betrekking tot de zuiverings-, de verontreinigings- en de watersysteemheffing? Wanneer krijgt de Kamer een beter beeld van hoe gevolg is

gegeven aan de voorstellen die zijn gedeeld door de Unie van Waterschappen (UvW)?

Antwoord:

Het is van belang dat er voor de voorstellen breed draagvlak is. Over een deel van de voorstellen lopen echter nog gesprekken tussen de Unie van Waterschappen en belanghebbenden. Daar waar mogelijk worden wel al voorbereidingen getroffen voor wetgeving.

107

Vraag:

Kan overzichtelijk worden weergegeven hoeveel huishoudens sinds 2000 per jaar betalen aan zuiverings-, verontreinigings- en watersysteemheffing? Hanteren waterschappen vergelijkbare tarieven? Zo nee, kan per waterschap vermeld worden hoeveel hun klanten betalen?

Antwoord:

De gegevens van vóór 2009 zijn niet in een overzicht te weer te geven omdat de heffingssystematiek destijds anders was. De zuiveringsheffing en de watersysteemheffing zijn in 2009 geïntroduceerd met de Wet modernisering waterschapsbestel. Informatie over heffingen van vóór 2009 kan wel teruggevonden worden bij het Centrum voor Onderzoek van de Economie van de Lagere Overheden van de Rijksuniversiteit Groningen³⁸. In de eerste tabel in de bijlage staat vermeld hoeveel huishoudens aan waterschapslasten betaald hebben tussen 2009 en 2021.

Het tarief van een waterschap is afhankelijk van de kosten die het waterschap maakt voor het watersysteembeheer en het zuiveren van afvalwater. Hoe hoog deze kosten zijn, is afhankelijk van de gebiedskenmerken van het waterschap. De waterschappen hanteren daarom verschillende tarieven.

De hoogte van de aanslag voor een huishouden is daarnaast ook afhankelijk van de grootte van het huishouden. Indien er sprake is van een koopwoning, is ook de WOZ-waarde van invloed. In de bijlage³⁹ is een gemiddelde aanslag waterschapsbelasting in Nederland en per waterschap in 2020 weergegeven.

108

Vraag:

Welke verdere invulling wordt in 2022 gegeven aan de toekomstvisies 2050 voor het Waddengebied en voor de Eems-Dollard?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag van 101, is het streven om in het voorjaar 2022 het Uitvoeringsprogramma op te leveren. Het Uitvoeringsprogramma is een bundeling van lopende en nieuw te starten activiteiten. Zo wordt er in 2022 onder meer verder gewerkt aan de PAGW-maatregelen in het kader van het dijkversterkingsproject Koehool-Lauwersmeer, werken de provincies aan de inrichting van een Waddenteliet (waar in samenspraak met de omgeving ontwerpend onderzoek zal worden toegepast), wordt de transitieschets Duurzame Mobiliteit Waddengebied 2050 opgeleverd door het Programma naar een Rijke Waddenzee en levert de Waddenacademie in zijn rol als kennisregisseur volgend jaar een meerjarig operationeel plan, inclusief meerjarige financiering op om toe te werken naar een duurzame inrichting en

³⁸ Bron: Ontwikkeling waterschapslasten in de periode 1998–2012 (2010) dr. C. Hoebe, COELO, Groningen (www.coelo.nl).

³⁹ Bijlage 2 Overzicht belastingopbrengsten en belastingdruk; Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

aansturing van de kennishuishouding. Partijen werken ook verder aan de uitwerking van de motie van leden Remco Dijkstra en Geurts⁴⁰ inzake de impactanalyse, de motie van leden Dik-Faber en De Groot inzake het opstellen van een afwegingskader voor rust, stilte, openheid en duisternis in het Waddengebied en de motie van leden De Groot en Dik-Faber⁴¹ inzake het opstellen van een voortgangsrapportage omtrent het behalen van de hoofddoelstelling Waddenzee en de doelstelling Waddengebied. Daarnaast worden ook de reguliere beheersmaatregelen uitgevoerd in de Waddenzee en werkt de Beheerautoriteit Waddenzee aan de verdere invulling van het Integraal Beheerplan (IBP) Waddenzee. Bij de reguliere beheersmaatregelen gaat het dan onder meer om maatregelen in het kader van het Beheerplan Natura 2000 en het onderhoud van de vaargeulen. Over de voortgang van de moties en het IBP is uw Kamer recentelijk met de Verzamelbrief Wadden geïnformeerd⁴² ten behoeve van het Commissiedebat Water.

Voor wat betreft Eems-Dollard wordt uitvoering gegeven aan het nieuwe programmaplan 2021–2026 met aangescherpt streefbeeld. Er wordt onder andere gewerkt aan twee PAGW projecten te weten binnendijkse slibsedimentatie (Eemsijsen-Groote Polder) en de pilot buitendijkse slibsedimentatie en aan pilots voor het onttrekken en de haalbaarheid van nuttige toepassing van slib om deze bij succes op te schalen tot groot-schalige regionale toepassingen.

109

Vraag:

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie van het lid Geurts over onderzoek naar de aanhoudende ongevallen op de N50 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 82)?

Antwoord:

Zoals aangegeven in de beantwoording van vragen van het lid Van der Plas wordt op dit moment geïnventariseerd hoe invulling gegeven kan worden aan de motie van het lid Geurts. Om zo snel mogelijk tot concrete resultaten te komen, zal bij de uitwerking van dit onderzoek ook gebruik worden gemaakt van al bestaande onderzoeken, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) en onderzoeken die afronding naderen, zoals het landelijke onderzoek van Rijkswaterstaat naar fysieke rijbaanscheiding, waar de N50 ook onderdeel van is.

110

Vraag:

Wat is de stand van zaken van het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers in 2021?

Antwoord:

Er zijn nog geen definitieve cijfers over het lopende jaar 2021. Jaarlijks in april wordt door het CBS het aantal verkeersdoden over het voorafgaande jaar gepubliceerd. Vervolgens wordt in de Staat van de Verkeersveiligheid van SWOV, die aan het einde van het jaar aan de Tweede Kamer wordt gestuurd, een analyse gegeven bij het aantal verkeersslachtoffers over het voorafgaande jaar en wordt de schatting van het aantal ernstige verkeersgewonden over het voorafgaande jaar gepubliceerd.

⁴⁰ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 65.

⁴¹ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 82.

⁴² Kamerstuk 29 684, nr. 220.

111

Vraag:

Hoeveel geld wordt er in de begroting extra uitgetrokken voor verkeersveiligheid?

Antwoord:

Voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid is tot 2030 € 500 mln. gereserveerd. In 2022 komt € 50 mln. beschikbaar voor een tweede tranche. Tevens wordt nadere invulling gegeven aan innovatie op het gebied van verkeersveiligheid, waarvoor middelen beschikbaar zijn uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In 2020–2021 is reeds € 165 mln. (van de beschikbare € 500 mln.) overgemaakt naar de medeoverheden ten behoeve van het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet.

112

Vraag:

Waardoor wordt de kortstondige stijging van het budget in de jaren 2022 en 2023 verklaard?

Antwoord:

In 2022 en 2023 gaat € 1,5 mln. van het opdrachtenbudget van Verkeersveiligheid naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor Verkeersproducten. De aanleiding voor die extra kosten is enerzijds het toezicht op de bijzondere bromfiets door de ILT en anderzijds het toezicht dat volgt uit de Europese voertuigverordeningen, zoals de kaderverordening voor vierwielers (2018/858). Grondslag hiervoor is gelegd in de Wet van 8 juli 2020 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enkele andere wetten in verband met de uitvoering van verordening (EU) 2018/858 en andere besluiten van de Europese Unie betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Uitvoeringswet verordening (EU) 2018/858)⁴³.

De € 1,5 miljoen die nu is opgenomen, was een reservering. De precieze hoogte van de bijdrage zal voor het eind van het jaar volgen uit een handhaving- en uitvoeringstoets die de ILT gaat uitvoeren op een bijgewerkte versie van het Besluit aanwijzing toezichthouders markttoezicht Wegenverkeerswet 1994⁴⁴.

113

Vraag:

Hebben de onderzoeksopdrachten op het gebied van «innovatie en opdrachten in het kader van wandel- en fietsroutes» ook betrekking op recreatieve routes?

Antwoord:

Nee, er zijn geen onderzoeken gepland die specifiek betrekking hebben op recreatieve wandel- en fietsroutes.

114

Vraag:

Wat is de stand van zaken van de decentralisatie van de concessie voor de Waddenveren (met uitzondering van Texel)?

⁴³ Stb. 2020, nr. 293.

⁴⁴ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0044516/2021-09-01>.

Antwoord:

De provincie Fryslân en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verkennen momenteel de mogelijkheden voor decentralisatie van de Friese Waddenveren. We zijn in gesprek over de uitgangspunten en acties die benodigd zijn voor besluitvorming. De huidige concessies kennen een looptijd tot 2029.

115

Vraag:

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overnemen van de verbeterpunten naar aanleiding van de parlementaire enquête naar de Fyra?

Antwoord:

In de kabinetsreactie op het eindrapport van de Parlementaire Enquête Fyra (PEF) van 29 april 2016 (Kamerstuk 33 678, nr. 16) heeft het kabinet per aanbeveling aangegeven hoe wordt omgegaan met de verbeterpunten. Aan alle twaalf aanbevelingen is opvolging gegeven en verbeterpunten zoals voorgesteld zijn geïmplementeerd. Hierbij wordt ingegaan op een aantal nog lopende trajecten:

Een belangrijk onderdeel is het vervoer over de HSL-Zuid. Het alternatief vervoersaanbod zoals vastgelegd in de concessie met NS is nagenoeg afgerond, met uitzondering van de infasering van de ICNG. Zoals eerder gemeld aan uw Kamer, heeft deze introductie vertraging opgelopen vanwege COVID-19 (Kamerstuk 29 984, nr. 932). NS werkt hard aan de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), waarin betrouwbaarheid voorop staat. Onderdeel van deze introductie is het integraal proefbedrijf, een belangrijke aanbeveling uit de PEF. In het integrale proefbedrijf wordt de beoogde dienstregeling in de praktijk getest totdat de reiziger een acceptabele en betrouwbare dienst kan worden geboden. Alle partners in de keten zijn in hun rol nauw betrokken bij deze introductie.

Wat betreft het aanbod naar België, is de goed betaalbare internationale verbinding zonder reserveringsplicht over de HSL-Zuid naar Brussel gerealiseerd. De IC Brussel rijdt sinds april 2018 via de HSL-Zuid, wat een reistijdwinst van een half uur heeft opgeleverd ten opzicht van de oude verbinding over conventioneel spoor. Zoals vastgelegd in de vervoersconcessie spant NS zich in om de reistijd naar Brussel zoveel als redelijkerwijs mogelijk te verkorten. Hierover is NS in gesprek met NMBS.

De prestaties op de HSL zijn flink verbeterd door het Verbeterprogramma HSL (verbetermaatregelen en infrastructurele aanpassingen uit het EUR 60 mln. pakket). In 2019 zat de reizigerspunctualiteit (gemeten op 5 minuten) op 83,4% en in 2020 (coronaperiode) gemiddeld op 85,2% (de bodemwaarde is 82,1% en streefwaarde 2024 is 84,1%).

Ook zijn er aanbevelingen gedaan omtrent het proces van marktordening op het spoor, met het oog op het aflopen van de huidige vervoersconcessie met NS in 2025. Zo heeft het kabinet al vroegtijdig het onderzoek «Kiezen voor een goed spoor: scenario's voor ordening en sturing op het spoor na 2024» (Kamerstuk 29 984, nr. 899) uitgevaardigd om de mogelijkheden in kaart te brengen tot invulling van de vervoerconcessie na 2024. Op basis van vervolgonderzoek is in juni 2020 de Kamerbrief «Integrale voornemen voor de marktordening op het spoor na 2024» verstuurd aan de Kamer. Het voornemen om voor de periode 2025 e.v. de concessie voor het Hoofdrailnet onderhands aan NS te gunnen is in deze brief kenbaar gemaakt. Dit voornemen kon rekenen op brede politieke steun. In het Beleidsvoornemen (d.d. 29 juni 2021) is dit voornemen

verder uitgewerkt. Voor internationale verbindingen is het voornemen «open toegang, tenzij» aangekondigd en daarbij wordt een marktverkenning naar deze verbindingen uitgevoerd. Dit onderzoek zit in de afrondende fase en de uitkomst hiervan wordt naar verwachting dit najaar naar uw Kamer verstuurd.

116

Vraag:

Hoe verklaart u dat het aantal suïcidegevallen per gereden treinkilometer, ondanks de substantiële investeringen, niet afneemt?

Antwoord:

De effecten van maatregelen rondom suïcidepreventie zijn zichtbaar geworden in een sterkere en eerdere daling van suïdecijfers op het spoor ten opzichte van landelijke suïdecijfers in de periode tot 2018. De effecten van de maatregelen uit het programma «*Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021*» zijn in de recente cijfers nog niet volledig zichtbaar. Wetenschappelijk onderzoek op basis van data verzameld door ProRail over een periode van tien jaar⁴⁵ laat zien dat investeringen in preventieve maatregelen bijdragen in daling van suïcidegevallen.

117

Vraag:

Wanneer wordt het enquêteren voor de ov-Klantenbarometer weer opgestart?

Antwoord:

Het enquêteren voor de OV-Klantenbarometer start in het vierde kwartaal van 2021. Dan wordt de klanttevredenheid gemeten in het hele openbaar vervoer in Nederland en op de Friese Waddenveren. De resultaten van deze meting zijn eind maart 2022 beschikbaar.

118

Vraag:

Wat zijn de belangrijkste oorzaken dat de treinpunctualiteit van het goederenvervoer zwaar achterblijft bij de treinpunctualiteit van het reizigersverkeer?

Antwoord:

De indicator treinpunctualiteit wordt bepaald door het verschil tussen de planning van de treinrit en het daadwerkelijke verloop van de rit. De planning wordt gebaseerd op een gemiddelde treinsamenstelling. In het reizigersvervoer is die samenstelling redelijk homogeen: hoofdzakelijk intercity- en sprintermaterieel. In het goederenvervoer zijn er grote verschillen qua gewicht, belading en trekkracht van de locomotief. Dit zorgt voor grotere afwijkingen op de geplande tijdlijn. Daar komt bij dat goederenvervoerders afhankelijk zijn van de belading van hun treinen op terminals: het in- en uitladen van goederen en containers vergt meer tijd dan in- en uitstappende reizigers, waardoor al snel afwijkingen kunnen ontstaan ten opzichte van het geplande vertrekmoment. Voorts gaat het bij het goederenvervoer vaak om internationale treinen die op het spoornet van andere landen vertragingen kunnen oplopen, waardoor het geplande moment van toegang tot het Nederlandse spoor kan afwijken. De treinpunctualiteit van goederenverkeer is daarmee niet goed vergelijkbaar met die voor het reizigersverkeer.

⁴⁵ <https://econtent.hogrefe.com/doi/10.1027/0227-5910/a000792>.

119

Vraag:

Hoe realistisch is de omvorming van ProRail tot zbo, vooralsnog gepland per 1 januari 2022, aangezien dit onderwerp controversieel is verklaard door de Kamer?

Antwoord:

N.a.v. het controversieel verklaren van het wetsvoorstel voor de omvorming van ProRail tot zbo heeft mijn voorganger op 4 februari jl. uw Kamer geïnformeerd vooralsnog uit te gaan van inwerkingtreding per 1 januari 2022. Zij heeft daarbij aangegeven dat dit mede afhankelijk is van het moment van aantreden van het nieuwe kabinet en de afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Gezien de voortgang van de kabinetsformatie is het niet meer realistisch te verwachten dat de behandeling door de Tweede Kamer en Eerste Kamer afgerond zal zijn vóór 1 januari 2022 en dat er daarna voldoende implementatietijd overblijft. De financiële verwerking van de omvorming van ProRail in de begroting wordt daarom met een jaar doorgeschoven.

120

Vraag:

Wat kan verwacht worden van de zogenaamde Stationsagenda? Met welke partners wordt deze opgesteld en heeft de Kamer een rol bij de vaststelling van dit document?

Antwoord:

In de Stationsagenda wordt de gewenste ontwikkeling van stations uitgewerkt tot aan 2040, ook met het oog op ontwikkelingen als open toegang, Mobility-as-a-service en de stedelijke ontwikkeling. Dit gaat om zowel ambities voor de lange termijn, als concrete indicatoren om zaken als de reizigerswaardering, toegankelijkheid, transfer en sociale veiligheid te monitoren. De betrokkenheid van decentrale overheden, vervoerders, maatschappelijke organisaties en lokale vrijwilligers is daarbij belangrijk: zij worden intensief betrokken in het opstellen van de stationsagenda. De stationsagenda zal in het tweede kwartaal van 2022 aan uw Kamer worden aangeboden. Uw Kamer kan dan via de gebruikelijke manieren, zoals door het stellen van vragen of het agenderen op een debat, reageren op de stationsagenda.

121

Vraag:

Is de Spoorwegwet ook ter consultatie aangeboden aan de Europese Commissie?

Antwoord:

Het is niet gebruikelijk dat de Europese Commissie een wetsvoorstel ter consultatie krijgt aangeboden. De Europese Commissie toetst de implementatie van Europese regelgeving na de totstandkoming daarvan. Over de opzet van de modernisering van de spoorwegwet zijn wel regelmatig gesprekken met leden en ambtenaren van de Europese Commissie gevoerd. Het conceptwetsvoorstel is ook gedeeld met de Commissie.

122

Vraag:

Welke benodigde transitiemaatregelen voor een duurzaam herstel zijn hedendaags genomen in het ov? Kan dit worden uitgesplitst per concessie?

Antwoord:

Afgelopen zomer hebben concessie verlenende overheden, vervoerders en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afspraken op hoofdlijnen gemaakt over de transitie van het OV. Het doel van de transitieafspraken is de sector (voor de korte en lange termijn) weer financieel gezond maken, waardoor deze na de beperkende maatregelen weer op eigen benen kan staan en de vereiste kwaliteit kan bieden aan de reizigers. De landelijke afspraken gaan onder andere over het voorzieningenniveau, een brede herijking van concessies, de spreiding van de vraag en de productiviteit. Op dit moment leggen vervoerders in overleg met hun concessieverlener de laatste hand aan de actualisatie van transitie- en vervoersplan voor 2022. Op basis van deze plannen wordt in kaart gebracht wat de impact van COVID-19 op de concessies is en welke maatregelen genomen zijn om dat effect te beperken. De Kamer wordt hierover in het najaar geïnformeerd.

123

Vraag:

Welke maatregelen worden genomen om de piekdruk in de spits in het ov te verminderen? Welke afspraken zijn gemaakt met andere partijen om de spits te spreiden?

Antwoord:

Met het versoepelen van de coronamaatregelen wordt het ook in het openbaar vervoer weer zienderogen drukker. Dat terwijl de afgelopen periode heeft laten zien hoe het ook anders kan. Hoe groot de impact van thuiswerken, flexibel werken en thuisonderwijs op onze mobiliteit kan zijn. Niet alleen in negatieve maar juist ook in positieve zin als het gaat om (verkeers-)veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 2020 hebben we daarom een extra (financiële) impuls gegeven aan het faciliteren van werkgevers en onderwijsinstellingen om het reisgedrag te bestendigen om per regio maatwerk te kunnen bieden. In een aantal regio's heeft dit de afgelopen periode ook al tot concrete resultaten geleid. Een voorbeeld hiervan is het openstellen van de Voucherregeling Thuiswerkplan, waarmee werkgevers ondersteund worden in het maken van plannen voor hybride werken. Het stimuleren van kennisuitwisseling van dit soort concrete en inspirerende voorbeelden zie ik als mijn verantwoordelijkheid.

Daarnaast wordt er gewerkt vanuit lenW, waar nodig met andere departementen, aan een aantal maatregelen om de effecten te bestendigen. Te denken valt aan fiscale maatregelen, zo besloot het Kabinet dat werknemers per januari 2021 recht hebben op een onbelaste thuiswerkvergoeding van maximaal € 2,- per dag (belastingplan 2022). In een bestuurlijk overleg tussen vervoerders en onderwijskoepels dat 19 april jl. heeft plaatsgevonden is afgesproken dat beide sectoren zich zullen inspannen om veilig en comfortabel naar de onderwijsinstelling te kunnen reizen en zoveel mogelijk piekdruk te voorkomen.

In lijn daarmee heeft Minister van OCW in haar brief van 13 augustus jl. (Kamerstukken 25 295, 31 524 en 31 288, nr. 1397) haar oproep van voor de zomer herhaalt en de onderwijsinstellingen met klem gevraagd om lokaal/regionaal in gesprek te gaan met vervoerders en rekening te houden met de uitkomsten. In een maandelijks informeel ambtelijk overleg met OCW, onderwijskoepels en vervoerders monitoren we de drukte en zoeken we gezamenlijk naar oplossingen voor plekken waar knelpunten zijn. In onze rol als werkgever hanteren we het hybride werken als uitgangspunt en zijn we via proeven aan het ervaren hoe dit verder vorm te geven.

124

Vraag:

Wat is de reden dat in 2022 minder geld is gereserveerd voor ov en stations?

Antwoord:

Zoals bij iedere afdeling wordt de meerjarige begroting van de afdeling Openbaar Vervoer en Stations afgestemd op de verwachte uitgaven, zoals onderzoeken en opdrachten aan onderzoeksbureaus. Het genoemde bedrag gaat dus nadrukkelijk niet over de investeringen in het Nederlandse openbaar vervoer en de stations.

125

Vraag:

Hoe wordt bijgedragen aan het creëren van een gelijk speelveld op het spoor?

Antwoord:

Het borgen van een gelijk speelveld zie ik als een belangrijke doelstelling voor de spoormarkt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt de kaders en is systeemverantwoordelijk, de individuele concessieverleners en toezichthouder Autoriteit Consument en Markt spelen eveneens een belangrijke rol. Voor belangrijke spoorfaciliteiten, zoals service- en informatievoorzieningen voor reizigers op stations en wasstraten, geldt dat aanbieders verplicht zijn die aan elkaar te leveren tegen kostprijs en niet-discriminerende voorwaarden. Hierop houdt de ACM toezicht. Concessieverleners ontvangen daarnaast instrumenten om een gelijk speelveld te creëren bij een aanbestedingsprocedure. Voorbeelden daarvan zijn de overgangsregelingen voor materieel en personeel in de Wet personenvervoer 2000.

126

Vraag:

Hoe staat het met het uitwerken van een CO₂-plafond voor de internationale luchtvaart vertrekkend uit Nederland?

Antwoord:

De uitwerking vordert en u ontvangt daarover op korte termijn nog een voortgangsbrief.

127

Vraag:

Welke vormen van duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine zullen in aanmerking komen voor de bijmengverplichting?

Antwoord:

Ten aanzien van de definities en systematiek van de bijmengverplichting zal Nederland aansluiten bij hetgeen door de Europese Commissie wordt voorgesteld in de *ReFuelEU Aviation* verordening. In dit voorstel staan drie categorieën duurzame luchtvaartbrandstoffen vermeld zoals nader toegelicht in het BNC-fiche⁴⁶ (Kamerstuk 22 112, nr. 3188):

- Biobrandstoffen gemaakt van grondstoffen die in Annex IX-A van de Hernieuwbare Energie Richtlijn (RED) staan (de zogenaamde geavanceerde biobrandstoffen)
- Biobrandstoffen gemaakt van grondstoffen die in Annex IX-B van de RED staan (gebruikt frituurvet en dierlijke vetten)
- Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (ook wel e-fuels of synthetische brandstoffen)

⁴⁶ Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

128

Vraag:

Zijn er andere mogelijkheden, los van een bijmengverplichting van duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine, in de luchtvaart om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren?

Antwoord:

Naast duurzame brandstoffen is ook technologische innovatie een mogelijkheid, zoals onder andere nagestreefd wordt in het Actieprogramma Hybride-Elektrisch Vliegen. Diverse experts wijzen er op, waaronder Joris Melkert en Paul Peeters in de technische briefing duurzame luchtvaart voor uw Kamer op 21 juni jl, dat er niet één *silver bullet* is. Alle mogelijkheden moeten ingezet worden om vluchten op alle afstanden te verduurzamen. Daarbij is het van belang dat duurzame brandstoffen naar verwachting in de komende decennia de enige manier zijn om intercontinentale vluchten (significant) te verduurzamen.

129

Vraag:

Hoeveel effect zal de bijmengverplichting van duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine hebben op de uitstoot van broeikasgassen per gevlogen kilometer en hoe ontwikkelt die uitstoot zich in verschillende scenario's?

Antwoord:

De reductie van duurzame luchtvaartbrandstof ten opzichte van fossiele brandstof bedraagt naar schatting tussen de 70% en potentieel 100%. Deze schatting is gebaseerd op de systematiek om reducties te bepalen in de Hernieuwbare Energie richtlijn en betreft de reductie over de gehele keten. Het reductiepercentage verschilt per grondstof en conversietechnologie en is mede afhankelijk van hoe duurzaam de energie is die wordt gebruikt voor productie en transport van de brandstof. In het totaaleffect speelt ook het aandeel duurzame brandstof een grote rol. Zo streeft het kabinet 14% bijmenging na voor 2030 en 100% voor 2050. Hoe hoger het percentage, hoe groter de reductie per gevlogen kilometer.

130

Vraag:

Hoeveel winst, qua uitstoot van broeikasgassen, is haalbaar per gevlogen kilometer via het bijmengen van duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine? En hoe ontwikkelt deze uitstoot zich in verschillende scenario's?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 129. De broeikasgasreductie per kilometer is afhankelijk van het (oplopende) bijmengpercentage en de ketenreductiewaarden van de gebruikte grondstof-brandstofroute. Richting 2050 kunnen beide percentages oplopen naar zo'n 100%, enerzijds door een hogere bijmengverplichting en anderzijds vanwege de verdere verduurzaming van het energiesysteem.

131

Vraag:

Hoeveel duurder wordt een gevlogen kilometer bij het minimaal reduceren van broeikasgassen via duurzame biobrandstoffen en synthetische kerosine, aan de hand van het CO₂-plafond? Hoe ontwikkelt deze prijs zich in verschillende scenario's?

Antwoord:

Voor de Nederlandse en Europese context hebben de studie naar de bijmengverplichting⁴⁷ respectievelijk de *impact assessment* van ReFuelEU⁴⁸ de meerkosten van duurzame brandstoffen in kaart gebracht. Wat dat per kilometer betekent hangt, naast de hoeveelheid en type duurzame brandstof, af van zaken als het vliegtuigmodel en de bestemming. De invloed van een CO₂-plafond op het gebruik van duurzame brandstoffen is nog niet bekend en wordt de komende tijd bestudeerd via een integrale effectenstudie. Zoals in het antwoord op vraag 126 aangegeven, kunt u op korte termijn een voortgangsbrief over het CO₂-plafond verwachten waarin ik nader op deze studie in ga.

132

Vraag:

Wat is de invloed van het instellen van beperkingen voor het aantal nachtvluchten op Schiphol op de hubfunctie?

Antwoord:

In een eerdere brief aan uw Kamer⁴⁹ wordt toelichting gegeven op de verschillende aspecten die samenhangen met het reduceren van nachtvluchten op Schiphol. Het kabinet heeft besloten om in te zetten op een zorgvuldige en stapsgewijze reductie van het aantal nachtvluchten naar uiteindelijk 25.000. Een eerste stap wordt gezet richting 29.000 met de wijziging van het luchthavenverkeerbesluit (LVB) dat eveneens het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS) verankert en de maximale capaciteit op Schiphol begrenst op 500.000 vliegbewegingen. Verdere reductie kan in daaropvolgende wijzigingen van het LVB worden geregeld, onder voorwaarden zoals de openstelling van Lelystad Airport en de substitutie van treinverkeer op bestemmingen als Brussel en Düsseldorf⁵⁰ (Kamerstuk 29 232, nr. 41). Op die manier gaat de afbouw van nachtvluchten gepaard met maatregelen die aanpassingen in de operatie van luchtvaartmaatschappijen mogelijk maken, waardoor de hubfunctie van Schiphol geborgd is.

133

Vraag:

Welke piekbelasting van de Geluidbelasting (TVG) rond Schiphol is gevonden in 2019 en 2020?

Antwoord:

Het totale volume van de geluidbelasting (TVG) geeft de totale gemiddelde geluidbelasting per tijdseenheid (seconde) weer van alle vliegtuigen in een gebruiksjaar over 33 referentiepunten voor het etmaal en voor de nachtperiode. Het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) stelt hiervoor grenswaarden. Een grenswaarde voor het vliegtuiggeluid tijdens het etmaal (in L_{den}) en een grenswaarde voor het vliegtuiggeluid tijdens de nachtperiode (in L_{night}). In het vigerende en het nieuwe stelsel wordt voor de bepaling van de geluidbelasting in L_{den} , in L_{night} en het TVG, het

⁴⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 726.

⁴⁸ Kamerstuk 22 112, nr. 3188.

⁴⁹ Kamerstuk 29 665, nr. 392.

⁵⁰ Staat van Schiphol 2020 als bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 404 en Staat van Schiphol 2019 als bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 379.

maximale geluidniveau van afzonderlijke vliegtuigbewegingen niet gebruikt of berekend. Het TVG is in 2019 en 2020 niet overschreden⁵¹.

Het NOMOS meetnet van Schiphol meet de geluidsbelasting van individuele vliegtuigpassages, inclusief maximaal geluidniveau (piekgeluid). Deze zijn per meetpost in te zien via de website van NOMOS.[2] Op dit moment wordt in het kader van de «Programmatistische aanpak meten vliegtuiggeluid» (PAMV) door RIVM een nationale database over metingen vliegtuiggeluid, inclusief maximaal geluidniveau, ontwikkeld. Hierin wordt ook de meetdata van het NOMOS meetnet opgenomen. De verwachting is dat deze medio 2022 operationeel zal zijn. Uw Kamer wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang van PAMV.

134

Vraag:

Welke passagiersbestemmingen zijn weggevallen voor Schiphol in 2020?

Antwoord:

In 2020 is vanaf Schiphol ten opzichte van 2019 de operatie op 35 bestemmingen gestopt. Een kanttekening hierbij is dat het vooral gaat om seizoensafhankelijke bestemmingen, zoals badplaatsen aan de Middellandse Zee (bijvoorbeeld Alanya), bestemmingen die al in 2019 zeer sporadisch werden bediend (bijv. Longyearbyen op Spitsbergen) dan wel routes naar bestemmingen die al in de loop van 2019 zijn stopgezet (bijv. Monrovia in Liberia).

135

Vraag:

Hoe is het mogelijk dat, ondanks de pandemie, het aantal passagiersbestemmingen waarop (meer dan twee keer per jaar) met voornamelijk geregelde vluchten wordt gevlogen voor de luchthavens Schiphol Amsterdam, Frankfurt, London Heathrow, Parijs Charles de Gaulle en Brussel Zaventem nauwelijks is gedaald in 2020?

Antwoord:

Tijdens de pandemie hebben luchtvaartmaatschappijen zoveel mogelijk hun netwerken van bestemmingen intact gelaten, vanwege de benodigde repatriërvluchten, de uitvoering van noodzakelijke vluchten en het vervoer van goederen. Hoewel de frequenties op de meeste bestemmingen tijdens de pandemie sterk omlaag zijn gegaan, is het aantal bestemmingen daardoor relatief stabiel gebleven. Daarnaast golden in het begin van 2020 nog geen restricties als gevolg van Covid-19 en werden bestemmingen in deze beginperiode regulier bediend waardoor, over het hele jaar 2020 bezien, het effect van de pandemie op het aantal bestemmingen niet zo groot was: m.a.w. omdat in het begin van 2020 veel werd gevlogen, is het aantal passagiersbestemmingen met meer dan twee vluchten per jaar niet significant beïnvloed.

136

Vraag:

Welke plekken worden gezien als de voor Nederland meest relevante plekken in de wereld om een connectie mee te hebben via de luchtvaart?

⁵¹ NOMOS staat voor NOise MOnitoring System waarvan Schiphol gebruik maakt om vliegtuiggeluid in de regio rondom Schiphol te meten. Gegevens zijn te raadplegen via <https://noiselab.casper.aero/ams/>. Het is mogelijk om de periode 1 januari 2019 tot 31 december 2020 te selecteren en vervolgens wordt onder andere een grafiek samengesteld met de verdeling van maximale geluidniveaus voor de geselecteerde meetpost.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 36.

137

Vraag:

Wordt de kwaliteit van de leefomgeving, belangrijk voor gezondheid en kwaliteit van leven van mensen en natuur, voldoende geborgd wanneer gekeken wordt naar de nieuwe WHO-richtlijnen voor luchtkwaliteit?

Antwoord:

De nieuwe advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hebben betrekking op gezondheid van mensen, deze geven geen advies ten behoeve van bescherming van de natuur. Voor de gezondheid geeft de WHO aan dat bij concentraties boven de nieuwe advieswaarden substantiële negatieve gezondheidseffecten te verwachten zijn. Voor luchtvervuiling is geen drempelwaarde vastgesteld waaronder geen negatieve gezondheidseffecten optreden, ook niet bij concentraties die lager zijn dan de WHO-advieswaarden. Daarom is de inzet van het Nederlandse luchtbeleid, zoals afgesproken in het Schone Lucht Akkoord (SLA), een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, ook voor gebieden waar de concentraties fijnstof en stikstofdioxide al lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005. Nu er nieuwe advieswaarden zijn uitgebracht, bekijk ik, samen met deelnemende gemeenten en provincies, op welke wijze de nieuwe advieswaarden bij het SLA kunnen worden betrokken.

138

Vraag:

Op welke manier borgt u de veiligheid van passagiers tijdens de vlucht?

Antwoord:

Vliegen is een van de veiligste vormen van vervoer. Veiligheid in de luchtvaart (in de lucht en op de grond) is en blijft een topprioriteit om dit hoge niveau te behouden. Dit betekent veiligheid voor en beveiliging van vliegtuigpassagiers en bemanning, en veiligheid voor bewoners. De kaders voor de veiligheid van de burgerluchtvaart komen grotendeels internationaal tot stand bij de internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (ICAO). De implementatie vindt veelal plaats via Europese Verordeningen die rechtstreeks van toepassing zijn in de lidstaten. Het ministerie levert een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de kaders op mondiaal en Europees niveau. De ILT houdt toezicht op de naleving van deze regels.

139

Vraag:

Welke subsidies worden lager ingeschat, minder ingezet of worden geschrapt in 2022, waardoor het begrote bedrag lager is dan in 2021 onder het kopje «overige subsidie» in tabel 43?

Antwoord:

Het verschil in bedragen tussen 2022 en 2021 voor wat betreft overige subsidies bestaat vrijwel volledig uit het aflopen van de tussen betrokken partijen overeengekomen bijdrage vanuit IenW aan de Stichting Leefomgeving Schiphol in 2022.

In de begroting 2021 is gemeld dat bij de afnemende mogelijkheden van hinderbeperking de tweede tranche van het leefbaarheidsfonds een belangrijke impuls is voor de inpassing van de luchthaven Schiphol in haar omgeving. De partijen Schiphol, de provincie Noord-Holland en het Rijk hebben afgesproken om in totaal € 30 miljoen voor een tweede fase

ter beschikking te stellen aan de Stichting Leefomgeving Schiphol. Het Rijk stelt maximaal € 10 miljoen ter beschikking, hiervan is in voorgaande jaren reeds € 9,6 miljoen verstrekt. In 2021 wordt nog maximaal € 0,4 miljoen verstrekt.

140

Vraag:

Wat is de reden van de grote stijging in de tarieven voor het gebruik van luchtverkeersdienstverlening op en rond Bonaire International Airport voor de periode 2020–2022 waardoor subsidiëring noodzakelijk is?

Antwoord:

De grote tariefstijging in 2020 is het gevolg van het wegvallen van een eerdere subsidie, die in 2017 is opgezet omdat zich destijds een vergelijkbare situatie met een mogelijk sterke tariefstijging voordeed. Die eerdere tariefstijging werd veroorzaakt door een kostenstijging bij de verantwoordelijke dienstverlener, Dutch Caribbean Air Navigation Service Provider (DC-ANSP) die ten behoeve van Caribisch Nederland luchtverkeersdiensten verleent. Deze kostenstijging was het gevolg van een aantal noodzakelijke investeringen, die samenhangen met de bouw van een nieuwe verkeerstoren, en van een professionalisering van DC-ANSP, waarbij kosten die voorheen ten onrechte niet werden doorberekend wel werden opgenomen in het tarief. Op verzoek van lenW heeft in 2017 een onafhankelijk bureau (PwC) de voorgestelde kosten nader geanalyseerd en op basis van deze analyse zijn geen significante gebreken gevonden.

Gedurende de ontwikkeling van het nieuwe tariefvoorstel voor 2020 heeft DC ANSP, in overleg met lenW een aantal kostenbesparende stappen gezet om de tariefstijging bij wegvallen van de subsidie zoveel mogelijk te beperken. Ondanks deze stappen dreigde toch een forse tariefstijging. Om deze stijging en hiermee als gevolg een mogelijke verstoring van de markt te voorkomen, heeft lenW besloten ook voor de periode 2020–2022 een deel van de kosten van de dienstverlening door DC-ANSP door middel van subsidiëring dekken. De komende periode zal verder verkend worden hoe de tarieven na 2022 beheersbaar kunnen blijven.

141

Vraag:

Welke milieugerelateerde activiteiten ter bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van de luchthaven Eindhoven zijn in 2021 ondernomen en welke activiteiten staan op de planning voor 2022?

Antwoord:

Vanaf de start in 2018 tot 1 oktober 2021 heeft de Stichting Leefbaarheidsfonds Luchthaven Eindhoven (SLLE) 24 projecten met betrekking tot de bevordering van de leefbaarheid in de omgeving van luchthaven Eindhoven financieel ondersteund. Voor een aantal projecten was de financiële bijdrage al voor 2021 gedaan en is de uitvoering nog gaande. In 2021 is besloten om een aantal nieuwe projecten te ondersteunen. Op één project na, zijn deze projecten inmiddels in gang gezet. Sommige projecten zijn al afgerond of bevinden zich in de afrondende fase. Andere projecten zijn nog in uitvoering en/of lopen nog door tot in 2022.

Al afgerond in 2021 of in de afrondende fase zijn de projecten: Haalbaarheidfase Eco-Zone «De Groene Ader Dalem», Verbeterplan Natuurspeeltuin Batadorp, Watertappunten Wintelre, Watertappunten Knegsel, LandArt Expositie Duurzaam Verbinden, Buurtbelevingspad Eersel. Nog in uitvoering en mogelijk nog doorlopend tot in 2022: Luchtzuiverende beplanting in Wintelre, Pannaveld in Knegsel, Live studio bij Zorgorgani-

satie Severinus in Veldhoven. Een nog te starten project is: Toegankelijk Ommetje-Rolstoelpad met zichtheuvel in Wintelre.

De SLLE heeft een voorzichtige schatting gegeven dat gedurende 2022 nieuwe projecten met een budget van ongeveer € 75.000–€ 100.000 in aanmerking komen voor (mede-)financiering uit het Leefbaarheidsfonds. De verwachting is dat, nu de intensiteit van het luchtverkeer toeneemt, het aantal subsidiabele aanvragen nog verder zal toenemen.

142

Vraag:

Welke mogelijkheden voor verduurzaming en innovatie van de binnenvaart en zeevaart worden op dit moment realistisch geacht om binnen vier jaar te worden toegepast? Welke milieuwinst leveren deze mogelijkheden op?

Antwoord:

Biobrandstoffen kunnen en worden nu al ingezet, ter verduurzaming van de scheepvaart. Voor toepassing in de binnenvaart vindt nog onderzoek plaats naar de technische veiligheid; dit zal verder met de binnenvaartsector worden besproken conform de motie van de leden Bisschop en Alkaya⁵². De precieze milieuwinst valt nog niet aan te geven omdat dit afhangt van het bijgemengde percentage, en dit verschilt per scheepsmotor en toegepaste brandstof. Er lopen daarnaast veelbelovende initiatieven voor zero emissie binnenvaart: begin september is het eerste schip in de vaart gekomen dat volledig batterij-elektrisch wordt aangedreven. Voor de wat langere termijn (5 à 10 jaar) worden innovatieprojecten uitgevoerd met o.a. methanol en waterstof. De milieuwinst van al deze technieken is afhankelijk van de mate waarin ze worden overgenomen door de sector. Getracht wordt dit te stimuleren via het Nationaal Groeifonds en de Europese Recovery & Resilience Facility.

Voor toepassing in de zeevaart zijn, naast gebruik van biobrandstoffen, eveneens innovatieprojecten gaande gericht op duurzame brandstoffen zoals methanol, waterstof en ammonia (effectieve toepassing binnen 5 à 10 jaar). Dit wordt ondersteund via de RDM (Subsidieregeling R&D mobiliteitssectoren 35 420, nr. 269); verdere uitbreiding van stimulering wordt gezocht via het Nationaal Groeifonds

143

Vraag:

Hoeveel winst qua uitstoot van broeikasgassen is haalbaar per gevaren kilometer via Selective Catalytic Reduction (SCR)-katalysatoren voor binnenvaartschepen? Hoe ontwikkelt deze uitstoot zich in verschillende scenario's?

Antwoord:

De extra kosten van SCR-katalysatoren zitten hem naast de eenmalige aanschaf in onderhoud van de installatie en de toepassing van ureum in de katalysator. PBL, TNO, CE Delft en RIVM hebben in een eerdere studie aangegeven de extra onderhoudskosten te schatten op € 5.000 per schip per jaar en de kosten voor ureum op € 4.300 per schip per jaar. Wat dit betekent voor de prijs per kilometer is niet te zeggen, omdat het vaarprofiel sterk varieert per schip. Er zijn schepen die 24/7 varen, maar er zijn ook schepen die gedurende lange tijd stilliggen. Er zijn geen scenario's bekend met betrekking tot prijsontwikkelingen.

⁵² Kamerstuk 35 626, nr. 25.

144

Vraag:

Hoeveel duurder wordt een gevaren kilometer via (SCR)-katalysatoren voor binnenvaartschepen? En hoe ontwikkelt deze prijs zich in verschillende scenario's?

Antwoord:

De extra kosten van SCR-katalysatoren zitten hem naast de eenmalige aanschaf in onderhoud van de installatie en de toepassing van ureum in de katalysator. PBL, TNO, CE Delft en RIVM hebben in een eerdere studie aangegeven de extra onderhoudskosten te schatten op € 5.000 per schip per jaar en de kosten voor ureum op € 4.300 per schip per jaar. Wat dit betekent voor de prijs per kilometer is niet te zeggen, omdat het vaarprofiel sterk varieert per schip. Er zijn schepen die 24/7 varen, maar er zijn ook schepen die gedurende lange tijd stilliggen. Er zijn geen scenario's bekend met betrekking tot prijsontwikkelingen.

145

Vraag:

Kunt u een overzicht geven van de gemaakte kosten in 2018, 2019, 2020 en 2021 voor het satellietinstrument Ozone Monitoring Instrument (OMI) en het Galileo Reference Center (GRC)?

Antwoord:

Bedragen x € 1.000

Verbruiksvergoeding GRC

2018: 424

2019: 448

2020: 436

2021: 433

Exploitatiekosten OMI

2018: 0

2019: 700

2020: 390

2021: 0

146

Vraag:

Welke activiteiten in de Uitvoering Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) en niet-HGIS zijn in 2022 niet opgenomen in het budget daar het budget aanzienlijk lager ligt dan in 2021?

Antwoord:

et budget voor de Uitvoering Homogene Groep Internationale Samenwerking (HGIS) in 2022 is veel lager door de overboeking van € 792.000 naar het Ministerie van OCW ten behoeve van het Polair programma. Daarnaast zijn er geen HGIS middelen voorzien ten behoeve van het Global Center on Adaptation (GCA) dat nu de formele rechtsvorm van een stichting heeft en zelfstandig opereert. Voor de financiering van de activiteiten van het GCA waren extra HGIS-middelen toegekend tot en met 2021.

Het niet-HGIS budget in 2022 is veel lager doordat er geen grote internationale conferenties zijn voorzien. In 2021 zijn met name de Climate Adaptation Summit en het World Circular Economic Forum+Climate georganiseerd waarvoor extra incidentele middelen zijn toegekend.

Na het opstellen van de begroting 2022 is een verzoek ontvangen van Stichting GCA ten behoeve van (incidentele) bekostiging van € 2 miljoen voor het jaar 2022. In dit kader wordt er dit jaar vanuit niet-HGIS middelen een voorschot verleend van € 1,6 miljoen (80%). De resterende 20%

(€ 0,4 miljoen) wordt na ontvangst van de eindrapportage toegekend in 2023. De uitwerking van de bekostiging vindt zijn weerslag in de najaarsnota 2021 en de voorjaarsnota 2022.

147

Vraag:

Waardoor komt het dat er vanaf 2022 minder wordt uitgegeven aan internationaal beleid, coördinatie en samenwerking (tabel 55)?

Antwoord:

Vanaf 2022 wordt er in principe niet minder uitgegeven aan internationaal beleid, coördinatie en samenwerking. De lagere budgetten vanaf 2022 hebben te maken met de bijdragen aan de agentschappen (RIVM en RVO).

lenW heeft een deel van de beleidsuitvoering uitbesteed aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (uitvoering van wettelijke taken en beleidsonderbouwend onderzoek) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (uitvoering van subsidieregelingen en andere beleidsondersteunende werkzaamheden). De opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en RVO worden binnen lenW op artikel 19 verantwoord en centraal gecoördineerd. Voor de opdrachtverstrekking wordt er jaarlijks (bij Voorjaarsnota) budget overgeboekt van de overige beleidsartikelen naar artikel 19 en wordt het betreffende budget opgehoogd.

148

Vraag:

Waardoor komt het dat er vanaf 2022 minder wordt besteed aan bijdragen aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en RWS (tabel 55)?

Antwoord:

De opdrachtverlening en de bijbehorende budgetten aan het RIVM en RVO worden binnen lenW centraal via artikel 19 verantwoord en gecoördineerd. Dit betekent dat ook vanuit andere begrotingsartikelen opdrachten voor het RIVM en RVO worden gefinancierd. De daadwerkelijke bekostiging van alle opdrachten aan het RIVM en RVO vindt echter centraal via artikel 19 plaats. Pas wanneer een opdracht feitelijk wordt verstrekt, wordt de bijdrage van het beleidsartikel van herkomst naar artikel 19 overgeboekt. Voor de jaren 2020 en 2021 gaat het om het totaal aan reeds verstrekte opdrachten vanuit heel lenW tot en met de stand ontwerpbegroting 2022. Door de gekozen werkwijze is pas na realisatie van het jaar 2022 duidelijk welk bedrag aan opdrachten er daadwerkelijk in 2022 aan RIVM en RVO is verstrekt.

149

Vraag:

Welke projecten worden in Nederland uitgevoerd onder het Europese Interreg-VI programma? Om hoeveel subsidie gaat dit?

Antwoord:

De interregprogramma's in het kader van Interreg VI zijn nog niet vastgesteld door de Europese Commissie en derhalve nog niet van start gegaan. Er lopen daarom ook geen projecten in dit kader en er is nog geen EU-subsidie uitgekeerd.

150

Vraag:

Wat zijn de verwachte resultaten in de komende vier jaar, in winst qua uitstoot van broeikasgassen, rondom de investeringen vanuit het Rijk in

de energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie en regionale gebiedsontwikkeling? En hoeveel investeert het Rijk hier op dit moment in?

Antwoord:

Specifiek voor de concretisering van de bijdrage die circulaire economie kan leveren aan de klimaatopgave, heb ik recent een onderzoek laten uitvoeren door TNO en Ecorys. Deze studie concludeert dat naar schatting 2 Mton CO₂-eq reductie kan worden bereikt in 2030 ten gevolge van de transitie naar een circulaire economie (zie bijlage)⁵³. De investeringen vanuit de begroting van IenW in de circulaire economie die direct bijdragen aan de klimaatopgave voor de komende 4 jaren, bedragen voor 2022 € 22.763 miljoen en vanaf 2023 structureel € 15 miljoen per jaar. Dat is exclusief de extra middelen die recent beschikbaar zijn gekomen voor de maatregelen circulaire ketenprojecten (€ 30 miljoen in totaal) en de MIA/Vamil, ter bevordering van investeringen die bijdragen aan onder andere CO₂-reductie, de circulaire economie, duurzame mobiliteit en verduurzaming van de bouw en landbouw (in totaal € 93 miljoen inclusief uitvoeringskosten). Deze extra middelen leveren de komende jaren naar verwachting zo'n 0,4 Mton CO₂-equivalente emissiereductie op. De investeringen in klimaatadaptatie zijn gericht op het aanpassen aan de veranderende (weers)omstandigheden als gevolg van de klimaatverandering, en dus niet primair op het tegengaan van de klimaatverandering c.q. het terugdringen van CO₂-uitstoot. Voor de bijdrage van de energietransitie en regionale gebiedsontwikkeling aan de reductie van broeikasgassen verwijs ik u graag naar mijn collega's van EZK, respectievelijk BZK.

151

Vraag:

Wordt in het huidige beleid toegewerkt naar de nieuwe advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2030, die bekend zijn gemaakt in september 2021?

Antwoord:

In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is vastgelegd dat toegewerkt wordt naar de WHO-advieswaarden in 2030. In het SLA is uitgegaan van de WHO-advieswaarden uit 2005. Nu er nieuwe advieswaarden zijn uitgebracht, bekijk ik, conform de afspraken uit het SLA, samen met deelnemende gemeenten en provincies, op welke wijze de nieuwe advieswaarden bij het akkoord kunnen worden betrokken. Ik informeer uw Kamer begin 2022 hierover in de Kamerbrief over de voortgangsmeting van het SLA.

152

Vraag:

Is trillingshinder ook onderdeel van de Sanering Wet Geluidhinder?

Antwoord:

Nee, trillingshinder is geen onderdeel van de sanering Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder kent alleen een normenkader voor geluid. Voor trillingshinder zijn er op dit moment nog geen normen waar aan getoetst kan worden. In het sinds 2018 ingezette beleidsintensiveringstraject voor trillingen van het spoor wordt op basis van verschillende onderzoeken en praktijkproeven onderzocht of beleid om de hinder van trillingen van het spoor te verminderen geformuleerd kan worden. Op 20 november 2020 is

⁵³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

de Kamer geïnformeerd⁵⁴ over de voortgang van dit traject. In het voorjaar van 2022 wordt uw Kamer opnieuw geïnformeerd hierover.

153

Vraag:

Waarom is er enkel in 2021 geld (5.000 euro) uitgetrokken voor het «Programma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en het Schone Lucht Akkoord (SLA)» en in alle andere jaartallen 0 euro (tabel 59)? Waardoor komt dit?

Antwoord:

Voor het Schone Lucht Akkoord is in totaal € 50 mln beschikbaar. Hiervan is reeds

€ 14,9 mln vanuit het Mobiliteitsfonds overgeheveld naar hoofdstuk XII, artikel 20. De resterende middelen ad € 35,1 miljoen voor de periode 2021–2023 staan nog op het Mobiliteitsfonds en zijn daarom niet zichtbaar onder artikel 20 van de ontwerpbegroting van lenW. Voor de aanpak van NSL knelpunten Veehouderijen is nog € 2,9 miljoen op het Mobiliteitsfonds beschikbaar.

154

Vraag:

Welke stappen bent u voornemens te zetten om de knelpunten voor de terugwinning van grondstoffen uit rioolwater, waaronder de onterechte afvalstatus, weg te nemen?

Antwoord:

In de Kamerbrief over de uitwerking van de verkenningen nav de Taskforce Herijking Afvalstoffen⁵⁵ is toegezegd dat het ministerie de regierol oppakt door vaker ministeriële regelingen, en ook handreikingen, op te stellen om duidelijkheid te scheppen of een materiaal afval is of niet. Daarbij is tevens aangegeven dat er reeds twee ministeriële regelingen voorzien zijn, die beide gericht zijn op stromen in het kader van de Energie- en Grondstoffenfabriek van de Waterschappen. Hiermee wordt geregeld dat deze stromen, te weten struviet en cellulose, niet meer worden aangemerkt als afval.

De voorbereidingen voor deze regelingen zijn van start gegaan en er wordt hard gewerkt om zo snel mogelijk voortgang te boeken. Tegelijkertijd is het zo dat dergelijke regelgeving zorgvuldigheid en daarmee ook tijd vergt. Naar verwachting zal het opstellen van de regelingen minimaal tot eind 2022 in beslag nemen.

Met het oog op mogelijke verdere regelingen of handreikingen, na afronding van de genoemde regelingen voor struviet en cellulose, is in bovengenoemde Kamerbrief aangekondigd dat een afwegingskader wordt ontwikkeld. Dit kan helpen om transparant en tijdig prioritaire stromen te identificeren waar met het instrumentarium helderheid over kan worden geboden. Op basis van dit afwegingskader zullen dan toekomstige keuzes voor op te pakken stromen worden gemaakt. De verwachting is dat het afwegingskader begin 2022 af is.

155

Vraag:

Welke marktprikkels voor het beprijzen van milieuschade zijn op dit moment actief op Nederlandse en Europese markt?

⁵⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 906.

⁵⁵ Kamerstukken 32 852 en 30 872, nr. 140.

Antwoord:

Met onder meer de Belastingen op Milieugrondslag, waaronder de energiebelasting, de CO₂-heffing en de afvalstoffenbelasting en met private heffingen wordt milieuschade beprijsd. In het rapport «Fiscale vergroening: belastingverschuiving van arbeid naar grondstoffen, materialen en afval» uit november 2017 (zie bijlage)⁵⁶ geeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een analyse van het grondstoffengebruik in Nederland en de daarbij behorende milieuschade en de wijze waarop deze milieuschade al dan niet beprijsd is. Op 15 juni 2020 heeft het PBL een aanvullende studie gepubliceerd over de milieuschade als gevolg van het grondstoffengebruik van een aantal ons omringende (voormalig) Europese landen (zie bijlage)⁵⁷. Ook andere instrumenten hebben direct of indirect het effect van het beprijsen van milieuschade, zoals systemen van producentenverantwoordelijkheid (zoals bij kunststofverpakkingen en batterijen), lokale heffingen en brandstofaccijnzen.

156

Vraag:

Wat zijn de verwachte resultaten in winst qua uitstoot van broeikasgassen rondom deze marktprikkels voor het beprijsen van milieuschade de komende vier jaar?

Antwoord:

Er bestaat geen totaalbeeld van de reductie in de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de instrumenten gezamenlijk over de genoemde periode. Een studie van PBL «Klimaatverandering in de prijzen? – Analyse van de beprijzing van broeikasgasemissies in Nederland in 2018» (zie bijlage)⁵⁸ laat zien wie in Nederland precies wat betaalt voor welke broeikasgasuitstoot en hoeveel. Verder verwijs ik naar het recent met uw Kamer gedeelde rapport van Ecorys en TNO «Bijdrage circulaire economie aan de klimaatopgave» (Kamerstuk 32 852, nr. 170) (zie bijlage)⁵⁹ waarin de bijdragen van de verschillende maatregelen voor de circulaire economie aan de klimaatopgave in beeld zijn gebracht. Een reductie als gevolg geheel van alle maatregelen is moeilijk te bepalen aangezien dan ook bekend zou moeten zijn wat de uitstoot zou zijn zonder deze instrumenten. Wat wel bekend is dat het nieuwe voorstel van de Europese Commissie ten aanzien van het EU-emissiehandelsstelsel, mits geïmplementeerd, zal leiden tot een jaarlijkse reductie in broeikasgassen van 2,2% bij de sectoren en bedrijven die onder het emissiehandelsstelsel vallen.

157

Vraag:

Welke extra marktprikkels voor het beprijsen van milieuschade worden de komende vier jaar verwacht op de Nederlandse en Europese markt? Wat is de verwachte winst qua uitstoot van broeikasgassen rondom deze marktprikkels voor het beprijsen van milieuschade?

Antwoord:

Diverse studies van het Planbureau voor de Leefomgeving (zie bijlage)⁶⁰ en het Centraal Planbureau (zie bijlage)⁶¹ roepen op tot het meer beprijsen van milieuschade. Een ambtelijke interdepartementale werkgroep heeft vorig jaar een inventarisatie gepubliceerd van mogelijke fiscale maat-

⁵⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

gelen (zie bijlage)⁶². Het is aan het volgende kabinet om te bepalen welke prijszingsinstrumenten worden ingezet. Op Europees niveau wordt naast een uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem gewerkt aan een Europese koolstofgrensbelasting. Tevens wordt zowel nationaal als in Europees verband gekeken naar de mogelijkheden om uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor meer productgroepen in te voeren en bestaande systemen effectiever te maken.

158

Vraag:

Hoe denkt u het doel dat in 2035 het percentage huishoudelijk afval dat wordt gestort maximaal 10% mag bedragen, 65% gerecycled moet worden, 25% van het huishoudelijk afval mag worden verbrand, te behalen, zeker gezien het feit dat als Europa deze percentages wil behalen in 2035 het, los van de verdere groei van afvalproductie, behoefte heeft aan 41 miljoen ton extra capaciteit, oftewel 200 extra afvalenergiecentrales? Hoe denkt u deze doelen te behalen terwijl er tegelijkertijd wordt gewerkt aan het uitfasen van installaties?

Antwoord:

Het is duidelijk dat afvalverbranding de komende jaren nog een grote rol speelt in de verwerking van afval binnen de EU en in Nederland. Het streven binnen de transitie naar een circulaire economie is echter om afval zo hoogwaardig mogelijk te verwerken, wat een verschuiving naar meer recycling en hergebruik betekent. Als resultante zal er steeds minder worden gestort en verbrand, met een groeiend overschot aan verbrandingscapaciteit ten opzichte van de binnenlandse behoefte tot gevolg. Tegelijkertijd moeten we constateren dat er binnen Nederland ook nu al zo'n 2 megaton meer verbrandingscapaciteit aanwezig is dan dat we momenteel nodig hebben voor de verwerking van het in Nederland geproduceerde afval. In het verleden, en ook nu nog, wordt een deel van die capaciteit opgevuld met buitenlands afval. Hoe meer wij er als Nederland door middel van ons circulaire economie beleid in slagen om de hoeveelheid restafval terug te dringen, hoe meer deze ruimte opgevuld zal worden met buitenlands afval. De daarbij behorende emissies, zoals CO₂, drukken daarmee op de schouders van Nederland en niet op die van de landen waar het afval oorspronkelijk vandaan komt. Ik zie het niet als de Nederlandse rol om de Europese verbrandingsoven te worden. Daarbij herken ik het door u geschetste beeld van de toekomstige behoefte aan verbrandingscapaciteit niet. Dit lijkt uit te gaan van een status quo in de landen om ons heen. Maar ook de andere Europese landen hebben zich gecommitteerd aan de klimaatdoelen. De circulaire ambitie wordt eveneens breed gedeeld in Europa en dit streven hebben we ook reeds in verschillende bindende afspraken vastgelegd. Een voorbeeld is het aangehaalde maximale percentage stort van 10% en het percentage van 65% voor te bereiden voor hergebruik of te recyclen stedelijk afval per 2035. Deze wettelijk vastgelegde doelen maken duidelijk dat een hoop lidstaten hard zullen moeten werken om stort en verbranding terug te dringen en afval hoogwaardiger te verwerken.

159

Vraag:

Welke processen van de textielsector worden geholpen met de inzet rondom duurzame productieketens?

⁶² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Antwoord:

Zoals aangegeven in de «Eerste voortgangsrapportage van het circulair textielbeleid» van 20 mei jongstleden⁶³ richt het beleidsprogramma circulair textiel zich op de gehele textielketen: de ontwerp en productie-fase, de gebruiksfase en de afdankfase. Er zijn verder geen specifieke financiële instrumenten, zoals subsidies, voorzien voor het beleidsprogramma. Wel kunnen partijen uit de textielketen van verschillende meer generieke instrumenten gebruikmaken, waaronder de subsidieregeling circulaire ketenprojecten en de regeling Demonstratie Energie- en Klimaatinnovatie: Circulaire Economie (DEI+ CE).

160

Vraag:

Wordt met het Rijksbrede programma circulaire economie voornamelijk ingezet op Nederlandse initiatieven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het Rijksbrede Programma Circulaire Economie is erop gericht dat Nederland in 2050 volledig circulair is. De activiteiten in het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie zijn dan ook grotendeels op Nederland gericht. Een circulaire economie houdt echter niet op bij de grens. Veel handelsketens zijn internationaal. Voor bedrijven is ook een level playing field van groot belang, om nationaal en internationaal circulaire kansen te kunnen pakken. Internationale inzet is daarom een van de dwarsdoorsnijdende thema's van het Uitvoeringsprogramma. Voorbeelden van internationale activiteiten zijn het Europees Plastic Pact, het Circular and Fair ICT Pact en Holland Circular Hotspot. De EU is met het EU-actieplan circulaire economie (CEAP) een belangrijke aanjager van de circulaire economie en speelt een belangrijke rol bij het garanderen van een level playing field.

161

Vraag:

Welke ketenprojecten worden opgeschaald met het Rijksbrede programma Circulaire Economie?

Antwoord:

De circulaire ketenprojecten die subsidie ontvangen vanuit de subsidieregeling Circulaire Ketenprojecten zijn bedoeld om MKB-ers te helpen om over hun bedrijfsgrenzen heen grondstoffen te besparen en CO₂-uitstoot te reduceren.

De meeste projecten lopen nog, daarvoor is het nog te vroeg om te weten in hoeverre dit leidt tot opschaling.

Sommige zijn al wel toe aan de volgende stap. Zo is een circulair ketenproject dat in 2020 subsidie ontving van lenW voor het opzetten van afvalloze tentoonstellingen, na een succesvolle proef met het Rijksmuseum, nu uitgegroeid tot een Moonshotproject van het Versnellingshuis. Dit project zal eind 2021 starten, en heeft als doel om in de hele culturele sector met alle partijen via materiaalhergebruik te komen tot grondstoffenbesparingen bij tentoonstellingen.

162

Vraag:

Worden ook biotische grondstoffen voor de textielketen gestimuleerd?

⁶³ Kamerstuk 32 952, nr. 156.

Antwoord:

In zijn algemeenheid is circulaire economie erop gericht om het gebruik van primaire grondstoffen terug te dringen. Hiertoe stimuleert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onder andere de inzet van gerecycled materiaal in nieuw textiel, bijvoorbeeld via de Denim Deal en via de invoering van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Ook richting Europa zet het kabinet in op een aandeel gerecycled materiaal.

163

Vraag:

Is het mogelijk om stoffen die vallen onder de REACH-Verordening in het gebruik in te dammen door een verbod op een bepaalde toepassing van het middel?

Antwoord:

Er zijn twee mogelijkheden om onder de REACH verordening vallende stoffen in te dammen.

Indien een stof onder REACH is aangemerkt als Zeer Zorgwekkende Stof (Substance of Very High Concern) dan kan het toepassen van de stof in de EU worden verboden. Wel is het onder bepaalde voorwaarden voor bedrijven mogelijk om (tijd- en toepassing gebonden) uitzonderingen (zogenaamde autorisaties) aan te vragen.

Daarnaast geldt dat voor alle stoffen die een onacceptabel risico geven voor menselijke gezondheid of milieu een restrictie kan worden ingesteld waarmee zowel de productie, het in de handel brengen als het toepassen van de stof kan worden ingeperkt. Een restrictie kan beperkingen opleggen aan de stof zelf maar ook op producten waar de stof in zit, zoals geïmporteerde en in de EU gefabriceerde artikelen of mengsels.

De REACH verordening beoogt naast beschermen van gezondheid en milieu ook de interne markt te vergemakkelijken door een gelijk speelveld te bieden voor alle Europese bedrijven. Daardoor is het niet mogelijk om als Nederland zo maar eenzijdig stof- of productverboden in te stellen. Dat kan alleen als er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat ter bescherming van de gezondheid van de mens of het milieu onmiddellijk optreden absoluut noodzakelijk is. Dit kan alleen tijdelijk, vooruitlopend op EU-maatregelen onder REACH.

164

Vraag:

Zijn extra middelen vrijgemaakt om de kennis en capaciteit van omgevingsdiensten te versterken naar aanleiding van het rapport van de commissie Van Aartsen (Adviescommissie VTH)?

Antwoord:

In aanvulling op mijn antwoord op vraag 96 kan ik aangeven dat er naar aanleiding van het rapport van de commissie Van Aartsen op dit moment geen extra middelen zijn vrijgemaakt om de kennis en capaciteit van de omgevingsdiensten te versterken. Het is aan het aanstaand missionair kabinet om voor de middellange en lange termijn acties naar aanleiding van het rapport van de commissie Van Aartsen substantiële middelen vrij te maken. In mijn hoofdlijnennotitie, dat voor de Kerst naar de Kamer zal worden gezonden, zal ik onder meer ingaan op de mogelijkheden voor de korte termijn.

165

Vraag:

Kan de invulling van de hierna genoemde subsidies nader worden toegelicht: «De overige subsidies hebben voornamelijk betrekking op

subsidies aan organisaties die een bijdrage leveren aan het vervolmaken van het stelsel van omgevingsdiensten.»?

Antwoord:

Ondersteuning van organisaties ter versterking van het stelsel van omgevingsdiensten en de uitvoering wordt voornamelijk uit de post opdrachten programma Omgevingsveiligheid gefinancierd. Incidentele subsidies worden uit de post «overige subsidies» gefinancierd. Voor 2022 betreft het hierbij onder andere mogelijke incidentele subsidies op het gebied van verbeteren kennisinfrastructuur, versterken Brzo-uitvoering en implementatie van de Omgevingswet. Daarnaast wordt deze post voor 2022 gebruikt voor een subsidie aan VeiligheidNL op het gebied van vuurwerk (jaarlijks onderzoek naar vuurwerkaankoop, -gebruik en letsel, en subsidie t.b.v. lesprogramma scholieren).

166

Vraag:

Wat is de ontwikkeling van de capaciteit en kennis over het VTH-stelsel gedurende de afgelopen twintig jaar?

Antwoord:

Naar aanleiding van het rapport van de commissie Mans «De tijd is rijp» uit 2008 zijn 29 omgevingsdiensten opgericht als fundament onder het VTH-stelsel. In deze omgevingsdiensten zijn destijds de capaciteit en kennis van gemeenten en provincies op het gebied van VTH gebundeld om voldoende robuustheid en kritische massa te hebben. De commissie van Aartsen concludeert echter dat op dit moment nog geen sprake is van een kwantitatief en kwalitatief robuuste inrichting van de omgevingsdiensten. Van de tien aanbevelingen die de commissie van Aartsen heeft gedaan, zien een aantal op de versterking van de capaciteit en kennis van de omgevingsdiensten. In de door mij toegezegde hoofdlijnennotitie ga ik in op de opvolging van de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen. Verder heb ik u op 17 september jl. het onderzoek toegestuurd met de data van de omgevingsdiensten⁶⁴. Hieruit blijkt dat in 2020 de totale capaciteit van omgevingsdiensten 4684 fte bedroeg.

167

Vraag:

Welke stappen zijn gezet om een centraal registratiesysteem van/voor bevoegde gezagen op te zetten?

Antwoord:

Het systeem Inspectieview (Milieu) bestaat om de uitwisseling van gegevens over toezicht en handhaving tussen omgevingsdiensten en andere toezichthoudende en handhavende diensten op het gebied van milieu te faciliteren. Het systeem staat, maar moet op verschillende punten fors verbeterd worden zodat het informatiebeeld actueel en bruikbaar wordt. Een Taskforce voor de verbetering van het gebruik en de datakwaliteit (ontsluiten van juiste informatie) van Inspectieview is al ingericht. In het kader daarvan worden acties uitgevoerd op het gebied van kwaliteit van data, beschikbaarheid data en ontsluiting van data. Voor dit laatste geldt dat wordt verwacht dat dit jaar de gegevens van het Openbaar Ministerie worden ontsloten via Inspectieview. Tot slot worden voor het optimaal benutten en gebruiken van Inspectieview, trainingen voor omgevingsdiensten georganiseerd.

Een belangrijk toetsmoment is het 1e kwartaal 2022, als alle omgevingsdiensten zoals afgesproken aan Inspectieview deelnemen. Het functio-

⁶⁴ Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 300.

neren van Inspectievrouw vraagt permanente monitoring. Op basis van het toetsmoment in het 1e kwartaal 2022 wordt een tijdlijn en programma opgesteld voor het doorvoeren van de benodigde verbeteringen om tot een goed functionerend systeem te komen.

168

Vraag:

Welke stappen zijn gezet in de aanpak van veelplegers van milieucriminaliteit?

Antwoord:

Sinds 2018 wordt door toezichthouders in BRZO+ (Besluit Risico's Zware Ongevallen) verband gewerkt aan een aanpak voor zogeheten zorgbedrijven⁶⁵.

Doel van de aanpak is om deze bedrijven beter in beeld te krijgen bij alle betrokkenen in toezicht en handhaving en deze bedrijven met gericht maatwerk aan te pakken. Hiervoor is door BRZO+ een methode ontwikkeld om deze bedrijven te kunnen identificeren met daarbij ook gerichte handhavingsopties. De aanpak gebeurt op regionaal niveau met alle partijen die betrokken zijn bij het toezicht en in samenwerking met het Openbaar Ministerie. De methode en het gebruik daarvan zal op korte termijn worden geëvalueerd door BRZO+.

Daarnaast wordt in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de Vrije Universiteit van Amsterdam en de Universiteit Leiden nader onderzoek gedaan naar voorspellende bedrijfskenmerken voor regel-overtredend gedrag op het gebied van bedrijfsveiligheid. De resultaten van dit onderzoek worden eind 2021 verwacht. De resultaten kunnen door onder andere BRZO+ worden gebruikt om de aanpak van de zogeheten zorgbedrijven verder aan te scherpen en de effectiviteit nog meer te verbeteren.

169

Vraag:

Kunt u overzichtelijk uiteenzetten hoe de verdeling is van de uitgaven tussen de Programma's, Regulier Toezicht, Onderzoek en Handhaving, Dienstverlening en Vergunningverlening en Autoriteit woningcorporaties voor de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Kan ook inzichtelijk worden gemaakt hoe groot de capaciteit is bij gemeenten en provincies met betrekking tot toezicht en handhaving?

Antwoord:

De begroting voor het jaar 2022 van de ILT is 182 miljoen euro. Alle personele en materiële uitgaven zijn in de taartdiagram verdeeld op basis van de verwachte inzet in fte in 2022 op deze taken.

Naar aanleiding van het rapport van de commissie Mans «De tijd is rijp» uit 2008 zijn 29 omgevingsdiensten opgericht als fundament onder het VTH-stelsel. In deze omgevingsdiensten zijn destijds de capaciteit en kennis van gemeenten en provincies gebundeld om voldoende robuustheid en kritische massa te hebben om een goede uitvoering van VTH te waarborgen. Het gaat hier om menskracht die van gemeenten en provincies naar de omgevingsdiensten is gegaan. De coördinatie en aansturing van de omgevingsdiensten is bij gemeenten en provincies achtergebleven. Het is niet bekend hoe groot deze capaciteit is. Wel blijkt uit het onderzoek naar de data van de omgevingsdiensten⁶⁶ dat in 2020 de totale capaciteit van omgevingsdiensten 4684 fte bedroeg.

⁶⁵ Zorgbedrijven zijn Brzo-bedrijven die meer dan gemiddeld overtredingen hebben begaan.

⁶⁶ Kamerstukken 22 343 en 28 663, nr. 300.



170

Vraag:

Waarom willen niet alle gemeenten deelnemen aan het SLA? Is er zicht op of het budget voor de uitvoering van het SLA (50 miljoen euro voor de periode 2020–2023) gemeenten remt om deel te nemen?

Antwoord:

De doelen van het Schone Lucht Akkoord (SLA) gaan verder dan wat wettelijk verplicht is. Deelname aan het SLA is daarom vrijwillig en gebaseerd op een gezamenlijke ambitie en bestuurlijke afspraken om verdergaande gezondheidswinst en daarmee een betere kwaliteit van leven te realiseren. Het is aan de individuele gemeenten om te besluiten of ze deelnemen. Op dit moment nemen alle provincies en 81 gemeenten deel aan het SLA.

Argumenten die gemeenten noemen om op dit moment nog niet deel te nemen zijn: andere prioriteiten, gebrek aan ambtelijke capaciteit en financiële knelpunten. Als we kijken naar welke gemeenten nu meedoen, dan zien we dat veel gemeenten in gebieden met relatief hoge concentraties luchtvervuiling meedoen en dat het animo in gebieden met lagere concentraties wat minder lijkt te zijn. Gemeenten en provincies kunnen financiële ondersteuning in de vorm van cofinanciering aanvragen voor de uitvoering van het SLA via de specifieke uitkering-Schone Lucht Akkoord. Het plafond voor deze regeling bedraagt in 2021 € 12,669 miljoen. Op 1 november 2021 sluit de regeling en zullen we evalueren hoe effectief de regeling is geweest en of deze voldoende ondersteuning biedt voor gemeenten, waarbij ook gekeken wordt naar de ervaringen van kleinere gemeenten. Het streven is om in 2022 een tweede tranche van de regeling open te stellen.

171

Vraag:

Kunt u, gegeven dat duurzame schepen voor de Rijksrederij mogelijk duurder zijn in aanschaf dan veel minder duurzame alternatieven, aangeven hoe het streven naar een klimaatneutrale vloot bij de Rijksrederij rijmt met een nagenoeg gelijkblijvend budget dat beschikbaar is voor de vervanging van de huidige vloot?

Antwoord:

Om meer zicht te krijgen op de kosten van vervanging en verduurzaming wordt momenteel de vernieuwingsopgave nader uitgewerkt. In

afstemming met de verschillende opdrachtgevers van de Rijksrederij zal vervolgens besluitvorming plaatsvinden over de volgorde en het tempo van vernieuwing en verduurzaming van de huidige vloot en de bijbehorende (meerjarige) budgetten.

172

Vraag:

Zijn de aangekondigde pilots, waar in de Kamerbrief waarnaar op deze pagina (p. 217) wordt verwezen, inmiddels gestart? Kunt u duidelijkheid geven over de financiering van de pilots?

Antwoord:

In de verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken zijn verkeersmaatregelen, waaronder track platooning onderzocht. Dit heeft niet geleid tot selectie van de maatregel truck platooning. In het kader van de (Ontwerp) structuurvisie bent u over het geselecteerde maatregelpakket geïnformeerd⁶⁷ en is over het maatregelpakket met de Tweede Kamer gesproken. Het met de Tweede Kamer besproken maatregelpakket wordt op dit moment in het kader van de lopende planstudie uitgewerkt of uitgevoerd. Zoals aangegeven in de ontwerp begroting maakt truck platooning geen onderdeel uit van dit pakket.

173

Vraag:

Welke kosten zijn verbonden aan het niet behalen (van de doelen) van de KRW en de Nitraatrichtlijn, als ook rekening wordt gehouden met de vertragingen die dat potentieel kan opleveren op andere terreinen?

Antwoord:

Nederland zet zich in om de doelen van de KRW en de Nitraatrichtlijn te halen. Naar aanleiding van de motie van de leden Tjeerd de Groot en Grinwis⁶⁸ wordt dit najaar de Kamer geïnformeerd over de mogelijke consequenties van het niet behalen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water. Onvoldoende bijdrage door de landbouw uit hoofde van de Nitraatrichtlijn aan de Kaderrichtlijn Water, zal kunnen leiden tot de weigering van de Europese Commissie Nederland voor 2022 en verder een derogatie te verlenen voor dierlijke mest. Als gevolg daarvan zal er onder andere meer mest moeten worden afgevoerd en verwerkt. Een schatting uit 2016 van Wageningen Economic Research gaat uit van totale kosten voor de landbouw bij het wegvallen van een derogatie van ca. 150 miljoen euro⁶⁹.

174

Vraag:

Wat is de stand van zaken betreffende het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel nu de aangenomen motie van de leden Alkaya en Van der Plas (Kamerstuk 35 570 A, nr. 67) niet is uitgevoerd?

Antwoord:

In de brief van 7 juli 2021⁷⁰ is u als reactie op deze motie geantwoord dat het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel leidt tot gederfde tolopbrengsten ter grootte van in totaal € 340 miljoen en dat daar geen ruimte voor op de Rijksbegroting is. In het MIRT-debat van 16 juni 2021 is aangegeven dat er een groot tekort is aan budget voor infrastructurele projecten, zowel voor aanleg als voor beheer en onderhoud. Er is geen

⁶⁷ Kamerstuk 35 147, nr. 1.

⁶⁸ Kamerstuk 27 625, nr. 543.

⁶⁹ Bron: edepotWUR/375204.

⁷⁰ Kamerstuk 35 570 A nr. 90.

sprake van vrijvallende middelen door onderuitputting bij andere projecten. Daarmee ontbeert deze motie een deugdelijke dekking. Het demissionair kabinet zal geen projecten, waarover reeds afspraken zijn gemaakt, schrappen om het tolvrij maken de Westerscheldetunnel te kunnen bekostigen. Daarnaast is in de brief van 7 juli gemeld dat cf. motie van het lid Stoffer⁷¹ het overleg met de provincie Zeeland is opgestart, waarbij is afgesproken dat lenW en de provincie gezamenlijk in kaart brengen welke stappen gezet moeten worden voor het eerder tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, indien in de formatie daarover zal worden besloten. Het resultaat, een draaiboek voor de noodzakelijk te nemen maatregelen is op 15 oktober aan de Kamer⁷² toegezonden. Uit het draaiboek blijkt dat het wegnemen van de tolheffing naar verwachting zal leiden tot een toename van het verkeer op het traject van de Westerscheldetunnel en tot gewijzigde verkeersstromen op omliggende (hoofd-)wegen. Aan de hand van een verkeersmodel dienen de effecten op het betreffende verkeersnetwerk in kaart te worden gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van dit verkeersmodel dienen mogelijk maatregelen te worden getroffen op het gebied van milieu (stikstofdepositie, luchtkwaliteit, geluidshinder) en verkeersveiligheid. Op basis van het draaiboek, kan het nieuwe kabinet aan de slag, indien het tot het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel besluit.

175

Vraag:

Waarom stopt u met de subsidieregeling (bio)Liquefied Natural Gas (LNG), terwijl (bio)LNG een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de verduurzaming van wegtransport en daar het prijsverschil met diesel door de sterk stijgende gasprijzen verder oploopt?

Antwoord:

Op 1 januari 2019 is artikel 71i van de Wet op de accijns komen te vervallen. Op grond van dit artikel hadden «degenen die LNG uitslaan voor gebruik» de mogelijkheid om op LNG betaalde accijns gedeeltelijk terug te ontvangen. In het Klimaatakkoord is vervolgens het volgende afgesproken: «*voor de verduurzaming van het wegvervoer op de korte termijn werkt de rijksoverheid aan een compensatieregeling voor bioLNG voor de jaren 2019 en 2020*». Gezien de uitwerking van de subsidieregeling in 2019 afgerond werd is een subsidie voor 2020 en 2021 opgesteld. Met de sector en aan de Kamer is altijd duidelijk gecommuniceerd dat de ondersteuning na deze twee jaar niet verlengd zou worden, omdat vervolgens de transitie naar bioLNG verder ondersteund wordt onder de RED II implementatie. Verlenging van de subsidie is daarom ook niet overwogen.

176

Vraag:

Heeft u overwogen de subsidieregeling (bio)LNG te verlengen tot de invoering van de vrachtwagenheffing en/of een emissiehandelssysteem voor het wegvervoer?

Antwoord:

Zie hiervoor het antwoord op vraag 175.

177

Vraag:

Waarom wordt afgeweken van de – door een ruime Kamermeerderheid aangenomen – motie van het lid Agnes Mulder (Kamerstuk 32 852,

⁷¹ Kamerstuk 35 570 A, nr. 64.

⁷² Kamerstuk 35 925 XII, nr. 12.

nr. 168) die de regering oproept om voor de begrotingsbehandeling de Kamer te informeren over de voortgang van de gesprekken met de sector over het heroverwegen van de importheffing op afval?

Antwoord:

De gesprekken met de afvalsector over een afbouwpad voor verbrandingscapaciteit zijn nog gaande. Dit naar aanleiding van de motie van het lid Mulder⁷³ die de regering verzoekt om in overleg met de sector te komen tot een realistisch scenario voor de afbouw van Nederlandse AVI-capaciteit en, als overeenstemming is bereikt over het afbouwpad, de afschaffing van de belastingvrijstelling op verbranding van geïmporteerd afval te heroverwegen. Ik zal uw Kamer, zoals toegezegd, nog voor de lenW Begrotingsbehandeling informeren over de stand van zaken met betrekking tot deze gesprekken.

178

Vraag:

Hoe past het nog niet intrekken van de importheffing op afval in de Global Methane Pledge en de samenwerking die daarbij van landen wordt verlangd?

Antwoord:

Ik onderschrijf de doelstellingen van de Global Methane Pledge volledig. Door onder meer het storten van afval te verminderen kunnen belangrijke stappen worden gezet in het terugdringen van de globale methaanuitstoot. De Europese verplichting voor lidstaten om in 2035 nog maar maximaal 10% van hun geproduceerde afval te storten, zal daar een belangrijke bijdrage aan kunnen leveren. Nederland zit daar al jaren ruim onder, maar veel andere lidstaten moeten nog grote stappen zetten. Het feit dat de belastingvrijstelling voor buitenlands afval dat naar Nederland wordt verscheept om te worden verbrand, is opgeheven, hoeft niet automatisch te betekenen dat er dus elders meer afval wordt gestort. Op dit moment is dat in ieder geval niet te zeggen. Maar los daarvan is het evident dat ook de landen om ons heen niet stilstaan. Alle EU-lidstaten hebben zich gecommitteerd aan de Europese en internationale klimaatdoelen en de doelstellingen van een circulaire economie en zullen de komende jaren hard aan het werk moeten om deze te bereiken. Door het belastingvoordeel voor buitenlands afval af te schaffen hebben landen een extra prikkel om werk te maken van de transitie en vooral ook meer te gaan investeren in hoogwaardigere verwerking van afvalstoffen, zoals recycling.

179

Vraag:

Hoe beoordeelt u het verder uitstellen van besluitvorming over het intrekken van de importheffing op afval gezien de nieuwe onderzoeksrapporten van de Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) en de VN die oproepen om met urgentie de methaanuitstoot te reduceren onder meer door het terugdringen van het storten van afval in Europa?

Antwoord:

Ik verwijs u naar mijn antwoord op vraag nummer 178. Zoals daarin is aangegeven, onderschrijf ik de internationale methaanreductiedoelstellingen. Ik herhaal hier dat het niet zo is dat afval dat hier niet wordt verbrand, ergens anders automatisch wordt gestort. Daarbij is tevens van belang dat ook andere landen zich hebben gecommitteerd aan de Europese en internationale klimaatdoelstellingen, evenals aan de ambities van een circulaire economie en de afspraken die we daaromtrent hebben

⁷³ Kamerstuk 32 852, nr. 168.

gemaakt, waaronder het terugdringen van storten. Wat betreft eventuele besluitvorming inzake de afvalstoffenbelasting, wil ik benadrukken dat het kabinet hierin de motie van het lid Agnes Mulder volgt, die de regering verzoekt in overleg met de sector tot een afbouwpad voor de Nederlandse verbrandingscapaciteit te komen en, als daar overeenstemming over is bereikt, de belastingmaatregel te heroverwegen. Op dit moment is die overeenstemming er nog niet. Ik informeer u voor de begrotingsbehandeling over de stand van zaken met betrekking tot de gesprekken die ik voer met de sector.

180

Vraag:

Bent u bereid om de importheffing op afval per 1 januari aanstaande in te trekken om vervolgens samen met de sector te werken aan een plan voor verder CO₂-reductie en capaciteitsplanning die past in de Europese context?

Antwoord:

Nee, hier ben ik niet toe bereid omdat dit niet in lijn zou zijn met waartoe de Kamer de regering heeft opgeroepen. De motie Agnes Mulder⁷⁴ verzoekt de regering om in overleg met de sector te komen tot een realistisch scenario voor de afbouw van Nederlandse afvalverbrandingsinstallatie (AVI)-capaciteit en, als overeenstemming is bereikt over het afbouwpad, de afschaffing van de belastingvrijstelling op verbranding van geïmporteerd afval te heroverwegen. Op dit moment zijn de gesprekken over een afbouwpad nog gaande. Heroverweging van de maatregel t.a.v. de afvalstoffenbelasting is pas aan de orde als overeenstemming is bereikt over het afbouwpad. Ik zal de Kamer nog voor de lenW begrotingsbehandeling informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot deze gesprekken.

⁷⁴ Kamerstuk 32 852, nr. 168.