

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 19

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 december 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 21 september 2021 inzake het MIRT overzicht 2022 (Kamerstuk 35 925 A, nr. 5).

De Minister en de Staatssecretaris hebben deze vragen beantwoord bij brief van 15 december 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Hoe werkt de drempelwaarde voor cofinanciering?

Antwoord 1

Medeoverheden zijn verantwoordelijk voor lokale en regionale infrastructuur. In sommige situaties kan een Rijksbijdrage aan lokale en regionale infrastructuurprojecten overwogen worden. Het Besluit Infrastructuurfonds (BIF) maakt uitkeringen aan medeoverheden voor dergelijke projecten mogelijk. Belangrijke voorwaarden zijn dat het project een nationaal belang dient en dat het project een minimale omvang heeft van € 225 miljoen in de vervoerregio's en van € 112,5 miljoen daarbuiten. Deze drempelbedragen zijn ontstaan bij een decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Er werd besloten tot een decentralisatie, omdat uit een onderzoek¹ bleek dat de toenmalige systematiek leidde tot ongewenste Rijksbemoeienis bij (kleine) decentrale projecten en omvangrijke administratieve lasten bij Rijk en regio. Voorbeelden van projecten waar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan heeft bijgedragen zijn de Noord/Zuidlijn en de Rotterdamsebaan.

Bij de begroting 2022 gaat het Infrastructuurfonds over in het Mobiliteitsfonds. Met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds komt het huidige BIF te vervallen. Het BIF wordt vervangen door nieuwe lagere regelgeving op grond waarvan bijdragen kunnen worden verstrekt aan grote lokale en regionale projecten. De nieuwe regeling is inmiddels bij uw Kamer voorgehangen (Kamerstuk 35 925 A, nr. 17).

Vraag 2

Kan het zijn dat de drempelwaarde voor cofinanciering belemmerend werkt bij kleinere projecten?

Antwoord 2

Het BIF en de regeling die het BIF opvolgt, is bedoeld voor grootschalige lokale en regionale projecten. Om de redenen zoals gegeven in het antwoord op vraag 1, passen daarbij drempelbedragen. Daarnaast bestaan ook andere regelingen, zoals de *Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen* en de *Regeling veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2020–2021*. Deze regelingen maken specifieke uitkeringen mogelijk aan medeoverheden aan kleinere projecten. Bij deze regelingen gelden de drempelbedragen niet. Iedere regeling heeft een eigen doel en voorwaarden.

Vraag 3

Zijn er projecten gepland waarbij zonnepanelen geïntegreerd worden in geluidswallen?

Antwoord 3

Bij het project Solar Highways A50 zijn geluidschermen en zonnepanelen al gecombineerd. In de praktijk gelden er voorwaarden waaraan voldaan moet worden voordat zonnepanelen geïntegreerd kunnen worden (bijvoorbeeld ten aanzien van veiligheid en akoestiek). Daarom werken Rijkswaterstaat (RWS), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) en het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) sinds eind 2018 samen in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) aan een pilotprogramma. In dit pilotprogramma onderzoekt en leert het Rijk hoe rijksground zo optimaal mogelijk en met maatschappelijk draagvlak kan worden ingezet voor het opwekken van hernieuwbare energie. Binnen dit programma wordt onder meer, in afstemming met medeoverheden, gekeken naar de mogelijkheden voor zon langs de A7, A35, A37 en A58.

¹ Interdepartementaal beleidsonderzoek: Verbetering Afwegingsmechanisme Infrastructuur

ProRail start een pilot bij bestaande schermen rondom de Drontermeer-tunnel of zonnepanelen geplaatst kunnen worden en zo ja, onder welke voorwaarden. Deze pilotlocatie moet dan de randvoorwaarden en richtlijnen opleveren voor het later toepassen van zonnepanelen elders rond het spoor. De aanbesteding voor deze pilot loopt op dit moment. De resultaten worden medio 2024 verwacht.

Vraag 4

Hoe is het budget van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid verdeeld over stedelijk gebied en platteland?

Antwoord 4

Het budget van de investeringsimpuls verkeersveiligheid wordt in verschillende tranches weggezet. In 2020 is de eerste tranche uitgekeerd naar de medeoverheden (de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021). Over de uitkomst van deze regeling is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 887).

De regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020–2021 maakt geen onderscheid tussen stedelijk gebied en platteland. Alle gemeenten, provincies en waterschappen konden een rijksbijdrage van maximaal 50% aanvragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen. In de bijlage treft u een overzicht aan van alle gemeenten, provincies en waterschappen die een rijksbijdrage hebben ontvangen in het kader van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021². Het gaat om meer dan 200 overheden die een rijksbijdrage hebben ontvangen voor een veelvoud aan verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen effect hebben op zowel verkeersonveilige situaties in de bebouwde omgeving als daarbuiten (of beiden). Hoe dit precies is verdeeld valt, zonder grondige analyse van alle individuele maatregelen en nader overleg met de betrokken medeoverheden, niet te zeggen. Op dit moment wordt gewerkt aan de opzet van de tweede tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. In het voorjaar van 2022 zal hierover meer duidelijkheid zijn en wordt uw Kamer nader geïnformeerd.

Vraag 5

Is er een overzicht beschikbaar van de meest verkeersonveilige plekken in Nederland?

Antwoord 5

Over de verkeersveiligheid op het rijkswegennet (A-wegen en N-wegen) wordt jaarlijks gerapporteerd in de monitor Veilig over Rijkswegen, meest recentelijk over het jaar 2019³. De rapportage over 2020 is naar verwachting in maart 2022 beschikbaar. Over de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen en mogelijk te zetten stappen om de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren, is uw Kamer op 2 november jl. geïnformeerd⁴. Daarnaast wordt, naar aanleiding van een motie van het Kamerlid Madlener⁵, uitgewerkt op welke wijze een top tien van N-wegen waar de meeste ongevallen plaatsvinden in het volgende MIRT-overzicht kan worden opgenomen.

Gemeenten en provincies inventariseren zelf waar de meest onveilige plekken op hun wegen (waaronder fietspaden) zijn; dit is een decentrale verantwoordelijkheid. Hiervoor stellen zij risicoanalyses op. Daarbij wordt onder meer gebruik gemaakt van gegevens over ongevallen, gegevens over het aantal verplaatsingen en veiligheidskenmerken van de weg en/of

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Veilig over Rijkswegen 2019: monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen: deel A: landelijk beeld – Rijkswaterstaat Rapportendatabank (overheid.nl)

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 970

⁵ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 18

verkeersgedrag. Om medeoverheden hierbij te ondersteunen wordt hard gewerkt aan betere data voor deze analyses. Daarbij wordt onder meer ingezet op het ontsluiten en toepasbaar maken van data, bijvoorbeeld het verbeteren van de registratie van ongevallen door gebruik te maken van ambulancedata. Dit is een continu proces, waar de komende jaren stevig op wordt ingezet.

Op www.verkeersveiligheidsvergelijker.nl is onder meer informatie te vinden over het aantal verkeersdoden per gemeenten en provincie in de afgelopen 10 jaar.

Vraag 6

Kunt u aangeven wat de aangescherpte advieswaarden van de World Health Organization (WHO) voor luchtkwaliteit betekenen voor de projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

Antwoord 6

Bij MIRT projecten wordt getoetst aan de Europese grenswaarden. De nieuwe WHO-advieswaarden zijn een stuk strenger dan de Europese grenswaarden die nu in de Richtlijn Luchtkwaliteit (2008/50/EG) staan. De Europese Commissie wil deze richtlijn herzien en zal in het derde kwartaal van 2022 hiertoe een voorstel uitbrengen.

Overigens wordt in het kader van het Schone Lucht Akkoord verkend op welke manier de negatieve gezondheidseffecten van luchtmissies beter in beeld kunnen worden gebracht bij effectstudies voor projecten waarvan een mogelijk substantieel effect wordt verwacht. Hierbij worden bestaande instrumenten betrokken.

Vraag 7

Bent u bekend met de position paper «Infrastructuur op nieuwe leest: geïntegreerd ontwerpen en budgetteren voor verkeer én gezondheid» van 2 juli 2021 van Vlietzoom Alliantie inzake een mogelijk andere aanpak van de verbreding A4 Haaglanden-N14? Zo ja, kunt u uw zienswijze hierop geven?

Antwoord 7

De position paper «Infrastructuur op nieuwe leest: geïntegreerd ontwerpen en budgetteren voor verkeer én gezondheid» van 2 juli 2021 van Vlietzoom Alliantie is recent door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ontvangen.

In de kern pleiten de indieners voor het beter borgen in de Nederlandse wet- en regelgeving van het verminderen van de negatieve gezondheidseffecten en chronische hinder voor burgers. Verder pleiten de indieners voor verbetering van de burgerparticipatie bij infrastructurele projecten, conform het gedachtengoed van de Omgevingswet.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft dat er inspanning gepleegd dient te worden om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. De huidige Nederlandse wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit (fijnstof en stikstofdioxide) en geluid (geluidsproductieplafonds) zijn stringenter dan de Europese (milieu)normen.

Het uitgangspunt van de vigerende wet- en regelgeving is dat meer mobiliteit en uitbreiding van infrastructuur is toegestaan, als sprake is van nut en noodzaak, de belangen van onder meer omwonenden goed zijn meegewogen (via de wettelijk vastgelegde inspraakmomenten, maar ook via themasessies en werksessies met belanghebbenden), de doelmatigheid van mitigerende maatregelen is afgewogen en het past binnen de wettelijke milieunormen.

De afgelopen jaren heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met andere overheden diverse stappen ondernomen op het gebied van het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verlagen van blootstelling aan geluid.

Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt zo – samen met andere overheden – binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)⁶ en het Schone Lucht Akkoord (SLA)⁷ gewerkt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Binnen het Schone Lucht Akkoord wordt gestreefd naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijnstof en stikstofdioxide. Afspraken uit het Klimaatakkoord, zoals verdere elektrificatie van het wagenpark, stimuleren van actieve mobiliteit en zero emissie stadsdistributie dragen eveneens bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ook de EU Green Deal, waarin klimaatambities door de Europese Commissie zijn aangescherpt, reikt met het Fit for 55-pakket een aantal instrumenten aan dat het verbeteren van de luchtkwaliteit bevordert. De Nederlandse inzet is gericht op ambitieus internationaal luchtkwaliteitsbeleid, waaronder het aanscherpen van emissienormen. De uitvoering van diverse maatregelen gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit is derhalve in volle gang.

Daarnaast is afgesproken dat zowel Rijk, gemeenten als provincies er naar streven gezondheidsdoelen voor schonere lucht op te nemen in relevante verkeers- en vervoersplannen. Gezondheid maakt dan onderdeel uit van de integrale afweging van belangen en effecten. Om deze afweging mogelijk en inzichtelijk te maken wordt verkend hoe gezondheidseffecten beter kunnen worden berekend bij projecten.

Op nationaal en Europees niveau wordt gestuurd op verlaging van de blootstelling aan geluid. Samen met andere overheden werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat binnen het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) eraan om op de hoogst belaste locaties diverse geluidmaatregelen – ter vermindering van geluidhinder en realiseren van andere gezondheidseffecten – te treffen. Daarnaast worden in het kader van de Europese Richtlijn voor Omgevingsgeluid vijfjaarlijks verplicht actieplannen opgesteld ter vermindering van de effecten van geluid, waarvoor recentelijk de ambitie in het EU Actieplan is aangescherpt. In het kader van infrastructurele projecten worden regelmatig op voorstel van de betrokken bestuurlijke partners in de regio verdergaande (zogenoemde «bovenwettelijke») afspraken gemaakt over geluidmaatregelen (vooral hogere/extra geluidschermen en/of geluidsreducerend asfalt).

Bij huidige infrastructurele projecten vormt burgerparticipatie reeds onderdeel van het besluitvormingsproces. Onder de Omgevingswet moet uiterlijk bij de start van de verkenning voor een projectbesluit een «kennisgeving participatie» zijn uitgevoerd waarin wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de verkenning worden betrokken. Ook moet bij de kennisgeving voor het te nemen projectbesluit eenieder de mogelijkheid worden geboden om een oplossing voor de opgave aan te dragen. Tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, naar verwachting 1 juli 2022, wordt bij nieuwe

⁶ Meer informatie over NSL is beschikbaar via: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/luchtwater/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/nsl/>

⁷ Het Schone Lucht akkoord is beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/convenanten/2020/01/13/bijlage-1-schone-lucht-akkoord/bijlage-1-schone-lucht-akkoord.pdf>

verkenningen al zoveel mogelijk in de geest van de Omgevingswet gewerkt.