

Vergaderjaar 2020–2021

**35 570 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021**

**Nr. 7**

### **VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 10 november 2020

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 7 oktober 2020 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 27 oktober 2020 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Rijkers

1

**Vraag:**

Hoe staat het met de uitvoering van de motie van de leden Van Nispen en Rudmer Heerema over voldoende middelen om de taken van reddingsbrigades te bevorderen (Kamerstuk 30 234, nr. 246)?

**Antwoord:**

Het Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS) overlegt met lenW over de invulling van de motie Van Nispen en Rudmer Heerema. Voorafgaand aan het WGO sport van 30 november zal VWS de Kamer hierover informeren. Bij de invulling van de Motie is de reddingsbrigade betrokken.

2

**Vraag:**

Weet u hoeveel mensen er dit jaar in open water zijn verdronken? Is bekend of de meeste mensen in 2020 verdronken aan de Nederlandse kust, de aangewezen zwemlocaties in het binnenland of op niet-aangewezen locaties? Wat is er bekend over de achtergronden van deze verdrinkingsgevallen, de maatregelen die ter plekke zijn genomen om de verdrinkingen te voorkomen en de maatregelen die na de incidenten zijn genomen om nieuwe verdrinkingen te voorkomen?

**Antwoord:**

Het CBS registreert structureel het aantal verdrinkingen. De laatst beschikbare cijfers zijn van 1 juli 2020, over het jaar 2019. Uit die cijfers bleek dat er in 2019 102 mensen verdronken (zelfmoorden en verkeersongevallen buiten beschouwing gelaten). In 2018 verdronken er nog 138 mensen, waarvan 112 inwoners van Nederland en 26 niet-inwoners. Gemiddeld verdronken er in Nederland de laatste twintig jaar 87 inwoners per jaar, aldus het CBS<sup>1</sup>.

Hoeveel mensen in 2020 verdronken zijn is nog niet bekend. Gegevens van de reddingsbrigade laten al wel zien dat zij in 2020 tweemaal zo veel in actie moesten komen als in 2019. Het aantal zwemmers dat hulp nodig had, steeg van 394 in 2019 naar 770 in 2020. 164 zwemmers werden in 2020 gered uit een levensbedreigende situatie (68 in 2019).

Over waar verdrinkingen plaatsvinden, de achtergronden van deze verdrinkingsgevallen en de getroffen maatregelen, wordt niet systematisch informatie bijgehouden. lenW zal het initiatief nemen om dit onderwerp in het landelijk zwemwateroverleg (LZO) te bespreken om te komen tot een adequate registratie met als doel een betere aanpak mogelijk te maken.

3

**Vraag:**

Welke rol ziet u voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (lenW) voor zichzelf weggelegd voor het verzorgen van de fysieke veiligheid in open water (het voorkomen van verdrinkingen), naast de verantwoordelijkheid van lokale partijen (provincies, gemeentes, houders, met omgevingsdiensten en veiligheidsregio's soms in de uitvoering)? Welke activiteiten ontplooit u in deze en hoeveel budget is daarmee gemoeid?

**Antwoord:**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (lenW) is systeemverantwoordelijk voor de uitvoering van de Europese zwemwaterrichtlijn. De richtlijn stelt de uitgangspunten zowel op het gebied van waterkwaliteit

<sup>1</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/27/minder-mensen-verdronken-in-2019>.

als waterveiligheid op officieel aangewezen zwemwaterlocaties. lenW heeft de Europese zwemwaterrichtlijn nationaal geïmplementeerd middels de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Whvbz) en de hieruit voortvloeiende beleids- en uitvoeringskaders. De Whvbz zal integraal onderdeel worden van de Omgevingswet en het besluit kwaliteit leefomgeving (BKL) en komt daarmee bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet te vervallen. Tot slot is lenW vanuit haar regierol voorzitter van het landelijk zwemwateroverleg (LZO) waarin de bovengenoemde partijen vertegenwoordigd zijn. Het jaarlijks Rijksbudget vanuit lenW bedraagt circa € 200.000.

4

**Vraag:**

Bent u voornemens om een bijdrage te leveren aan het plan «NL Zwemveilig 2021–2024» waarvoor het Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport (VWS) als coördinerend ministerie optreedt inzake de zwemveiligheid, met name ten aanzien van onderdeel C van dat plan?

**Antwoord:**

De Stichting Nationale Raad Zwemveiligheid (NRZ) komt in opdracht van VWS in het najaar met een uitwerking van het plan «NL Zwemveilig 2021–2024». Vanuit lenW is geen financiële ondersteuning voorzien.

Ten aanzien van onderdeel C van het plan, leveren de provincies namens het LZO een bijdrage aan het uniformeren van de communicatie omtrent zwemwaterveiligheid. Hierbij is een initiatief gestart om de reddingsbrigades meer te gaan betrekken bij de overkoepelende site [www.zwemwater.nl](http://www.zwemwater.nl) en de zwemwater app. Op dit moment worden daar al gegevens gepresenteerd over zwemwaterkwaliteit. Er wordt gekeken of fysieke veiligheid, waaronder de vlagsignalen van de reddingsbrigade kunnen worden ingebouwd. Er wordt bijvoorbeeld ook gekeken naar de mogelijkheid om pushberichten te sturen aan badgasten indien er sprake is van een rode vlag situatie (proactieve communicatie naar badgasten).

5

**Vraag:**

Deelt u de conclusie uit het rapport van de Reddingsbrigade (Zwemmen in oppervlaktewater: hoe zit dat? Juni 2020) dat de sector kennis ontbeert (inzake het vormgeven van de fysieke veiligheid in open water)? Zo ja, welke rol ziet uw ministerie in deze voor zichzelf weggelegd?

**Antwoord:**

Kennisontwikkeling is een onderdeel van het «NL Zwemveilig 2021–2024». Op het moment dat de uitwerking van het «NL Zwemveilig 2021–2024» programma gereed is, kan worden bezien of en in welke mate sprake is van een kennisachterstand, welke acties opgepakt moeten worden en welke rol lenW daarin kan spelen.

6

**Vraag:**

Heeft u zicht op hoe provincies bezig zijn met het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de nieuwe Omgevingswet en wat deze betekenen voor de fysieke veiligheid en tot welke nieuwe beleidslijnen dit leidt? Kunt u garanderen dat de fysieke veiligheid na invoering van het Bkl en de Omgevingswet op eenzelfde peil gehandhaafd blijft als daarvoor? Weet u op welke gronden provincies gaan besluiten of er op een zwemlocatie sprake moet zijn van toezicht, nu de verplichting tot toezicht met het wegvallen van het C/D onderscheid komt te vervallen? Bent u bereid om de beleidsvorming in deze onder provincies te faciliteren en te ondersteunen?

**Antwoord:**

Het is aan de provincies om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de fysieke veiligheid op zwemwaterlocaties te garanderen. Met de Omgevingswet komt hier geen verandering in. Er is een bewuste keuze gemaakt om het onderscheid tussen C/D locaties te laten vervallen zodat provincies daar meer speelruimte in hebben. De provincies hebben het voortouw in dit proces en kunnen daar partijen, waaronder zo nodig ook het Rijk, bij betrekken.

7

**Vraag:**

Wat is de laatste keer dat het beleid ten aanzien van de fysieke veiligheid in open water is geëvalueerd? Bent u bereid, gezien de vele incidenten die in 2020 hebben plaatsgevonden en de maatschappelijke commotie die dit heeft veroorzaakt, om een dergelijke evaluatie te laten plaatsvinden?

**Antwoord:**

In 2019 heeft het Mulier Instituut in opdracht van NL zwemveilig eenmalig de risicofactoren van verdrinkingen in Nederland in kaart gebracht<sup>2</sup>. Hieruit blijkt dat over de periode 2015–2018 de meeste verdrinkingen in open water plaatsvonden. In 2020 zien we dat de reddingsbrigades veel vaker in actie moesten komen. Voor de cijfers verwijs ik naar vraag 2. De reddingsbrigades wijten die toename aan het warme weer en de grote toeloop van vooral onervaren badgasten naar het strand (met name vanwege de gevolgen van Covid-19 en het mooie weer). Of dit ook daadwerkelijk tot meer verdrinkingsongevallen heeft geleid kunnen we pas in 2021 concluderen als de gegevens over 2020 beschikbaar zijn. Vooruitlopend hierop zullen we met de partijen van het LZO een overzicht maken van de leerpunten uit het zwemseizoen 2019. Met deze evaluatie en de cijfers over 2020 kunnen we bepalen welke maatregelen genomen kunnen worden voor het zwemseizoen 2021.

8

**Vraag:**

Welke stappen worden er gezet om de gebeurtenissen van deze zomer, te weten een groot aantal verdrinkingen en reddingsbrigades die de noodklok luidden, te evalueren en lessen te trekken voor de zomer van 2021? Beschikken de relevante partijen over voldoende mogelijkheden om die stappen ook te kunnen zetten en noodzakelijke verbeteringen te implementeren?

**Antwoord:**

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar vraag 7.

9

**Vraag:**

Welke stappen worden door u of door andere partijen/ministeries in de richting gezet van de verbetering van de informatievoorziening over strandveiligheid? Hoe wordt voorkomen dat iedere gemeente of reddingsbrigade daarin het wiel opnieuw moet uitvinden, waardoor badgasten geconfronteerd worden met een eindeloze reeks van lokale apps? Acht u de realisatie van een landelijke strandveiligheidsapp voldoende om ervoor te zorgen dat er in 2021 niet opnieuw grote aantallen badgasten verdrinken langs de Nederlandse kust en in de binnenwateren? Zo nee, welke aanvullende maatregelen treft u dan om te zorgen dat er in 2021 minder mensen verdrinken in open water?

<sup>2</sup> <https://www.mulierinstituut.nl/publicaties/24730/risicofactoren-van-verdrinking-in-nederland/>.

**Antwoord:**

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar vraag 4.

10

**Vraag:**

Is er zicht op of lifeguards, nu er steeds vaker een beroep op hen gedaan wordt, nog voldoende zijn toegerust zijn op hun taken of dat aanvullende maatregelen worden gevraagd, zowel in kwantiteit (aantal lifeguards) als kwaliteit (opleiding, vaardigheden), ook met het oog op de vaststelling dat met mondiger badgasten die minder goed voorbereid naar de kust komen in steeds grotere aantallen, mede aangetrokken door de almaar hogere temperaturen en de ruime aanwezigheid van horecavoorzieningen op de stranden?

**Antwoord:**

Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om afspraken te maken over de kwantiteit en kwaliteit van het toezicht. Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de partijen in het LZO om heldere kaders vorm te geven op basis waarvan die afweging gemaakt kan worden.

11

**Vraag:**

Bent u bereid om ons unieke stelsel van vrijwillige lifeguards waar nodig dusdanig te ondersteunen dat we er ook in de toekomst op kunnen vertrouwen dat deze groep toegewijde vrijwillige professionals (soms aangevuld met betaalde lifeguards) zorg kunnen blijven dragen voor de veiligheid van onze badgasten?

**Antwoord:**

Nee, dit is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Het is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de partijen in het LZO om heldere kaders vorm te geven op basis waarvan Gemeenten kunnen afwegen wat nodig is om zorg te dragen voor de veiligheid van badgasten.

12

**Vraag:**

Wanneer krijgt de Kamer inzicht in de eventuele gevolgen van de beschikbaarheidsvergoeding voor de lenW-begroting?

**Antwoord:**

Over de gevolgen van de beschikbaarheidsvergoeding 2020 voor de lenW begroting, bent u in juni door middel van een incidentele suppletoire begroting geïnformeerd. In totaal is in dit kader € 1,488 miljard aan artikel 16 OV en Spoor toegevoegd. Hiervan is € 1,321 miljard additioneel beschikbaar gesteld door het Kabinet. lenW draagt verder € 167 mln. bij door de concessievergoeding die zij ontvangt van NS hiervoor in te zetten. Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat het beroep op de regeling binnen het huidig budget van de beschikbaarheidsvergoeding 2020 zal blijven. Bij de 2e suppletoire begroting (Najaarsnota) zal ik u hier nader over informeren.

Voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 geldt dat er € 740 miljoen euro geraamd is op de Aanvullende Post bij het Ministerie van Financiën voor de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding tot 1 juli 2021. Als de uitwerking van de regeling gereed is worden de middelen via een (incidentele) suppletoire begroting aan de begroting van lenW toegevoegd.

13

**Vraag:**

Binnen welke termijn wordt verwacht de beschikbaarheidsvergoeding voor 2020 te kunnen uitkeren aan vervoerders in het openbaar vervoer (ov)?

**Antwoord:**

Mijn inspanning is erop gericht medio november de voorschotten op de rekening van de vervoerders te hebben.

14

**Vraag:**

Zijn er plannen om steun te verlenen aan de noodlijdende regionale luchthavens?

**Antwoord:**

Er zijn geen plannen om noodlijdende regionale luchthavens financieel te ondersteunen.

15

**Vraag:**

Kan er inzicht gegeven worden in de voortgang van de ringweg Groningen? Hoe zit het met de kostenoverschrijdingen en voor wiens rekening komen die? Valt het project nog binnen de milieueffectrapportage (MER) of wordt hier inmiddels van afgeweken? Hoe lang zal de overlast voor de buurt voortduren?

**Antwoord:**

Afgelopen juli is bij het project Zuidelijke Ringweg Groningen met de opdrachtnemer op hoofdlijnen overeenstemming bereikt over een financiële oplossing voor afronding van het project (brief Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 300 A, nr. 114). De afgelopen periode is benut voor het uitwerken van het hoofdlijnenakkoord en de daarbij horende voorwaarden, zodat de oorspronkelijke overeenkomst in lijn met de gemaakte afspraken kan worden aangepast. Dit proces vereist zorgvuldige en intensieve afstemming met de opdrachtnemer en is nog niet afgerond. Om die reden kan ik op dit moment ook nog geen bedragen of nieuwe einddatum noemen. De verdeling van de extra kosten tussen provincie en Rijk vindt plaats op basis van eerdere afspraken die hierover zijn gemaakt. Ik verwacht uw Kamer hier dit najaar nader over te kunnen informeren. De eerder vastgestelde inhoudelijke scope van het project en de bestaande milieueffectrapportage zijn overigens uitgangspunt geweest in de gesprekken met opdrachtnemer, deze zijn niet gewijzigd.

16

**Vraag:**

Hoe zeker is het dat het lukt om de middelen die in het Infrastructuurfonds naar voren worden gehaald (174 miljoen euro in 2021) ook daadwerkelijk ingezet worden?

**Antwoord:**

Het Kabinet heeft besloten om investeringen in de bouw te versnellen waar mogelijk en hiervoor ook de uitgavenkaders aan te passen. De versnellingen op het terrein IenW worden toegelicht op pagina 11 van de ontwerpbegroting 2021 Infrastructuurfonds en verder uitgewerkt in de verdiepingsbijlage. De versnelling van € 1,4 miljard (waarvan € 174 miljoen in 2021) vindt plaats op de instandhoudingsbudgetten van spoor, wegen en vaarwegen, het strategisch plan verkeersveiligheid en Smart Mobility. De versnellingen zijn getoetst op haalbaarheid en kunnen op korte termijn gerealiseerd worden.

17

**Vraag:**

Om welke onderhoudsprojecten gaat het bij de naar voren geschoven middelen?

**Antwoord:**

In algemene zin betreft het reguliere onderhoudsmaatregelen, bijvoorbeeld asfaltverhardingen, het baggeren van de vaarwegen, zandsuppletie en het onderhoud aan kunstwerken en oevers. Daarnaast is na overleg met de markt voor 44 mln. euro extra werk opgedragen. Dit betreft onder meer vervangen van verlichting door LED, het uitvoeren van asfaltonderhoud, diverse maatregelen aan sluizen en vaarwegvoorzieningen (meerpalen, aanleg- en afmeerconstructies) en het aanpassingen en herstellen van geleiderails.

18

**Vraag:**

Waaruit bestaan de naar voren gehaalde investeringen in smart mobility (155 miljoen euro)?

**Antwoord:**

Deze middelen zullen ingezet worden voor landelijke voorzieningen voor verkeersdata gericht op betere bruikbaarheid van multimodale mobiliteitsdata via een nationaal toegangspunt en voor (regionale) projecten op het gebied van smart mobility, onder meer gericht op versnelde digitalisering en betere ontsluiting en beter gebruik van data in het mobiliteitsdomein, realisatie van intelligente verkeerslichten en schaalvergroting op het gebied van Mobility as a Service

19

**Vraag:**

Wat is de reden van het doorschuiven van middelen (op artikel 12, 13, 15 en 17) naar latere jaren, bovenop de eerdere kasschuiven?

**Antwoord:**

Zoals aangegeven bij het antwoord IF vraag 20 is er als gevolg van het verhogen van de capaciteit RWS en de tegenvallers van het lopende programma BenO een kasschuif doorgevoerd. Aangezien de uitgavenkaders hiervoor niet worden aangepast is een tegengestelde kasschuif nodig. Deze tegengestelde schuif is verwerkt op artikel 12, 13, 15 en 17 aanleg. Deze schuif is verwerkt op de overprogrammering. Hierdoor heeft het geen effect op de projectramingen en mijlpalen. De overprogrammering op het Infrastructuurfonds stijgt hiermee van € 2,5 miljard naar € 3 miljard. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Kröger en van Eijs om de overprogrammering te verhogen.

20

**Vraag:**

Aan welke projecten worden de aan artikel 20 toegevoegde middelen («actualisatie programmering artikel 20») besteed? Hoe aannemelijk is het dat deze middelen daadwerkelijk in de komende jaren worden benut?

**Antwoord:**

Binnen deze begroting zijn middelen beschikbaar gesteld voor het opbouwen van de capaciteit RWS (zie agentschapsparagraaf RWS) en het dekken van de tegenvallers van het lopende programma Beheer en Onderhoud bij RWS. Dit wordt gedekt uit de investeringsruimte op artikel 20 uit latere jaren. De middelen zijn naar voren gehaald middels een kasschuif. Alles is erop gericht om de middelen voor capaciteit en BenO RWS de komende jaren daadwerkelijk te benutten.

21

**Vraag:**

Hoe en wanneer worden keuzes gemaakt in het licht van het forse tekort voor beheer en onderhoud (jaarlijks 1 tot 1,4 miljard euro)? Is het volgens u noodzakelijk of gewenst om bijvoorbeeld minder in aanlegprojecten te investeren? Of hoopt u dat een volgend kabinet meer geld vrijmaakt?

**Antwoord:**

De budgetbehoefte voor instandhouding neemt fors toe. In onze brief van juni over de aanpak instandhouding Rijksinfrastructuur (Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 300 A, nr. 94) hebben wij gemeld dat bij ongewijzigd beleid sprake is van een indicatief tekort op instandhouding van de RWS-netwerken van circa € 1 tot € 1,4 miljard per jaar voor de periode 2022–2025. De cijfers worden momenteel extern getoetst door PWC en Rebel. Zoals toegezegd informeren wij uw Kamer eind dit jaar over de uitkomsten. Gezien de hoogte van de tekorten maken we vooruitlopend hierop in de Ontwerpbegroting 2021 extra middelen vrij voor instandhouding van de RWS-netwerken. We voegen onder andere risicoreserveringen van 470 miljoen toe aan de onderhoudsbudgetten. Daarnaast wordt 44 miljoen toegevoegd om extra instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren. In totaal zijn de beheer- en onderhoudsbudgetten tot en met 2034 voor RWS toegenomen met 950 miljoen. Op deze manier kan RWS de komende jaren de inspanningen op het gebied van instandhouding intensiveren. Voor de periode na 2025 is het potentiële tekort aanzienlijk en zijn de onzekerheden groot. Zonder aanvullend budget kunnen we de prestaties op termijn niet op hetzelfde niveau houden. Het is aan het volgende Kabinet te besluiten over de gewenste prestaties voor instandhouding en bijbehorende budgetten voor aanleg en instandhouding van infrastructuur in deze periode.

22

**Vraag:**

Hoe wordt gewaarborgd dat binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor retrofit (63 miljoen euro) gebruik gaan maken, gezien de eerdere slechte ervaringen met de Subsidieregeling dieselmotoren voor binnenvaartschepen (VERS-regeling)? Komt er nu wel een «stok achter de deur»?

**Antwoord:**

Bij de evaluatie van de VERS-regeling in 2009 is erop gewezen dat de VERS-regeling succesvoller had kunnen zijn met aanvullend beleid (stok achter de deur). Voor de aankomende subsidieregeling is voorzien in aanvullend beleid op grond van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. In de Green Deal zijn diverse afspraken neergelegd met havens, verladers en financiële instellingen om verduurzaming in het eigen beleid te incorporeren. Voorbeelden zijn milieuzonering in havens, maar ook afspraken tussen verladers en vervoerders. Ook de rijksoverheid heeft hierin taken op zich genomen, bijvoorbeeld door bij de aanbesteding van infrastructurele werkzaamheden duurzaamheid als belangrijk criterium op te nemen. Duurzaamheid zal in het beleid van alle partijen bij de Green Deal een steeds belangrijker plaats krijgen, waardoor het voor schippers interessant wordt om van de subsidieregeling gebruik te maken.

23

**Vraag:**

Kan aangegeven worden waarom nu 7,1 miljard euro is begroot voor de afrekening die volgt uit de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo), terwijl hiertoe nog niet is besloten?



**Antwoord:**

De reden hiervoor is dat als de Kamer instemt met het besluit tot omvorming per 1/7/2021 er voor het tijdvak dat de ontwerpbegroting 2021 bestrijkt, al middelen beschikbaar zijn. Overigens leiden deze uitgaven tot even grote belastingmeevallers zodat de omvorming voor de rijksbegroting als geheel budgettair neutraal is.

24

**Vraag:**

Kunnen de extra middelen voor het meerjarenprogramma geluidsanering (81 miljoen euro voor wegen en 81 miljoen euro voor het spoor) niet eerder worden besteed dan vanaf 2026 (wegen) of 2029 (spoor)? Is dit niet sneller te realiseren, gezien de onderbesteding elders en de geringe omvang van deze projecten individueel? Worden daarmee de baten niet eveneens hoger omdat er eerder een geluidsreductie is gerealiseerd?

**Antwoord:**

De uitvoering van het meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) vindt op dit moment al plaats. De hieruit voortvloeiende maatregelen kunnen vanwege de complexe en zorgvuldige voorbereiding, afstemming met belanghebbenden en te doorlopen juridische procedures evenwel niet substantieel worden versneld. Ook een zorgvuldige en doeltreffende uitvoering vraagt hierom. Het programma wordt uitgevoerd in regionale saneringsplannen. Zoals aangegeven in de Verzamelwet IenW 2019 (IJK, 2019–2020, 35 319) is vanwege de benodigde tijd voor de zorgvuldige uitvoering de indieningstermijn van de saneringsplannen verlengd naar 31 december 2023. De uitvoering van de maatregelen vindt plaats na vaststelling en vervolgens onherroepelijk worden van de saneringsplannen, waarbij vanuit efficiëntie zoveel mogelijk koppeling aan geplande werkzaamheden plaatsvindt. Dit is een doorlopend proces nu en in de komende jaren.

25

**Vraag:**

Om welke maatregelen gaat het bij de investering van 75 miljoen euro die extra nodig is voor veiligheidsmaatregelen die niet in de huidige scope van het project Maastroute 2, onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), zitten? Waarom zaten deze maatregelen niet in de oorspronkelijke scope?

**Antwoord:**

Voortschrijdend inzicht wijst uit dat de volgende maatregelen voor met name de veiligheid nu of op termijn nodig zullen zijn:

- Verbreding en verdieping van de passage Maastricht/Invaart Julianakanaal;
- Aanbrengen van aanvaarbeveiliging bij de spoorbrug Venlo
- Aanbrengen bodembescherming Julianakanaal
- Afwerken van het baggerslibdepot Lateraalkanaal.

De eerste drie maatregelen zijn nodig om de toegankelijkheid van grotere schepen en de veiligheid daarbij te borgen. De laatste maatregel heeft te maken met de verdieping van de vaargeul, waardoor meer baggerspecie in het genoemde depot geborgen is.

26

**Vraag:**

Klopt het dat de door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) naar het Ministerie van IenW overgeboekte 241 miljoen euro voor scheepvaartveiligheid (inzake wind op zee) nog niet in de begroting is terug te vinden? Zo ja, wanneer wordt dit in de begroting verwerkt? Waar is dit geld nu? Kan een onderbouwing van dit bedrag worden gegeven?

**Antwoord:**

In december 2019 hebben de ministers van EZK en IenW een afspraak gemaakt over de dekking van de kosten die moeten worden gemaakt om de risico's te mitigeren die optreden voor de scheepvaartveiligheid door de aanleg van de windmolenparken van de routekaart 2030 Wind op Zee. Die afspraak is dat EZK de no-regret kosten voor de windparken Borssele en Hollandse Kust voor de periode 2020 t/m 2029 dekt (241 miljoen euro). De componenten beslaan deels fysieke middelen, voorzien deels in personele uitbreiding en omvatten daarnaast onderzoek en monitoring. Bij voorjaarsnota 2020 zijn deze middelen toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. Deze middelen worden verantwoord onder het aanlegprogramma Vaarwegen (artikel 15.03).

27

**Vraag:**

Moet er niet juist extra geld worden uitgetrokken voor het ZuidasDok om de problemen op te lossen, de vertraging in te lopen en de aanleg te versnellen?

**Antwoord:**

In de kamerbrief van 26 maart 2020 (TK19–2020, 32 668, nr. 15) bent u geïnformeerd over het financieel tekort op het project ZuidasDok en het advies van mw. Dekker waarin zij aangeeft dat de nationale welvaart van Nederland groeit bij voortzetting van het project ZuidasDok. Het beeld is dat de vertraging niet meer kan worden ingelopen. Om het project beter beheersbaar te maken hebben de gezamenlijke opdrachtgevers besloten om het project serieel in werkpakketten uit te voeren in plaats van integraal. Daarmee wordt de complexiteit teruggedrongen en wordt de beheersbaarheid vergroot. Gevolg van de noodzaak om het project in werkpakketten serieel uit te voeren is dat de totale realisatietijd van het project toeneemt.

28

**Vraag:**

Aan welke maatregelen worden de middelen voor klimaatneutrale netwerken besteed?

**Antwoord:**

Met uw Kamer heb ik de transitiepaden waarop we werken aan klimaatneutrale en circulaire netwerken gedeeld (IENW/BSK-2020/91674). Het betreft de transitiepaden kunstwerken, bouwplaats & bouwlogistiek, kustlijn- en vaargeulonderhoud en bovenbouw spoor. Deze transitiepaden zijn sturend in de keuze van de maatregelen. Voor ieder transitiepad is bekeken welke maatregelen het meest kansrijk zijn. Voor de middelen van 2021 ligt de focus op oplossingen en maatregelen die in de markt beschikbaar zijn en ook passen bij de gewenste beweging richting 2030. Voorbeelden van beoogde maatregelen: Hergebruik van spoormaterialen, minder emissies door stimuleren niet fossiele brandstoffen baggerschepen en bouw materieel, circulair ontwerp kunstwerken en aanbrengen van wegverhardingen met een lagere CO<sub>2</sub>-footprint. De maatregelen kunnen zichzelf bewijzen via concrete toepassing, op hun effecten voor duurzaamheid en klimaat als ook op andere aspecten.

29

**Vraag:**

Wat zijn de aandachtspunten voor de verdere ontwikkeling van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA)? Welke meerwaarde zal naar verwachting de SEA bieden voor het ministerie en voor de Kamer? In welk opzicht wordt de SEA meer dan een overzicht van evaluaties?

**Antwoord:**

Ons doel is om met de SEA te komen tot betere en meer bruikbare inzichten in de maatschappelijke toegevoegde waarde op belangrijke beleidsthema's, het meer benutten van dit inzicht en daarmee uiteindelijk hogere maatschappelijke toegevoegde waarde van beleid. In de criteria voor een goede SEA, die zijn opgenomen in de derde voortgangsrapportage van de operatie Inzicht in Kwaliteit (3 april 2020), is opgenomen dat alle belangrijke thema's zijn vertegenwoordigd, hiervoor inzichtelijk wordt gemaakt wat de stand van en behoefte aan inzicht is en op basis hiervan een agendering wordt gemaakt met hoe zo relevant mogelijke inzichten worden verzameld. Hiermee wordt beoogd relevantere inzichten te verzamelen op de juiste momenten voor verantwoord en leren op een bij het beleidsthema passende wijze. Voor lenW en de Kamer moet dit leiden tot betere en meer bruikbare inzichten die bijdragen aan de maatschappelijke toegevoegde waarde voor de beleidsthema's. Bovendien biedt de SEA meer handvaten aan het departement en de Kamer om de inzichtbehoefte in kaart te brengen en op basis hiervan prioriteiten aan te brengen in de agendering. In de begroting van 2021 is een eerste verbeteringsrichting het hierboven beschreven kader voor de SEA waar de komende tijd verder aan zal worden gewerkt. In de vierde voortgangsrapportage van de operatie Inzicht in Kwaliteit die voor het einde van de kabinetsperiode aan de Kamer zal worden toegestuurd door de Minister van Financiën zal verder stil worden gestaan bij verdere ontwikkeling van de SEA.

30

**Vraag:**

Bent u bereid om de SEA meer uit te werken voor de mobiliteitsonderwerpen, aangezien dat nu nauwelijks het geval is en deze het overgrote deel van de begroting beslaan?

**Antwoord:**

Uiteraard ben ik bereid dit nader uit te werken én daar wordt ook al aan gewerkt. Zeker omdat mobiliteitsonderwerpen het overgrote deel van de begroting beslaan, is een gedegen opzet en uitvoering van de SEA van belang. De organisatie hiervan kost tijd. In die zin is de eerste DGMO SEA een kleine start voor hogere ambities. En zoals in de ontwikkelparagraaf te lezen valt biedt dit de kans om te leren van anderen, en dit schept ook de ruimte om de beleidsevaluatiefunctie anders in te richten en beter te verankeren in de organisatie.

31

**Vraag:**

Kan in de definitieve SEA de keuze (en afbakening) van onderwerpen en de timing van de evaluaties beargumenteerd worden?

**Antwoord:**

De SEA is nog in ontwikkeling. In de kabinetsreactie op het ARK rapport «Inzicht in publiek geld 2», van mei jl. is een toelichting gegeven op het ontwikkelpad. De vakdepartementen zijn daarbij volgend op hetgeen de kadersteller (MinFin) voorschrijft in de RBV. Optimale timing en het in te zetten instrumentarium zijn daarbij aandachtspunten. Zo ligt het in de rede om voor het instrument Publieke Waarde Scan (PWS) te kiezen als niet zoals bij een reguliere beleidsdoorlichting de focus op één beleidsartikel centraal ligt, maar ook (departements)overstijgende aspecten in ogenschouw worden genomen.

32

**Vraag:**

Op welke manier zal de Kamer worden betrokken bij het identificeren van strategische evaluatiethema's en bij het bepalen van logische evaluatiemomenten?

**Antwoord:**

De Kamer heeft de SEA ontvangen als onderdeel van de begroting en wordt daarmee uitgenodigd om als onderdeel van de begrotingsbehandeling eventuele verdere vragen en opmerkingen mee te geven voor de SEA van dit jaar of voor de verdere ontwikkeling van de SEA.

33

**Vraag:**

Welke evaluaties hebben een interdepartementaal karakter en welke raakvlakken met andere departementen zullen in de evaluaties worden meegenomen?

**Antwoord:**

Veel lenW-evaluaties, wellicht zelfs de meeste, kennen elementen waar inzichten en ervaringen van andere ministeries bij worden betrokken, dit is ook haast kenmerkend voor de positionering van lenW in het maatschappelijk veld. Bij issues rond milieu en veiligheid kan het bijvoorbeeld gaan om zowel VWS, EZK, LNV als BZK. Niet in de laatste plaats kan de kwaliteit van evaluaties worden verrijkt met bevindingen van andere overheden, dit geldt met name voor Water waar de effectiviteit van het beleid slechts geoptimaliseerd kan worden door zowel gemeenten, provincies als waterschappen te betrekken.

34

**Vraag:**

Wanneer kan de Kamer een beeld verwachten van eventuele gevolgen van de beschikbaarheidsvergoeding voor de lenW-begroting in 2021 (bijvoorbeeld bij een nota van wijziging of de eerste supplettoire begroting)?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 12.

35

**Vraag:**

Als de regering overgaat tot het opkopen van emissierechten van boeren om snelwegverbredingen door te kunnen laten gaan, moet dit geld dan worden opgebracht door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) of door het ministerie lenW? Worden daarmee niet alle wegenprojecten (en vliegvelden, woningbouw et cetera) duurder?

**Antwoord:**

In beginsel worden maatregelen ter mitigatie van effecten van projecten, zoals externe saldering met agrariërs voor de mitigatie van stikstofdepositie, gefinancierd vanuit het voor het project vastgestelde budget. Een beperkt aantal MIRT-projecten kan een beroep doen op de ruimte uit het stikstofregistratiesysteem (SSRS). De depositieruimte in het SSRS zal worden aangevuld met een deel van de depositiereductie dankzij de warme sanering van de varkenshouderij. Dit wordt gefinancierd door enerzijds een ophoging van € 60 mln. van het subsidieplafond voor de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen, afkomstig vanuit de middelen die uitvoering moeten geven aan het Urgendavonnis (Zie Kamerstuk 35 234, nr. 1 en 2 en Kamerstuk 35 334, nr. 1) en anderzijds middelen die het kabinet beschikbaar heeft gesteld voor het bronmaat-

gelenpakket in het kader van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek (kamerstuk 35 334, nr. 82 en nr. 118).

36

**Vraag:**

Wat is het totale bedrag uit de lenW-begroting dat bijdraagt aan het realiseren van de afspraken in het Klimaatakkoord?

**Antwoord:**

Het totale bedrag dat in de periode 2021–2025 bijdraagt aan het realiseren van de afspraken in het Klimaatakkoord op de beleidsbegroting lenW is € 653 mln. Daarnaast is voor Fietsparkeren totaal € 75 mln. beschikbaar op het Infrafonds verdeeld over de jaren 2021, 2022 en 2023.

37

**Vraag:**

Kan inzicht worden gegeven in de verwachte bijmenging van biobrandstoffen voor 2021?

**Antwoord:**

De jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer verplicht een percentage hernieuwbare energie ten opzichte van het totale brandstofgebruik in voornamelijk wegvervoer in een kalenderjaar. Vooruitkijkend naar 2021 valt het moeilijk te voorspellen hoe de markt zich zal ontwikkelen door de Coronacrisis. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) monitort deze situatie mede op basis van de CBS-cijfers en gesprekken met de markt. De definitieve cijfers over het kalenderjaar 2021 zijn medio maart 2022 bij de NEa bekend. In 2021 ben ik voornemens de jaarverplichting vast te stellen op 17,5%.

38

**Vraag:**

Kan inzicht worden gegeven in de verkoop van de brandstoffen E5 en E10 in het jaar 2020?

**Antwoord:**

Wij hebben geen officiële data waarmee onderscheid gemaakt kan worden tussen de verkoop van E5 en E10. De rapportage van de NEa over 2019 (Kamerstuk 32 813, nr. 571) geeft weer dat er 32,5 PJ hernieuwbare energie fysiek aan de Nederlandse markt voor vervoer is geleverd. De rapportage geeft aan dat 20% hiervan bestaat uit benzinevervangers. Dit is voornamelijk ethanol en kan zowel in E5 als in E10 zijn ingezet.

39

**Vraag:**

Kan worden toegelicht in hoeverre de bijmenging van biobrandstoffen afgelopen jaar heeft bijgedragen aan de doelstelling hernieuwbare energie in 2021?

**Antwoord:**

Het CBS rapporteert jaarlijks over de voortgang voor het behalen van de doelstellingen voor hernieuwbare energie. Dit doet het CBS op basis van haar eigen statistieken en de gegevens van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Deze cijfers worden door CBS vervolgens gebruikt om de bijdrage van wegvervoer en biobrandstoffen in de totale verplichting voor hernieuwbare energie te bepalen. De cijfers over een kalenderjaar zijn altijd het daarop volgende jaar beschikbaar, in de periode april-mei. Bij de laatst beschikbare gegevens over 2019 bedroeg het aandeel hernieuwbare energie in vervoer 14,7% van het totale aandeel hernieuwbare energie in Nederland. Dit was volledig gerealiseerd door biobrandstoffen.

40

**Vraag:**

Kan inzichtelijk worden gemaakt wat in 2019, 2020 en naar verwachting in 2021 geïnvesteerd gaat worden in onderhoud van infrastructuur?

**Antwoord:**

In onderstaande tabel zijn de realisaties 2019 en de verwachte realisaties voor 2020 en 2021 voor instandhouding opgenomen. De realisaties voor 2019 zijn terug te vinden in de bijlage instandhouding bij het jaarverslag 2019 van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. De bedragen voor de jaren 2020 en 2021 zijn terug te vinden in de bijlage instandhouding in de begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

	2019	2020	2021
Wegen	721.342	848.817	971.873
Spoor	1.457.826	1.510.448	1.497.541
Vaarwegen	373.182	448.128	421.184
Water	208.239	219.429	222.992

41

**Vraag:**

Kan inzichtelijk worden gemaakt wat het bedrag aan achtergesteld onderhoud is anno 2020?

**Antwoord:**

De omvang van het uitgesteld en achterstallig onderhoud wordt aan het eind van elk jaar bepaald en in het jaarverslag over dat jaar gepresenteerd. De omvang van het uitgesteld en achterstallig onderhoud per 31 december 2019 was:

**Realisatie uitgesteld onderhoud (bedragen x € 1 miljoen)**

	Volume uitgesteld onderhoud	Waarvan achterstallig
Hoofdwegennet	552	7
Hoofdvaarwegen	493	3
Hoofdwatersysteem	106	8
Totaal	1.151	18

Over de stand ultimo 2020 zal ik u informeren in het jaarverslag over 2020.

42

**Vraag:**

Kan worden toegelicht welke pilots naar andere vormen van betalen voor gebruik van automobilititeit hebben plaatsgevonden?

**Antwoord:**

In het AO MIRT gehouden op 25 juni 2020 heb ik de stand van zaken rondom de pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling aangegeven. Daarbij heb ik de grote impact van Corona op de pilots weergegeven. De pilot «verhandelbare parkeerrechten», uitgevoerd door de ANWB op eigen terrein, was al voor de COVID19 pandemie afgerond. Twee pilots waren in juni tot nader order uitgesteld vanwege de coronamaatregelen. Het ging daarbij om de pilot «ridesharing» en de pilot «variabele bijtelling op basis van privékilometers». In augustus is alsnog de pilot «variabele bijtelling op basis van privékilometers» van start gegaan. Zoals in juni aangegeven zullen de overige twee pilots niet uitgevoerd gaan worden. Dat betreft de pilot inclusieve variabele bijtelling en de pilot tradable green days.

43

**Vraag:**

Welke resultaten hebben deze pilots naar andere vormen van betalen voor gebruik van automobilititeit opgeleverd?

**Antwoord:**

De resultaten van de pilot «verhandelbare parkeerrechten» zijn in 2020 geanalyseerd en zullen binnenkort bekend worden gemaakt. Wat de pilot variabele bijtelling op basis van privékilometers betreft, deze pilot is pas enkele maanden onderweg. Omstreeks eind december zal er een tussentijdse rapportage opgeleverd worden.

44

**Vraag:**

Kan een overzicht verstrekt worden van alle nationale programma's die lopen in het kader van water (bijvoorbeeld in een tabel) en aangegeven worden wat de overeenkomsten, verschillen en doelstellingen zijn?

**Antwoord:**

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste nationale programma's die lopen in het kader van water, met daarbij aangegeven de doelstelling en korte omschrijving van deze programma's. Deze programma's worden niet alleen door het Rijk opgeleverd, maar vaak in samenwerking met andere overheden. Naast waterprogramma's op nationaal niveau, werken regio en Rijk aan gebiedsgerichte uitwerkingen, zoals bijvoorbeeld de gebiedsagenda's Grote Wateren.

Indachtig de NOVI kiezen andere sectorale nationale programma's en gebiedsgerichte agenda's een integrale aanpak en betrekken wateropgaven zoals bijvoorbeeld programma Natuur, programma landelijk gebied etc. Voor een nadere toelichting op de programma's en een overzicht van alle programma's waarmee de NOVI zal worden uitgevoerd verwijs ik naar de Uitvoeringsagenda Nationale Omgevingsvisie 2021–2024 (Kamerstukken II 2020/21, 34 682, 53).

Programma's	Doelstelling en korte toelichting
Nationaal Water Programma 2022–2027 (NWP)	Biedt samenhang en overzicht door de hoofdlijnen van het waterbeleid en de kaders voor het waterbeheer en uitvoering te schetsen, en de raakvlakken van water met andere sectoren.
Deltaprogramma	Samenwerkingsprogramma van Rijk en Regio dat werkt aan bescherming tegen overstromingen, zorgt voor een toekomstbestendige zoetwatervoorziening en stimuleert een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting.
Programma Noordzee 2022–2027	Het vinden van de juiste maatschappelijke balans in de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordzee, die efficiënt en veilig is en past binnen de randvoorwaarden van een gezond ecosysteem.
Programma Integraal Riviermanagement (IRM)	Een toekomstbestendig riviersysteem dat meervoudig bruikbaar is en als systeem goed functioneert.
Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)	De programmering van het versterken van waterkeringen.
Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW)	Om in 2050 te komen tot toekomstbestendige grote wateren met hoogwaardige natuur die goed samengaat met een krachtige economie.

Programma's	Doelstelling en korte toelichting
Delta-aanpak Waterkwaliteit	Het verbeteren van de waterkwaliteit en het geven van een extra impuls aan het realiseren van de doelen in de KRW. Ook nieuwere uitdagingen zoals opkomende probleemstoffen en medicijnresten worden aangepakt.

45

**Vraag:**

Wordt de grondwaterstand in de droogste gebieden verhoogd?

**Antwoord:**

Het doel is om in gebieden met grote droogteproblemen door te lage grondwaterstanden de grondwaterstand te verhogen. Hoe dit vorm krijgt, is maatwerk per gebied.

46

**Vraag:**

Ligt de prioriteit bij droogtebestrijding bij het verschuiven naar water vasthouden in plaats van doorvoeren?

**Antwoord:**

Ja.

47

**Vraag:**

Wat zijn de consequenties van het advies van de commissie-Boelhouwer?

**Antwoord:**

Zie antwoord onder 48.

48

**Vraag:**

Wanneer kan de Kamer de uitkomst van de consultatieronde van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) met betrekking tot het advies van de commissie over de geborgde zetels precies verwachten en wat zijn de mogelijke scenario's na deze consultatieronde?

**Antwoord:**

De geborgde zetels vormen een thema dat veel partijen raakt en bezighoudt. Daarom heb ik het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) gevraagd een consultatieronde te starten over het advies van de commissie Boelhouwer over geborgde zetels in waterschapsbesturen. Naar verwachting is het rapport van het OFL begin december gereed. Ik zal u over de uitkomst informeren.

49

**Vraag:**

Wordt het besluit dat peilbeheer niet langer functie volgt, maar prioritair wordt ingezet op vermindering van de watervraag, nader uitgewerkt in het proces van waterbeschikbaarheid?

**Antwoord:**

Ja.

50

**Vraag:**

Welke rol neemt het Rijk op zich in het proces van waterbeschikbaarheid en hoe wordt de koppeling gelegd met het natuur- en landbouwbeleid?



**Antwoord:**

Het Rijk is trekker en regisseur van het Deltaprogramma Zoetwater als geheel en bepaalt samen met de regio's de kaders en afspraken voor de uitwerking van waterbeschikbaarheid. De concrete uitwerking vindt in de regio's plaats onder leiding van de provincies en de waterschappen, waarbij ook de koppeling met natuur- en landbouwbeleid wordt gelegd. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de uitwerking van waterbeschikbaarheid in het hoofdwatersysteem, dat door Rijkswaterstaat wordt beheerd. Rijkswaterstaat werkt daarbij samen met de waterschappen, vanwege de onderlinge afhankelijkheid van het hoofdwatersysteem en het regionale watersysteem, en samen met gebruikers die rechtstreeks water aan het hoofdwatersysteem onttrekken.

51

**Vraag:**

Welke maatregelen worden er genomen om de norm voor waterveiligheid voor 2050 te behalen en hoe verhouden die zich tot de ambities op het vlak van de integrale aanpak?

**Antwoord:**

Binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) werken de waterschappen en Rijkswaterstaat aan het versterken van de dijken zodat deze uiterlijk in 2050 voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen uit de Waterwet. Bij het uitvoeren van de dijkversterkingsprojecten wordt zo integraal mogelijk gewerkt door de verantwoordelijke waterbeheerders. Zo biedt de brede, integrale aanpak van verkenningen de kans aan betrokken partijen, zoals medeoverheden en belangenorganisaties, om de ruimtelijke kwaliteit bij een dijkversterkingsproject en andere doelen en ambities een plaats te geven. Daarnaast worden gemeenten en provincies vroegtijdig over de programmering geïnformeerd, zodat zij de tijd hebben om te beoordelen of er kansen zijn om hun ambities te koppelen aan de versterkingsmaatregelen. Voorbeelden van projecten waarbij samenwerking is gezocht met gebiedspartners zijn de Grebbedijk en Prins Hendrik Zanddijk.

52

**Vraag:**

Kan de ex-ante-evaluatie van de plannen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW) eerder worden uitgevoerd dan de inspraakperiode (maart-september 2021) plaatsvindt, zodat de effecten bekend zijn tijdens de inspraak?

**Antwoord:**

De ex ante evaluatie betreft de inzet vanuit de Kaderrichtlijn Water, de Beleidsnota Drinkwater en het 7e Actieprogramma Nitraatrichtlijn. De bouwstenen zijn begin 2021 beschikbaar. Daarom lukt het niet om de evaluatie af te ronden voor de start van de inspraakperiode voor de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen voor de Kaderrichtlijn Water. Zodra er tussenresultaten bekend zijn, zullen deze gedeeld worden met de betrokken partijen.

53

**Vraag:**

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

**Antwoord:**

IenW heeft de indiening van voorstellen op het gebied van infrastructuur voor het NGF gecoördineerd.

De beoordeling van de projecten die zijn ingediend bij het NGF vindt plaats door een onafhankelijke beoordelingsadviescommissie. Daarin zijn geen departementen vertegenwoordigd. De beoordelingsadviescommissie komt met een zwaarwegend advies aan het Kabinet met betrekking tot honorering van de voorstellen. De honorering van de voorstellen moet te allen tijde passen binnen het kabinetsbeleid.

54

**Vraag:**

Welke mogelijkheden zijn er om het «gat» van 100 miljoen euro te dichten dat ontstaat door het naar voren halen van de tweede tranche van 100 miljoen euro, waardoor er per saldo tot 2030 nog 300 miljoen euro rijksbijdrage van de totaal 500 miljoen euro overblijft voor de invulling van maatregelen die volgen uit de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid?

**Antwoord:**

De medeoverheden hebben in de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid veel goede plannen ingediend die de infrastructuur verkeersveiliger maken, vaak al op korte termijn. Ik vind het belangrijk dat deze plannen kunnen worden uitgevoerd. Hiermee geven wij gezamenlijk op korte termijn een significante impuls aan de verkeersveiligheid. Vandaar dat ik het plafond van de regeling heb verhoogd door geld uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid naar voren te halen. Hoewel het kasritme door het naar voren halen van de eerste tranche verandert worden de middelen zoals gepland aan verkeersveiligheid besteed. Per saldo verandert het totaalbedrag (500 mln. euro) van de investeringsimpuls dan ook niet. Op dit moment zijn er geen concrete mogelijkheden om aanvullende middelen vrij te maken voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid.

55

**Vraag:**

Hoeveel van de rijksbijdrage van in totaal 500 miljoen euro wordt besteed aan innovaties om de verkeersveiligheid te verbeteren, en aan welke innovaties specifiek? Wanneer worden de effecten op de verkeersveiligheid daarvan verwacht?

**Antwoord:**

10% van het budget van de investeringsimpuls kan worden ingezet voor vernieuwende maatregelen (€ 50 mln.). Ik ben in overleg met de medeoverheden over de kaders en inhoudelijke invulling van deze middelen.

Mijn inzet is om deze voor zomer 2021 vast te stellen, waarna de middelen kunnen worden ingezet. Daarbij kan gedacht worden aan projecten gericht op gedrag en technologie of experimenten vooruitlopend op definitieve inrichtingsmaatregelen.

Dan wordt ook duidelijk wanneer effecten op de verkeersveiligheid kunnen worden verwacht.

Daarnaast zet ik mij ook op andere manieren in voor innovatie bijvoorbeeld via de pilots veilig fietsen naar school en spreek ik met aanbieders van routeplanners en navigatiesystemen om afspraken te maken over het bevorderen van de verkeersveiligheid via navigatie, bijvoorbeeld rond scholen.

56

**Vraag:**

Wat zijn de operationele doelen als het gaat om het beleidsartikel circulaire economie?

**Antwoord:**

In 2016 heeft het kabinet besloten om aan te sturen op een volledig circulaire economie in 2050. In het Rijksbrede Programma Circulaire Economie «Nederland circulair 2050», is daarvoor als tussendoel opgenomen om in 2030 50% minder abiotische primaire grondstoffen (mineralen, fossielen en metalen) te gebruiken.

Om deze beleidsdoelen te realiseren, is het nodig om deze uit te werken en te concretiseren zodat ook de monitoring erop kan aansluiten. Inmiddels is een proces gestart om de doelstellingen voor het beleid ten aanzien van een circulaire economie nader te concretiseren en uit te werken in samenwerking met de betrokken overheden en maatschappelijke actoren. Over de resultaten van het doelenproces zal de Kamer voor de zomer van 2021 worden geïnformeerd. De resultaten van dit proces zullen ook uitgewerkte en geconcretiseerde operationele doelen omvatten.

57

**Vraag:**

Is er een aanpassing nodig van de Europese btw-richtlijn om de btw op reparaties te verlagen?

**Antwoord:**

In de limitatieve bijlage III van de BTW-richtlijn 2006/112 worden de diensten genoemd waarvoor een lidstaat een laag btw-tarief mag hanteren. Reparatiediensten zijn hierin niet vermeld. Alleen op kleine hersteldiensten met betrekking tot fietsen, schoeisel, lederwaren, kleding en huishoudlinnen mag het verlaagd tarief worden toegepast. In Nederland geldt hiervoor reeds het lage btw-tarief van 9%. Er is een aanpassing van de richtlijn nodig om ook andere reparaties in aanmerking te laten komen voor het lage btw-tarief.

58

**Vraag:**

Waarom is een aanpassing nodig van de Europese btw-richtlijn als de btw voor bijvoorbeeld fietsen wel al onder het lage tarief valt?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 57.

59

**Vraag:**

Kan een overzicht gegeven van de hoeveelheid metalen die wordt geïmporteerd? Welke metalen zijn dat en waar komen deze metalen vandaan? Door welke sectoren worden deze metalen gebruikt?

**Antwoord:**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beheert zelf geen overzicht van de import van metalen, de herkomst van die metalen en de toepassing ervan in Nederland. Cijfers over de import van metalen zijn te vinden in de Statline databank van het CBS. Deze informatie is openbaar en gratis beschikbaar. Bijgaande tabel toont een met behulp van Statline verkregen overzicht van alle productgroepen die vallen onder categorie XV «Onedele metalen en werken daarvan». De cijfers van 2019 zijn nog voorlopige cijfers, maar lijken in lijn met die van 2018.

Opgemerkt moet worden dat zowel ruwe grondstoffen, halffabricaten als afvalstoffen onder de genoemde hoeveelheden kunnen vallen. Ook de herkomst kan dus zeer divers zijn, bijv. van bedrijven die nieuw metaal uit erts produceren, bedrijven die van metaal bepaalde producten maken of sloopwerkzaamheden waarbij metaalafval ontstaat. Bovendien wordt een

groot deel van het geïmporteerde metaal ook weer geëxporteerd, waarbij Nederland dus fungeert als doorvoerland.

Belangrijke sectoren die de genoemde metalen toepassen, zijn de weg- en waterbouw, de woning- en utiliteitsbouw, de offshore-industrie, de industriële-installatiebouw, de automobielenindustrie, de scheepsbouw, de windmolenbouw, de machinebouw en de productie van elektrische en elektronische apparatuur.

Overzicht van alle productgroepen die vallen onder categorie XV «Onedele metalen en werken daarvan»; bron: Statline.

		2018	2019
Goederencategorie		Invoer	Invoer
		kiloton	kiloton
72	Gietijzer, ijzer en staal	12.112	12.015
73	Werken van gietijzer, van ijzer en van staal	2.803	2.728
74	Koper en werken van koper	355	359
75	Nikkel en werken van nikkel	58	44
76	Aluminium en werken van aluminium	2.075	1.933
78	Lood en werken van lood	30	40
79	Zink en werken van zink	312	389
80	Tin en werken van tin	8	7
81	Andere onedele metalen	66	58
82	Gereedschap	110	113
83	Allerlei werken van onedele metalen	252	266
<b>Totaal (kiloton)</b>		<b>18.181</b>	<b>17.951</b>

60

**Vraag:**

Hoeveel CO<sub>2</sub> en grondstoffen kunnen er worden bespaard als de overheid in 2030 volledig circulair inkoop?

**Antwoord:**

Voor de rijksoverheid heeft KPMG in 2017 een quick scan uitgevoerd naar de eigen CO<sub>2</sub>-uitstoot en het eigen grondstoffengebruik van de rijksoverheid, en dus naar de maximaal mogelijke besparing die kan worden gehaald met de eigen inkoop en bedrijfsvoering. Dit is voor 2017 ingeschat op 1,8 Mton CO<sub>2</sub>eq en 3 Mton aan grondstoffen. Hierin zitten ook andere vormen van duurzame inkoop, zoals de inkoop van duurzame energie en elektrisch vervoer.

Voor de andere overheden heeft CE Delft begin dit jaar een quick scan uitgevoerd naar de eigen CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle gemeenten, provincies en waterschappen samen. Deze wordt ingeschat op 2,7–3,1 Mton CO<sub>2</sub>eq. Het grondstoffengebruik van de andere overheden is niet bekend.

Op dit moment loopt een spendanalyse waarin de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het grondstoffengebruik van alle overheden samen verder in kaart wordt gebracht, zowel in Nederland zelf als in de keten. In maart 2021 worden de resultaten hiervan verwacht.

61

**Vraag:**

Hoeveel CO<sub>2</sub> en grondstoffen kunnen er worden bespaard als de btw op reparaties naar het lage tarief gaat?

**Antwoord:**

Reparatie- en herstel van schoeisel en lederwaren, repareren van kleding en huishoudlinnen, reparatie van fietsen en een aantal werkzaamheden op het gebied van woningonderhoud en herstel, vallen nu onder het lage BTW-tarief. Andere reparatiediensten zoals de reparatie van auto's of

elektrische apparaten niet. Het is niet bekend hoeveel het lage BTW-tarief bijdraagt aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het gebruik van grondstoffen.

62

**Vraag:**

Waarom geldt statiegeld niet voor alle glazen bierflesjes, ondanks dat er een standaardmodel, namelijk de Bruine Nederlandse Retourfles (BNR-fles), bestaat die kleine producenten ook kunnen gebruiken?

**Antwoord:**

Voor glazen flessen is er geen wettelijk verplicht statiegeld. Het systeem dat nu bestaat voor hervulbare bierflesjes en voor glazen frisdrankflessen in de horeca, is op vrijwillige basis. Deze flessen worden in de praktijk tot wel 20 keer opnieuw gebruikt en blijven vaak meerdere jaren in omloop. Ik vind dit systeem een voorbeeld van een circulaire verpakkingketen en wil het hergebruik van glazen flessen en het daaraan gekoppelde statiegeldsysteem borgen en verder stimuleren. Dit wil ik doen door middel van een circulaire doelstelling, waarover ik uw Kamer op 2 juli 2020 reeds heb geïnformeerd (Kamerstukken 28 694/30 872, nr. 136). In een circulaire doelstelling mag ook hergebruik worden meegeteld. Ik neem daarom met ingang van 2021 een circulaire doelstelling van 86% op in het Verpakkingenbesluit.

63

**Vraag:**

Hoeveel procent van de glazen verpakkingen wordt op dit moment gerecycled middels de nieuwe Europese meetmethode?

**Antwoord:**

De WUR heeft vorig jaar onderzoek gedaan naar de effecten van de verschuiving van de meetmethode. In dat onderzoek is gerekend met de resultaten van 2017, omdat de resultaten over 2018 nog niet beschikbaar waren.

Uit het onderzoek bleek dat er in 2017 volgens de nieuwe meetmethode 71% van de glazen verpakkingen is gerecycled.

64

**Vraag:**

Hoeveel procent van de plastic verpakkingen wordt op dit moment gerecycled middels de nieuwe Europese meetmethode?

**Antwoord:**

De WUR heeft vorig jaar onderzoek gedaan naar de effecten van de verschuiving van de meetmethode. In dat onderzoek is gerekend met de resultaten van 2017, omdat de resultaten over 2018 nog niet beschikbaar waren.

Uit het onderzoek bleek dat er in 2017 volgens de nieuwe meetmethode tussen de 35–39% van het kunststof verpakkingafval is gerecycled.

65

**Vraag:**

Hoeveel procent van de kartonnen verpakkingen wordt op dit moment gerecycled middels de nieuwe Europese meetmethode?

**Antwoord:**

Ik heb vorig jaar de WUR onderzoek laten doen naar de gevolgen van de verschuiving van de meetmethode. De WUR heeft gerekend op basis van de gegevens over 2017, omdat de cijfers over 2018 toen nog niet beschikbaar waren. Volgens het onderzoek van de WUR dat ik u samen

met mijn brief van 2 juli 2020 over de recyclingdoelen heb aangeboden, wordt er op basis van de nieuwe meetmethode ongeveer 87% gerecycled.

66

**Vraag:**

Hoeveel procent van de metalen verpakkingen wordt op dit moment gerecycled middels de nieuwe Europese meetmethode?

**Antwoord:**

Op dit moment wordt door de WUR onderzocht hoeveel procent van de metalen verpakkingen op dit moment gerecycled wordt op basis van de nieuwe meetmethode. Ik verwacht dit onderzoek dit jaar te kunnen afronden, waarna ik uw Kamer zal informeren.

67

**Vraag:**

Hoeveel budget is er in totaal rijksbreed vrijgemaakt om de plastic soep tegen te gaan?

**Antwoord:**

Het kabinet is van mening dat de «plastic soep» en andere vormen van plastics in het milieu een groot en groeiend probleem zijn. Daartoe zet het kabinet zich zowel in nationaal als internationaal verband in op het sluiten en verduurzamen van de kunststofketen, zodat kunststoffen niet in het milieu terechtkomen (onder andere met het Plastic Pact NL, het Europees Plastic Pact en de introductie van statiegeld op kleine plastic flesjes). Meer direct heeft Nederland een mariene strategie vastgesteld die voortvloeit uit de Europese Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). De kosten voor de uitvoering van het nieuwe programma van maatregelen 2022–2028 worden geraamd tussen de 560–685 k euro per jaar. Dit is inclusief 250k voor de Zwerfvuilophaalregeling ter ondersteuning van opruimacties, maar exclusief het geld voor de kennisagenda. Tijdens de huidige KRM periode 2016–2022 gaat er veel geld naar die kennisagenda, circa 1,5 miljoen euro, voor zwerfvuil. Dit werd gefinancierd uit overheids-gelden en het Visserijfondsgeld (75%). Daarnaast is er voor de aanpak van microplastics 10 miljoen euro beschikbaar gesteld uit het Deltafonds voor de periode 2018–2021. Vanuit het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu bestaat er een continue inzet van 50.000 euro per jaar.

68

**Vraag:**

Is er ooit onderzoek gedaan naar de effecten van statiegeld op glazen wijnflessen en wat waren de resultaten?

**Antwoord:**

In het onderzoek dat in 2017 door CE Delft is uitgevoerd naar de kosten en effecten van statiegeld, zijn acht varianten onderzocht. In vier varianten zijn naast plastic flesjes en blikjes ook eenmalige glazen flessen meegenomen. De effecten van een statiegeldsysteem voor eenmalig glas op de glasrecycling zijn beperkt en ook zijn deze systemen duurder (6,5 tot 12 eurocent per fles).

De meerwaarde van bestaande vrijwillige statiegeldsystemen voor glas, is dat de ingenomen glazen flessen worden hergebruikt. In het onderzoek van CE Delft is niet onderzocht of statiegeld op glazen wijnflessen mogelijk kan maken dat deze flessen meermalen worden gebruikt.

Ik wil voor glas een hoge circulaire doelstelling opnemen in het Verpakkingenbesluit. Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief over de recycleerdoelen van 2 juli 2020 (Kamerstuk 28 694, nr.136). Voor het halen

van deze doelstelling telt hergebruik mee. Mijn doel daarbij is hergebruik van glazen verpakkingen via statiegeldsystemen te borgen en verder te stimuleren.

69

**Vraag:**

Is er ooit onderzoek gedaan naar de effecten van statiegeld op drankenkartons en wat waren de resultaten?

**Antwoord:**

Nee, er is bij mijn weten geen onderzoek gedaan naar statiegeld op drankenkartons. Het invoeren van statiegeld op kleine plastic flesjes heeft als doel plastic-soep tegen te gaan. Aanleiding voor deze maatregel was onder andere de petitiemotie van de Plastic Soup Surfer. Aanvullend heeft de Kamer gevraagd om ook blikjes in het zwerfafval aan te pakken, omdat die daarin ook een substantieel aandeel vormen. Een verschuiving van blikjes en flesjes naar andere verpakkingsmaterialen, met name drankenkartons, is onwenselijk. Ik heb toegezegd verschuivingen in de markt te monitoren en indien nodig, aanvullende maatregelen te nemen. Een grootschalige verschuiving is echter niet te verwachten. Blikjes en plastic flesjes worden veelal gebruikt voor het verpakken van (koolzuurhoudende) frisdranken en bier. Het is niet aannemelijk dat deze dranken verpakt zullen gaan worden in drankenkartons; daarvoor is deze verpakking technisch ongeschikt.

70

**Vraag:**

Hoeveel procent van het budget voor het Meerjarenprogramma Bodem zal besteed worden aan de bodemverontreiniging door PFAS?

**Antwoord:**

Er lopen gesprekken met de decentrale overheden over de bodemmiddelen voor de komende jaren. Daarom is op dit moment nog niet aan te geven hoeveel procent van de bodemmiddelen besteed gaat worden aan specifieke opgaven waaronder PFAS.

71

**Vraag:**

Wordt er in het Meerjarenprogramma Bodem aandacht besteed aan het granulietdossier?

**Antwoord:**

Zoals aangekondigd in de brief van de staatsecretaris van 18 september (30 015, nr. 80) is naar aanleiding van het rapport van de heer Kuijken en de evaluatie van het Kwalibo-stelsel, een taskforce ingericht om met een plan van aanpak te komen voor de doorvoering van de benodigde verbeteringen. Op deze wijze zullen de leerpunten uit het granulietdossier worden meegenomen in het meerjarenprogramma bodem.

72

**Vraag:**

Wat zijn de operationele doelen als het gaat om het beleidsartikel bodem en ondergrond?

**Antwoord:**

Het ministerie heeft een regisserende en stimulerende rol op het bereiken van de doelstellingen voor bodem en ondergrond. Omdat de gemeenten en provincies bevoegd gezag zijn voor de wet bodembescherming, zijn met hen bestuurlijke afspraken in voorbereiding over de nadere invulling van de doelstellingen. Voor de periode tot en met 2020 waren deze

vastgelegd in een convenant. Met het aflopen van het convenant zijn nieuwe afspraken noodzakelijk. De operationele doelen zullen onder andere de afronding van de saneringsoperatie van de zogenaamde spoedlocaties betreffen, waaronder de aanpak van grondwaterverontreinigingen en een verantwoorde afbouw van IBC-saneringen (Isoleren, Beheersen en Controleren) en voormalige stortplaatsen. Ook de omgang met nieuwe stoffen zoals PFAS zal worden betrokken.

73

**Vraag:**

Op welke wijze wordt aandacht besteed aan zeer zorgwekkende stoffen in de circulaire economie?

**Antwoord:**

Zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zijn stoffen die al bij opname van een kleine hoeveelheid door mens, dier of plant op termijn ernstige gezondheidseffecten kunnen hebben, bijv. stoffen die kankerverwekkend zijn. De stoffen zijn ontwikkeld en toegepast in veel producten om een bepaalde functionaliteit te verkrijgen, bijv. buigzaamheid en onbrandbaarheid van plastic, water- en vetafstoting, kleur, licht geven. ZZS vormen een risico wanneer ze vrijkomen in het leefmilieu tijdens productie, vervoer, gebruik van producten en afvalverwerking. Het beleid is er daarom op gericht om in mondiaal en Europees verband te werken aan het zo snel mogelijk beëindigen van de productie en het gebruik van ZZS.

Veel materialen die momenteel in omloop zijn, bevatten een ZZS waarvan het gebruik inmiddels door EU-wetgeving is verboden of ingeperkt. Het gaat om producten met een relatief lange levensduur die zijn gemaakt in de jaren voordat het ZZS-karakter van de stof werd vastgesteld en wettelijke regulering plaatsvond. Deze «erfenis» (van producten met «legacy substances») vraagt de komende decennia een goede afweging bij het recyclen van materialen. Als recycling tot risico's leidt voor de gezondheid of het milieu, is vernietiging van het materiaal de beste oplossing. Dit kan door verbranding of chemische recycling. Als echter de ZZS niet uit het materiaal vrijkomt, dus een verwaarloosbaar risico oplevert, is de «klassieke», mechanische recycling veilig en scoort deze beter op het punt van CO<sub>2</sub>-uitstoot, energiegebruik en milieubelasting. De uitvoering van de benodigde risicobeoordeling bevordert het kabinet onder andere met het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP3) en met onderzoek en rapporten van het RIVM.

Het probleem dat we met ZZS hebben, is voortgekomen uit de lineaire economie, waarin producenten hun product op de markt zetten zonder te hoeven nadenken over het afvalstadium en de recycling. In een circulaire economie worden alle materiaalkringlopen gesloten en zorgt de producent bij het ontwerp van producten dat volledige en veilige recycling mogelijk is. Veilige recycling betekent het vermijden van de toepassing van ZZS of, als een ZZS echt nodig is voor een essentiële functionaliteit, het uitvoeren van de recycling op zodanige wijze dat de ZZS niet in het leefmilieu terechtkomt. Dit is waar het kabinetsbeleid, gericht op de transitie naar een volledig circulaire economie in 2050, op aanstuurt (zie bijvoorbeeld de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2020–2023: kennis- en innovatieagenda en ZZS-strategie voor de maakindustrie; circulair ontwerpen (CIRCO tracks, Safe-by-Design)). Om de realisatie van deze beleidsdoelen – veilig te recyclen producten en veilige verwerking van afvalstoffen met ZZS – te monitoren werkt het RIVM aan een systematiek. Dit gebeurt in het kader van de opdracht die het kabinet heeft gegeven aan het PBL voor de opzet van de monitoring van de transitie naar een circulaire economie.



74

**Vraag:**

Op welke wijze wordt PFAS in producten beperkt vanaf 2021? Waarom wordt er niet voor gekozen om het gebruik van alle PFAS-stoffen in producten te verbieden?

**Antwoord:**

In mijn brief van 18 september jl. heb ik de procedure rond de PFAS-restrictie in Europees verband (middels de REACH-wetgeving) uiteengezet. Nederland zal samen met Duitsland, Denemarken, Zweden en Noorwegen in 2022 een restrictievoorstel (voorstel voor verbod) indienen voor alle niet-essentiële toepassingen van PFAS.

75

**Vraag:**

Zal de volledige groep PFAS-stoffen worden verboden, gezien de grote gezondheidsgevolgen die zij opleveren?

**Antwoord:**

De inzet is om een restrictievoorstel (REACH-wetgeving) in te dienen voor alle niet-essentiële toepassingen van PFAS. Voor die toepassingen gaat derhalve een Europees verbod voor alle PFAS-stoffen gelden. Dit geldt niet voor PFAS in toepassingen die essentieel zijn voor bijvoorbeeld veiligheid, gezondheid of het milieu. Zo nodig kunnen voor die toepassingen beheersmaatregelen worden opgelegd om schade aan gezondheid of milieu te voorkomen.

76

**Vraag:**

Hoeveel CO<sub>2</sub> kan er worden bespaard als het milieubeleid optimaal gehandhaafd zou worden?

**Antwoord:**

Emissie van CO<sub>2</sub> wordt niet gereguleerd via de milieuvergunning. Grotere bedrijven vallen onder het Europese systeem voor emissiehandel (EU ETS). Om CO<sub>2</sub> te mogen uitstoten moeten de ETS-bedrijven een emissievergunning aanvragen en voor nieuwe activiteiten moeten zij rechten kopen om een hoeveelheid broeikasgassen te mogen uitstoten. Gezien de vergunningplicht in het kader van EU ETS, is opname van emissie-eisen voor CO<sub>2</sub> in de milieuvergunning juridisch niet mogelijk. De Nederlandse emissieautoriteit (NEA), een agentschap van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), is het bevoegd gezag voor deze CO<sub>2</sub>-emissiehandel. De ILT heeft hierin geen rol. Voor verdere vragen hierover verwijs ik u naar mijn collega van EZK.

77

**Vraag:**

Hoeveel budget is er nodig om het milieubeleid optimaal te handhaven?

**Antwoord:**

Om tot een «optimale» handhaving te komen worden constant afwegingen gemaakt tussen inhoudelijke prioriteiten, financiële middelen en effectiviteit. Risico analyses zijn het uitgangspunt om keuzes te maken voor de inzet van middelen en het bepalen van het budget. Bij de prioriteitstelling zijn politieke wensen medebepalend.

78

**Vraag:**

Klopt het dat de door het Ministerie van EZK naar het Ministerie van IenW overgeboekte 241 miljoen euro voor scheepvaartveiligheid (in verband

met wind op zee) nog niet in de begroting terug te vinden is? Zo ja, wanneer wordt dit in de begroting verwerkt? Waarop is dit bedrag gebaseerd en hoe zal het worden besteed?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag nr. 26.

79

**Vraag:**

Hoe is met en in deze begroting de continuïteit van subsidieregelingen voor de vergroening van de zeevaart en binnenvaart gewaarborgd?

**Antwoord:**

Voor de periode 2020–2025 is 67 miljoen euro beschikbaar op hoofdstuk 12, artikel 18 voor de subsidieregeling retrofit binnenvaart. Voor de vergroening van de zeevaart ben ik hierover in overleg met de sector. Zie ook mijn antwoord (Kamerstuk 31 409, nr. 287) aan de kamer naar aanleiding van de motie Schonis en Van Der Graaf.

80

**Vraag:**

Hoeveel geld is in de afgelopen kabinetsperiode besteed aan kosten voor inhuur van externe expertise voor de opening van Lelystad Airport voor commercieel vliegverkeer?

**Antwoord:**

Aan inhuur en (interne) detachering is ca. 840.000 euro uitgegeven in de periode 2017–2020. De kosten van onderzoeksrapporten die zijn opgesteld door externe bureaus zijn hier geen onderdeel van.

81

**Vraag:**

Kan nader uiteengezet worden wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitwerking van het CO<sub>2</sub>-emissieplafond?

**Antwoord:**

Het instrument van een CO<sub>2</sub>-plafond zal worden uitgewerkt in het actieprogramma Doelen en Monitoring van de Duurzame Luchtvaarttafel. Dit wordt zorgvuldig te gedaan in overleg met alle betrokken partijen. Hiertoe is een gezamenlijk project opgestart waarvoor het Ministerie van IenW primair verantwoordelijk is. Zodra het CO<sub>2</sub>-plafond verder is uitgewerkt, zullen de bredere effecten op de luchtvaart in kaart worden gebracht. Daarbij zal onder andere worden gekeken naar de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartsector. Binnen de Duurzame Luchtvaarttafel zullen de verschillende keuzes inzichtelijk worden gemaakt en zal de noodzakelijke beslisinformatie worden verzameld. Voor het einde van dit jaar zal ik zoals toegezegd uw Kamer informeren over de voortgang.

82

**Vraag:**

Waar komen de middelen vandaan voor de extra taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), namelijk handhaving op NO<sub>x</sub> in de Noordzee in 2021 in het programma Schoon Schip, die wordt genoemd in de ILT-brede risicoanalyse (IBRA, p. 16)? Gaat dit ten koste van andere prioriteiten binnen Schoon Schip?

**Antwoord:**

De ILT gaat vanaf 2021 toezicht houden op het uitstoten van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) tijdens de vaart. Dit onderwerp wordt opgenomen in het

programma Schoon Schip. De uitbreiding vloeit voort uit de ILT-brede risicoanalyse en wordt gefinancierd uit de structurele extra middelen voor toezicht en handhaving die in de Ontwerpbegroting 2020 zijn opgenomen.

83

**Vraag:**

Worden er ook nieuwe indicatoren geluid ontwikkeld in verband met het onderzoek naar het advies van de World Health Organization (WHO)?

**Antwoord:**

Met het oog op de uitwerking van beleidsopties wordt de (financiële) haalbaarheid van beleidsopties over alle betrokken sectoren en de gevolgen voor infrastructuur en woningbouw zorgvuldig geanalyseerd. Het is momenteel nog niet bekend of de nog te maken beleidskeuzes nieuwe indicatoren behoeven voor het volgen van de voortgang van het geluidbeleid.

84

**Vraag:**

Zal het, gezien de summiere toelichting op het naar voren halen van 1,4 miljard euro aan investeringen in 2021–2025, wel lukken om deze investeringen inderdaad te versnellen?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 16.

85

**Vraag:**

Hoe zeker is het dat het lukt om de middelen die in het Infrastructuurfonds naar voren worden gehaald, ook daadwerkelijk in te zetten? (174 miljoen euro in 2021)?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 16.

86

**Vraag:**

Kan worden aangegeven om welke onderhoudsprojecten het gaat bij de naar voren geschoven middelen?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 17.

87

**Vraag:**

Wat is de kans dat de versnelling uiteindelijk toch in kasschuiven resulteert van aanlegprojecten waarbij de besteding nog onduidelijk is?

**Antwoord:**

Het overgrote deel van de versnelling betreft uitgaven aan Beheer en Onderhoud. Deze uitgaven zijn verplicht en komen vrijwel zeker tot betaling in 2021. Er zijn in de versnelling geen aanlegprojecten opgenomen.

88

**Vraag:**

Klopt het dat het een leugen is dat er extra geld beschikbaar komt voor infrastructuur?

**Antwoord:**

Dit Kabinet heeft een incidentele extra bijdrage van 2 miljard en een structurele bijdrage van 100 miljoen aan het infrastructuurfonds toegevoegd. Deze bijdrage heeft het mogelijk gemaakt verkenningen te starten voor de aanpak van in de regeerakkoord genoemde knelpunten op wegen en spoor.

89

**Vraag:**

Voor 2021 kan het tekort voor de instandhouding van de netwerken (circa 1 miljard tot 1,4 miljard euro per jaar voor de periode 2022–2025) worden opgelost door inzet van risicoreserveringen, maar hoe wordt daarna omgegaan met dit probleem?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 21

90

**Vraag:**

Waaruit blijkt dat er zoveel meer animo is in de regio om aanspraak te maken op cofinanciering voor verkeersveiligheid? Is het zo dat de regio vaak naar het Rijk wijst voor zaken als verkeersveiligheid?

**Antwoord:**

Deze animo blijkt uit het aantal aanvragen dat binnen is gekomen in het kader van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020–2021. Met de Regeling wordt invulling gegeven aan de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Meer dan 200 aanvragen van medeoverheden zijn binnengekomen. Per aanvraag kan voor meerdere maatregelen een rijksbijdrage van maximaal 50% worden aangevraagd. In totaal gaat het om meer dan 1.000 maatregelen. Ik ben verheugd dat zoveel overheden een aanvraag hebben ingediend en vind het belangrijk dat de maatregelen kunnen worden uitgevoerd. Vandaar dat ik het plafond van de regeling heb verhoogd. Ik beschouw het verbeteren van de verkeersveiligheid als een gezamenlijk opgave van het Rijk, medeoverheden en maatschappelijke partijen.

91

**Vraag:**

Hoeveel euro wordt beschikbaar gemaakt om gemeenten en provincies te ondersteunen bij de gemeentelijke vervanging, reparatie en onderhoudsopgave?

**Antwoord:**

De middelen in het Infrastructuurfonds zijn bestemd voor de aanleg en instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Er zijn geen middelen gereserveerd voor zowel provincies als gemeenten voor de instandhouding van regionale infrastructuur.

92

**Vraag:**

Waar bestaan de naar voren gehaalde investeringen in smart mobility (155 miljoen) uit?

**Antwoord:**

Besloten is om voor de komende jaren reeds begrote financiële middelen voor smart mobility naar te voren halen en in de jaren 2021 t/m 2023 versneld uit te geven om zo een impuls te geven aan de transformatie naar een veilig, slim en duurzaam mobiliteitssysteem. Deze middelen zullen ingezet worden voor landelijke voorzieningen voor verkeersdata

gericht op betere bruikbaarheid van multimodale mobiliteitsdata via een nationaal toegangspunt en voor (regionale) projecten op gebied van smart mobility, onder meer gericht op versnelde digitalisering en betere ontsluiting en beter gebruik van data in het mobiliteitsdomein, realisatie van intelligente verkeerslichten en schaalvergroting op het gebied van Mobility as a Service. Een beter gebruik van data moet leiden tot een optimaal gebruik van de bestaande fysieke netwerken en tot minder hinder bij de uitvoering van de vervanging en renovatieopgaven. Over projecten die samen met de regio zullen worden uitgevoerd worden nog afspraken gemaakt, o.a. over cofinanciering.

93

**Vraag:**

Waaruit bestaan de geraamde ontvangsten van artikel 17 (Luchtvaart) van minimaal 7 miljoen euro per jaar?

**Antwoord:**

De ontvangsten luchtvaart bedragen € 1,28 miljoen.

In de betreffende figuur zijn de «balken» per abuis verschoven. De € 1,28 miljoen is nu abusievelijk bij Omgevingsveiligheid en milieurisico's opgenomen.

De ontvangsten bestaan uit ontvangsten van heffingen regionale luchthavens (€ 530.000), ontvangsten voor opdrachten die de Federal Aviation Agency in Nederland wil uitvoeren (€ 300.000), ontvangsten van de Luchtverkeersleiding Nederland (€ 425.000) en overige ontvangsten (€ 25.000).

94

**Vraag:**

Welke mogelijkheid is er om de Brede Doeluitkering (BDU) te schrappen? Wat betekent dit voor het ov in de vervoersregio's en de prijs van bus- en treinkaartjes?

**Antwoord:**

In de wet BDU verkeer en vervoer is vastgelegd dat het Rijk middelen aan de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam Den Haag verstrekt ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoersbeleid in deze regio's. In mijn brief van 28 mei 2019 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 23 645, nr. 705) heb ik uw Kamer inzicht gegeven in de bestedingen van de BDU. Deze middelen worden onder andere ingezet op de exploitatie van het regionaal OV en aanleg van regionale OV-, fiets- en weginfrastructuur. Het grootste deel van de middelen wordt aangewend voor het beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van de (rail)infrastructuur. Het schrappen van de BDU zal betekenen dat er in deze regio's geen OV meer zal kunnen worden aangeboden.

95

**Vraag:**

Is een korting van 15% op de BDU denkbaar, aangezien steden zelf gaan over de besteding en de aanschaf van elektrische bussen nou niet echt tot de kerntaak behoort?

**Antwoord:**

Een korting van 15% op de BDU acht ik niet wenselijk. Zo'n korting zal betekenen dat er minder middelen zullen zijn voor de exploitatie van het OV, de aanleg van regionale OV-, fiets- en weginfrastructuur en beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van de (rail)infrastructuur. Dat zal betekenen dat de vervoerregio's waarschijnlijk bus-, tram- en metrolijnen zullen moeten gaan schrappen wat als gevolg zal hebben dat de congestie in deze regio's naar verwachting sterk zal gaan stijgen. De aanschaf van

elektrische bussen door de vervoerregio geeft overigens invulling aan de afspraak uit het klimaatakkoord en draagt tevens bij aan minder uitstoot van luchtvervuiling, waaronder stikstofoxiden.

96

**Vraag:**

Is een korting van 15% op de apparaatskosten van het ministerie, die circa 320–350 miljoen euro per jaar bedragen, denkbaar? Welke functies kunnen dan komen te vervallen?

**Antwoord:**

Een korting van 15% op de apparaatskosten van het ministerie is geen realistisch denkbeeld, althans niet op korte en middellange-termijn. In de ambtelijke inventarisatie van mogelijke ombuigingen en intensiveringen die op 22 september 2020 is gepubliceerd door het Ministerie van Financiën, wordt een generieke efficiëntiekorting van 0,6 procent per jaar op het apparaat (personele en materiele uitgaven) van de Rijksdienst gehanteerd. Daaraan wordt toegevoegd dat een hogere efficiëntieverbetering dan 0,6 procent tot per jaar bij een aantal organisaties voorstelbaar is, maar alleen als hier concrete bedrijfsvoerings- of beleidskeuzes aan ten grondslag liggen.

De afgelopen jaren is aandacht voor de lenW-beleidsterreinen zoals luchtvaart, openbaar vervoer, circulaire economie en duurzaamheid juist gegroeid. Dat maakt het moeilijk voorstelbaar dat een dergelijke korting op het apparaatsbudget binnen afzienbare tijd gerealiseerd kan worden. Welke functies zouden kunnen komen te vervallen is afhankelijk van de keuzes die in een dergelijk scenario worden gemaakt met betrekking tot de beleidsterreinen en/of onderdelen van de bedrijfsvoering die worden geposterioriteerd.

97

**Vraag:**

Welke mogelijkheden ziet u om in verband met corona en het naar voren halen van bestedingen meer geld uit te geven aan beheer en onderhoud dan voor de jaren waarvoor het gepland stond?

**Antwoord:**

Op dit moment zijn alle mogelijkheden die ik zie in de begroting verwerkt. Ik laat echter geen kans onbenut om binnen de randvoorwaarden van capaciteit en begroting te kijken waar ik de markt kan steunen. Daar waar van toepassing zal ik u direct informeren.

98

**Vraag:**

Wanneer denkt u de Kamer te kunnen informeren over welke keuzes gemaakt zullen worden inzake het plegen van onderhoud aan onze infrastructuur, daar er voor de 2020–2024 een tekort wordt verwacht van 1 miljard tot 1,4 miljard euro? Op welke wijze denkt u de Kamer te betrekken bij het maken van deze keuzes?»

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 21

99

**Vraag:**

Kan er een overzicht worden gegeven van de stand van zaken van alle regionale mobiliteitsplannen en de financiële consequenties van deze plannen voor de komende vijf jaar?

**Antwoord:**

Vorig jaar hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de rol en positie van de Regionale mobiliteitsplannen (RMP's). In deze plannen beschrijven regio's hun maatregelen en activiteiten die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit, de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden. De totstandkoming en inhoud van een Regionaal Mobiliteitsplan is een eigen verantwoordelijkheid van de betreffende regionale overheid. IenW heeft derhalve geen inzicht in de stand van zaken van alle regionale mobiliteitsplannen noch aan de financiële consequenties van deze plannen.

100

**Vraag:**

Blijft het onverkort uitvoeren van het MIRT voor weginfrastructuur het streven? Welke mijlpalen voor de weg worden verwacht in 2022 en 2023? Is het mogelijk deze eerder te bereiken? Wat is daarvoor nodig?

**Antwoord:**

Ja, dit blijft de inzet.

Het MIRT projectenoverzicht geeft aan welke mijlpalen er voor de verschillende projecten worden verwacht. Informatie over actualisatie van deze mijlpalen vindt plaats via de reguliere voortgangsrapportages Tracéwettelijke projecten.

Zoals in eerdere brieven aangegeven wordt in een gezamenlijke «Taskforce Infra» van mijn ministerie en brancheorganisaties gekeken naar maatregelen die op korte termijn en voor 2021 te realiseren zijn. Het gaat hierbij met name om projecten die zonder aanvullend budget, binnen bestaande contracten en zonder nieuwe procedures versneld kunnen worden aangepakt. Daarnaast zal gekeken worden naar belemmeringen, binnen en buiten de wettelijke kaders, die de planning van de projecten beïnvloeden.

101

**Vraag:**

Kan worden aangegeven waar de 1,5 miljard euro, die aan de instandhoudingsbudgetten is toegevoegd, aan zal worden uitgegeven?

**Antwoord:**

De middelen worden ingezet voor instandhoudingswerkzaamheden aan het hoofdwegennet, het spoor, het hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem. Voor een nadere onderbouwing voor wat betreft het spoor verwijs naar het antwoord op vraag 242 en voor de overige modaliteiten wordt verwijs ik naar het antwoord op vraag 17.

102

**Vraag:**

Kan de Kamer de besluitvorming voor de opening van Lelystad Airport in november 2021 nog dit jaar verwachten, zodat u er een klap op kan geven en de afspraken uit het regeerakkoord gestand kan doen?

**Antwoord:**

Binnen enkele weken verwacht ik de passende beoordeling, waarin de depositie berekeningen zijn geactualiseerd en een oplossing wordt geschetst voor de stikstofproblematiek, naar uw Kamer te sturen. Met deze passende beoordeling beschikt uw Kamer over alle informatie om de voorhang te kunnen afronden.

103

**Vraag:**

Waarom laat u de uitwerking van regionale luchthavens over aan de regio, wetende dat er een nationaal belang speelt?

**Antwoord:**

Het Rijk geeft in de ontwerp-Luchtvaartnota aan dat de ontwikkeling van regionale luchthavens moet aansluiten bij de wensen en behoeften vanuit de regio. Dat is in lijn met de aanbevelingen uit de Proefcasus Eindhoven. De belangrijkste lusten en lasten van deze luchthavens liggen immers in de omliggende regio. Dat is ook reden dat de luchthavens gevraagd wordt om een regionale verkenning met betrokkenheid van verschillende stakeholders uit te voeren over de toekomstige ontwikkeling van de betreffende luchthaven. Daarbij moeten ze rekening houden met de door het Rijk geschetste ambities in de ontwerp-Luchtvaartnota. Het Rijk is bij deze trajecten betrokken vanuit de publieke belangen van de ontwerp-Luchtvaartnota en zal nationale belangen (bijvoorbeeld ten aanzien van maatschappelijk verkeer) daarin borgen.

104

**Vraag:**

Welke rol hebben gemeenten bij het opstellen van de stationsagenda?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 105.

105

**Vraag:**

Op welke wijze zal de stationsagenda de samenwerking tussen decentrale overheden en overige partijen bevorderen?

**Antwoord:**

De stationsagenda moet leiden tot een meer integrale afweging van publieke (en andere) belangen op stations. Daarmee wordt er beter ingespeeld op het toenemende maatschappelijke belang van stations als knooppunten (*hubs*) en zal de ruimte voor en samenwerking tussen de verschillende partijen op stations verbeteren. Eén van de doelen van de stationsagenda is om belanghebbenden zoals decentrale overheden, waaronder gemeenten, maar ook andere vervoerders meer en beter te betrekken bij de ontwikkeling en het beheer van stations. Zo wordt er bijvoorbeeld één aanspreekpunt gecreëerd en komen er heldere procedures voor derden waardoor duidelijk is bij wie zij terecht kunnen en wat zij daarvan mogen verwachten. Voor de stationsagenda geldt dat het proces net zo belangrijk is als de uitkomst. Belanghebbenden, zoals gemeenten, zullen dus nauw betrokken worden in het opstellen van de langetermijnvisie op stations. Op die manier borgen we de betrokkenheid van decentrale overheden.

106

**Vraag:**

Wat is er nog nodig om de tijdlijn van 2025 te behalen om de sprinter-dienst op het traject Zwolle-Leeuwarden te decentraliseren?

**Antwoord:**

De planning is om dit najaar tijdens het BO MIRT met Noord-Nederland nadere besluiten te nemen. Voor de aanbestedingsprocedure zijn enkele jaren nodig. Er is voldoende tijd om de sprinterdienst te decentraliseren per 2025.



107

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan?

**Antwoord:**

Het wetsvoorstel inzake de omvorming van ProRail is op 17 februari bij uw Kamer ingediend. Gelijktijdig heeft de internetconsultatie van de lagere regelgeving plaatsgevonden zodat u het geheel in samenhang heeft kunnen beoordelen. Op 25 juni heeft de toelichting van de Raad van State plaatsgevonden. Daarnaast heeft op 10 september het rondetafelgesprek plaatsgevonden met diverse stakeholders en is op 15 september het Verslag door uw Kamer vastgesteld. Mijn reactie hierop heeft uw Kamer middels Nota naar aanleiding van het Verslag ontvangen.

108

**Vraag:**

Hoe is het bedrag (7,1 miljard euro) van de uitkering aan ProRail tot stand gekomen?

**Antwoord:**

Dit bedrag is de optelsom van incidentele en structurele fiscale effecten van de omvorming. Voor de Rijksbegroting, het Infrastructuurfonds en ook ProRail zijn de effecten budgettair neutraal. In de nota naar aanleiding van het verslag op het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail ga ik nader op de fiscale gevolgen in.

109

**Vraag:**

Is een inwerkingtreding op 1 juli 2021 nog steeds realistisch?

**Antwoord:**

Ik wil blijven vasthouden aan mijn eerdere toezegging aan uw Kamer dat de omvorming beheerst en zorgvuldig zal plaatsvinden. Dat is ook een wens van ProRail en de andere partijen in de sector. Samen met ProRail werk ik uit hoe de overgang halverwege een kalenderjaar in juridisch en financieel opzicht zorgvuldig kan worden vormgegeven. Indien dit aanleiding geeft de nu beoogde inwerkingtredingsdatum te heroverwegen, zal ik uw Kamer hierover informeren.

110

**Vraag:**

Kunt u aangeven in welke verkeersveiligheidsprojecten gericht op technologische ontwikkelingen, data en gedrag worden geïnvesteerd en hoeveel per project?

**Antwoord:**

Op verschillende manieren werk ik aan projecten gericht op technologische ontwikkelingen, data en gedrag.

Voor wat betreft data ben ik in 2020 gestart met de Taskforce Verkeersveiligheidsdata. Deze taskforce houdt zich onder andere bezig met het ontwikkelen van SPI's (Safety Performance Indicators). Deze SPI's zijn nodig om de veiligheid van de weg en het fietspad te kunnen meten, een belangrijke pijler onder het risico-gestuurd werken van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Op dit moment zijn de kenmerken gedefinieerd van de SPI voor Snelheid, Veilige Infra en Veilige fietsinfra (zoals: obstakelvrije zone, berijdbare berm, fysieke rijrichtingscheiding). In overleg met datapartijen wordt momenteel bekeken hoe de hiervoor benodigde data het beste kan worden verzameld. Daarnaast houdt de

taskforce zich ook bijvoorbeeld bezig met aanvullende data die meer inzicht kunnen bieden in verkeersongevallen en welke data over rijgedrag van verkeersdeelnemers bruikbaar kunnen zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met de Taskforce wordt invulling gegeven aan het amendement Dijkstra over meer landelijke data over verkeersveiligheidsrisico's (35 300 XII, nr. 81).

In Europees verband zet ik mij in, samen met automotivepartijen, om verkeersgerelateerde data uit voertuigen te ontsluiten, bijvoorbeeld informatie over mist, gladheid en obstakels op de weg. Hierdoor kunnen weggebruikers tijdens hun reis beter rekening kunnen houden met dit soort gebeurtenissen. Ik ben daarnaast in overleg met aanbieders van routeplanners en navigatiesystemen om afspraken te maken over veilige routes rondom scholen.

Ten behoeve van veilig gebruik van apparatuur onderweg, is er de MONO-campagne. Ook werken we aan een ADAS-campagne waar veilig gebruik rijkhulpsystemen centraal staat. Deze zal in het voorjaar starten.

Tenslotte: maximaal 10% van het budget van de investeringsimpuls verkeersveiligheid kan worden ingezet voor vernieuwende maatregelen (50 miljoen). Mijn inzet is om in 2021 de kaders en inhoudelijke invulling van deze middelen vast te stellen, waarna de middelen kunnen worden ingezet. Ik ben hierover in overleg met de medeoverheden.

111

**Vraag:**

Waarom stelt u dat ons doel is dat in 2030 alle nieuwe personenauto's emissieloos zijn, terwijl het regeerakkoord spreekt over een streven?

**Antwoord:**

Het Klimaatakkoord is een uitwerking van het genoemde streven uit het regeerakkoord. In het Klimaatakkoord zijn daarom maatregelen opgenomen om de 100% nulemissie nieuwverkoop in 2030 dichterbij te brengen. Het gaat het kabinet er vooral om dat die maatregelen helpen om de 100% nulemissie nieuwverkoop in 2030 dichterbij te brengen.

112

**Vraag:**

Als 200.000 mensen extra op de fiets moeten, waarom laten we dan nog ov rijden? Wat voegt een fietsenstalling toe aan het rijden op een fiets als je niet in een grote stad woont? Wat hebben mensen op het platteland aan een fietsenstalling in het hartje van de stad?

**Antwoord:**

Er is in Nederland een grote mobiliteitsbehoefte. Mensen wonen op de ene plek en werken elders. Of willen bijvoorbeeld elders recreëren. Fietsen tussen deze plekken is gezond en duurzaam. Echter soms is een combinatie van vervoersmiddelen noodzakelijk om een bestemming te bereiken, bijvoorbeeld de combinatie tussen de fiets en het OV wordt door veel reizigers gebruikt. Ook mensen buiten de grote steden hebben belang bij het makkelijk gebruik kunnen maken van het OV gecombineerd met de fiets en daar hoort het veilig kunnen stallen van je fiets bij. Een groot deel van de aanvragen van gemeenten en provincies voor cofinanciering van extra fietsparkeerplaatsen betreft stallingen bij stations in landelijke gebieden. Voor bewoners van landelijke gebieden is het voordeel van de gecombineerde fiets-treinreis naar het verstedelijkte gebied dat ze files en parkeerproblemen vermijden. Voor reizigers met bestemmingen in het hart van steden biedt natransport met de fiets vanaf het station dezelfde voordelen. Zij moeten hun fiets ergens kunnen stallen.

113

**Vraag:**

Kunnen we ervan uitgaan dat de Climate Adaptation Summit digitaal zal plaatsvinden en dat er kosten bespaard kunnen worden in verband met corona?

**Antwoord:**

Als gevolg van de Covid-19 pandemie en de getroffen maatregelen is de Climate Adaptation Summit (CAS 2021) verplaatst naar 25 januari 2021 en wordt deze grotendeels online vormgegeven. Met de wijziging van datum en omzetten naar een online Summit zijn de kosten voor de organisatie van de Summit nagenoeg gehalveerd. In de voorliggende begroting zijn daarom de kosten voor de organisatie van de online Summit opgenomen. Gezien het interdepartementale karakter van klimaatadaptatie dragen overigens meerdere ministeries bij aan CAS 2021.

114

**Vraag:**

Kunt u een concreet overzicht geven van de maatregelen die u specifiek neemt in het kader van droogtebestrijding?

**Antwoord:**

De afgelopen jaren zijn in het kader van het Deltaprogramma Zoetwater en de Beleidstafel Droogte al veel maatregelen uitgevoerd om Nederland beter weerbaar te maken tegen droogte en watertekorten. Zoals het peilbesluit IJsselmeer waarmee een extra zoetwaterbuffer wordt gerealiseerd en de uitbreiding van de Kleinschalige Wateraanvoer (KWA) om in tijden van droogte extra zoetwater naar West-Nederland te kunnen aanvoeren. In tabel 12 van het Deltaprogramma 2021 staan alle concrete maatregelen uit fase 1 (2016–2021) van het Deltaprogramma Zoetwater. Het gaat om een pakket maatregelen van ruim € 400 mln, waarvan ruim € 150 mln uit het Deltafonds.

115

**Vraag:**

Wat zijn de verwachte speerpunten voor het Nationaal Water Programma dat volgend jaar verschijnt?

**Antwoord:**

Ik wil niet op de publicatie van het ontwerp-Nationaal Water Programma (NWP) vooruit lopen. In het NWP zijn in ieder geval opgenomen de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid, het Noordzeebeleid, de hoofdlijnen van het scheepvaartbeleid voor zover relevant voor het waterbeleid/beheer, stroomgebiedbeheerplannen, overstromingsrisicobeheerplannen, maatregelenprogramma Kaderrichtlijn Mariene Strategie, raakvlakken van ander beleid voor de leefomgeving met het waterbeleid/beheer, beschrijving van het beheer en de functies van de Rijkswateren en maatregelen die nodig zijn met het oog op de ontwikkeling, werking en bescherming van Rijkswateren, inclusief financiering.

116

**Vraag:**

Wat zijn de verwachte effecten van de 400 miljoen euro aan maatregelen die u tot en met 2023 beschikbaar heeft gesteld ten behoeve van een betrouwbare zoetwatervoorziening?

**Antwoord:**

Ons land wordt door deze maatregelen weerbaarder tegen watertekorten en droogte. Dat is ook nodig omdat Nederland zich moet aanpassen aan klimaatverandering met langere perioden van droogte en laagwater in de

rivieren en een toenemende kans op hevige buien met wateroverlast. De hoge zandgronden worden kwetsbaarder voor droogte, terwijl laag Nederland gevoeliger wordt voor verzilting door lage rivierafvoeren en zeespiegelstijging.

De droogteschade in het extreem droge jaar 2018 aan de landbouw en scheepvaart wordt geschat tussen de 900 en 1.650 miljoen euro. De maatregelen worden vooral daar uitgevoerd waar de knelpunten nu en op termijn het grootst zijn. De inmiddels uitgevoerde zoetwatermaatregelen hebben gezorgd dat in met name laag Nederland – de gebieden met wateraanvoer uit de grote rivieren – de afgelopen jaren de schade relatief beperkt bleef. De komende jaren komen nog enkele grotere projecten tot uitvoering.

Tijdens mijn werkbezoeken afgelopen zomer heb ik mooie voorbeelden gezien van recent genomen maatregelen die nu al werken. De Springendalse beek in Twente kan door diverse ingrepen desgewenst water minder snel afvoeren en de grondwaterstand is verhoogd. Zowel de landbouw als de natuur kunnen de droogte daar nu beter aan. De meanderende Maas houdt straks water langer vast. Dat is belangrijk voor de natuur, de scheepvaart en voor het op peil houden van het grondwater. In Zeeland heb ik bij een aantal praktijkprojecten gezien, hoe boeren water beter vasthouden in de ondergrond en hun gewassen van minder water voorzien. Met onze regionale partners zorgen we zo met deze maatregelen op gebiedsniveau dat er voldoende water beschikbaar is, nu en in de toekomst.

In tabel 12 van het Deltaprogramma 2021 en in de bijlage met de voortgangsrapportage zoetwater worden alle maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater uitvoerig beschreven.

117

**Vraag:**

In welke mate heeft COVID-19 invloed op de haalbaarheid van de doelstellingen voor 2030 en 2050?

**Antwoord:**

Juist tijdens de Covid-19 pandemie is gebleken dat mondiale ketens kwetsbaar zijn. Zo is bijvoorbeeld de afzet van recyclaat onder druk komen te staan door de lage olieprijs. Dat betekent echter niet dat de haalbaarheid van de doelstellingen ter discussie staat. Zo voer ik voor diverse stromen op landelijk niveau uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in en zet ik op Europees niveau onverminderd in op een verplichte toepassing van een percentage recyclaat in nieuwe producten. Met de Integrale CE-rapportage van het PBL wordt de voortgang op de doelstellingen van 2030 en 2050 gemonitord.

118

**Vraag:**

Houdt het Kennisprogramma Zeespiegelstijging ook rekening met de bodemdalingsproblematiek en de wijze waarop die twee thema's met elkaar in verbinding staan?

**Antwoord:**

Het kennisprogramma richt zich primair op de effecten van zeespiegelstijging. Bodemdaling in de Noordzee en de Waddenzee wordt direct meegenomen in de modellering van te verwachten zeespiegelstijging en benodigd suppletiezand. Ook het effect van bodemdaling en zeespiegelstijging voor met name de Waddenzee en de Zuidwestelijke delta wordt in beeld gebracht. Uiteraard dient ook bij de uitwerking van concrete

maatregelen, bijvoorbeeld bij het versterken van primaire waterkeringen, rekening gehouden te worden met bodemdaling.

119

**Vraag:**

Komt er in het Kennisprogramma Zeespiegelstijging ook aandacht voor leefbaarheid, economie en natuur?

**Antwoord:**

Ja, op verschillende manieren. Wanneer de impact van verschillende scenario's voor zeespiegelstijging op de huidige waterveiligheid en zoetwatervoorziening in beeld is, worden de gevolgen voor aspecten en belangen zoals havens, scheepvaart, landbouw, natuur, wonen en recreatie onderzocht. Daarnaast wordt gekeken naar (ruimtelijke) opgaven, zoals energietransitie, woningbouwopgave en landbouwtransitie, met het oog op de leefbaarheid op de lange termijn. Hierin wordt ook voorzien door participatie van maatschappelijke organisaties en betrokkenheid van andere overheden.

120

**Vraag:**

Zit er niet heel veel maakbaarheid in uw duurzame programma's? Wat sneuvelt als eerste als er 15% bezuinigd moet worden?

**Antwoord:**

Voor het Ministerie van IenW is duurzaamheid een essentieel onderdeel van het beleid en van de organisatie. Duurzaamheid is niet meer weg te denken: we moeten met elkaar werken aan oplossingen voor klimaat, circulaire economie en biodiversiteit. Dat uit zich in het IenW-beleid, maar ook in wat IenW zelf doet aan duurzaamheid. IenW was het eerste ministerie met een eigen duurzaamheidsverslag en dat gecertificeerd is op de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Het ministerie streeft ernaar om in 2030 energie- en klimaatneutraal te zijn. Bij een bezuinigingsronde van 15% zal over de hele linie worden gekeken waar deze zal neerslaan, maar ook dan zal IenW vasthouden aan duurzaam beleid en duurzaam acteren als organisatie.

121

**Vraag:**

Bent u voornemens om statiegeld op kleine plastic flesjes op termijn ook voor sap en zuivel te laten gelden als blijkt dat dergelijke verpakkingen nog veel in het zwerfafval voorkomen?

**Antwoord:**

In de toelichting van het Besluit maatregelen kunststof drankflessen, is uiteengezet waarom flesjes voor sap en zuivel zijn uitgezonderd. Dit heeft te maken met de lagere viscositeit van sappen en zuivel die ervoor zorgt dat er meer productrestant achter blijft. Ook levert de hogere mate van bederfelijkheid van de restanten van zuivel en sappen geur- en hygiëneproblemen op. Verder wordt voor het verpakken van sappen en zuivel van andere soorten kunststof gebruik gemaakt, die een ander recyclingproces vragen. Extra reiniging en extra sortering als gevolg van de aanwezigheid van flessen van sappen en zuivel leidt tot hogere kosten in het totale statiegeldsysteem en een slechtere kwaliteit van het recyclaat. Zoals eerder aan uw Kamer toegezegd zullen bij een evaluatie van het statiegeldsysteem de ontwikkelingen en de gevolgen op het gebied van de sap- en zuivel flessen aan de orde komen.

122

**Vraag:**

Welke doelstellingen uit het Plastic Pact NL worden wel en welke worden niet gehaald?

**Antwoord:**

In het Plastic Pact NL zijn voor 2025 ambitieuze doelen gesteld voor eenmalige plastic producten en verpakkingen. Het gaat om minder plastic te gebruiken, meer plastic opnieuw te gebruiken, meer te recyclen en om al het nieuwe plastic voor 100% recyclebaar te laten zijn. Door de ondertekenaars van het Pact worden de doelen gezamenlijk opgepakt. Op 14 februari 2020 (Kst. 32 852, nr. 112) heb ik u een nulmeting aangeboden die inzicht beoogt te geven in de startsituatie waarin partijen zich bevinden, gerelateerd aan de vier doelen van het Pact. Op dit moment worden data opgehaald voor de volgende meting. De bevindingen hiervan verwacht ik in de eerste helft van 2021 aan uw Kamer te kunnen aanbieden. De lage olieprijs en heersende corona-omstandigheden hebben effect op de economie, keuzes die bedrijven maken en gedrag van consumenten. Met name de recyclingsector en evenementenbranche worden hierdoor momenteel geraakt. De coronacrisis biedt dus een kans en een uitdaging voor de circulaire economie. Ik onderneem verschillende korte- en lange termijn acties om de circulaire plasticseconomie verder te bevorderen. Dit doe ik binnen het Plastic Pact NL, maar ook door in te zetten op een versnelling van het EU-wetgevingstraject over toepassing van recycalaat.

123

**Vraag:**

Wanneer is het onderzoek naar effectieve gedragsinterventies bij textiel gereed en wordt het met de Kamer gedeeld? Hoe worden nieuwe bedreigende stoffen geïdentificeerd?

**Antwoord:**

Een verkennend onderzoek naar mogelijke gedragsinterventies bij textiel is inmiddels in de afrondende fase. Zodra dit is afgerond zal ik bezien welke vervolgstappen ondernomen kunnen worden. Ik verwacht u nog dit jaar over de resultaten van deze eerste verkenning te kunnen informeren.

Zoeken naar nieuwe (onbekende) risico's vormt een uitdaging. Zorgwekkende stoffen kunnen worden geïdentificeerd bij de evaluatie van de registraties van stoffen (REACH). Daarnaast wordt op initiatief van het Ministerie van VWS driewekelijks gezocht, in wetenschappelijke literatuur tot op sociale media, naar ontwikkelingen wereldwijd waarbij nieuwe risico's geïdentificeerd worden. In een overleg tussen VWS, RIVM, NVWA en Nationaal Vergiftiging Informatiecentrum (NVIC) worden nieuwe signalen gewogen en beoordeeld, waarna eventueel actie kan worden ondernomen.

Overigens staat op de website van het Europees Chemicaliën Agentschap een pagina met informatie voor bedrijven in de textielindustrie over hoe het gebruik van zorgwekkende stoffen in textiel kan worden vermeden. Zie: <https://echa.europa.eu/nl/tools-for-the-textile-industry>. Daarnaast doen drinkwaterbedrijven een grondige screening van stoffen die in het oppervlaktewater worden aangetroffen.

124

**Vraag:**

Welk type maatregelen zullen er worden genomen in de Delta-aanpak Waterkwaliteit?

**Antwoord:**

De Delta-aanpak waterkwaliteit geeft een impuls aan de doelen voor de Kaderrichtlijn water en nieuwe opgaven zoals medicijnresten en opkomende stoffen. Hiervoor worden onder andere de volgende type maatregelen genomen:

- Bijdrage aan ketenaanpak medicijnresten: € 30 miljoen voor verdergaande zuivering van medicijnresten en andere microverontreinigingen op rioolwaterzuiveringen, bij elf waterschappen op 15 rwzi's tot 2023.
- Impuls vergunningverlening: Bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de inhaalslag watervergunningen, waarin alle watervergunningen worden gezien en indien nodig aangepast. Opzetten en 3 jaar lang aanbieden van een opleidingsprogramma voor alle vergunningverleners water op het gebied van chemische stoffen om het kennisniveau te verhogen.
- Kennis: Nationale analyse waterkwaliteit (Kamerstuk 27 625, nr. 502). Kennisimpuls Waterkwaliteit: kennisprogramma van 4 jaar voor meer inzicht in de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater en de factoren die deze kwaliteit beïnvloeden.
- Impuls Deltaplan Agrarisch Waterbeheer: Ontwikkelen tools voor het in beeld brengen van de agrarische wateropgave, en bepalen van effectieve maatregelen op gebiedsniveau.

125

**Vraag:**

Kunt u toelichten op welke manier het budget van 38,8 miljoen euro, dat is gereserveerd voor het stimuleren van de toepassing van maatregelen bij agrariërs, voor de periode 2020 tot en met 2027 gespendeerd zal worden?

**Antwoord:**

De inzet zal gericht zijn op de verspreiding en toepassing van kennis over waterbeheer in de agrarische praktijk. Via gebiedsprocessen worden maatregelpakketten ontwikkeld ten behoeve van de wateropgave voor de landbouw. De maatregelpakketten dragen bij aan het halen van de doelen van de Kaderrichtlijn Water en de Beleidsnota Drinkwater.

126

**Vraag:**

Op welke wijze gaat u de resultaten van de Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)-uitvraag bij alle bevoegde gezagen voor alle relevante emissies bij de verschillende bevoegde gezagen gebruiken om adequater te prioriteren?

**Antwoord:**

Op de ZZS-lijst staan op dit moment ruim 1600 stoffen, maar deze stoffen worden niet allemaal in Nederland toegepast. Met de ZZS-uitvraag wordt door alle bevoegde gezagen geïnventariseerd welke ZZS in Nederland gebruikt worden en in welke mate deze worden geëmitteerd naar het milieu. Op basis van deze kennis kan er gericht worden gezocht naar nieuwe methoden om een stof te vervangen, naar nieuwe emissie reducerende maatregelen of kan er besloten worden om een traject te starten om productie en gebruik van die stof in Europa te reguleren of uit te faseren.

127

**Vraag:**

Kunnen de resultaten van de ZZS-uitvraag bij alle bevoegde gezagen voor alle relevante emissies bij de verschillende bevoegde gezagen tot gevolg hebben dat ZZS-groepen verboden worden, indien de uitkomsten zorgelijk zijn?

**Antwoord:**

Het ZZS-beleid is een nationaal emissiebeleid met als doel de emissies van ZZS naar het milieu terug te dringen door ZZS-emissies geheel te voorkomen en als dat niet mogelijk is emissie te minimaliseren. Het gebruik en het op de markt brengen van een stof is in Europese wetgeving geregeld. Het uitfaseren van een stof via een verbod wordt onder REACH geregeld. De informatie uit de uitvraag kan er toe leiden dat Nederland zich extra gaat inzetten om stoffen via het EU-traject uit te faseren.

128

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken in het PFAS-dossier?

**Antwoord:**

Begin juli is een actualisatie van het tijdelijk handelingskader PFAS gepubliceerd. Deze actualisatie betekende een verruiming van de mogelijkheden tot toepassing van PFAS-houdende grond. Hiermee kan het grootste deel van het grondverzet doorgang vinden. Op dit moment voeren RIVM en Deltares enkele onderzoeken uit, onder meer naar hergebruiksnormen voor PFAS-houdende grond en de aanwezigheid van PFAS in zoute bagger. Op basis van deze resultaten zal ik bekijken of verdere aanpassingen mogelijk en nodig zijn. In het voorjaar van 2021 verwacht ik met een definitief handelingskader te komen. Ik zal in overleg en afstemming met de decentrale overheden, koepels en bedrijfsleven tot een definitief handelingskader komen.

129

**Vraag:**

Is nog steeds de verwachting dat het Definitief Handelingskader eind 2020 beschikbaar wordt?

**Antwoord:**

Het proces om te komen tot een Definitief Handelingskader wil ik graag zorgvuldig inrichten. De onderzoeken van RIVM en Deltares die mogelijk direct invloed hebben op toepassingscategorieën en waarden leveren in december resultaten op. Op basis van die resultaten zal ik bekijken of er aanpassingen nodig zijn. Omdat ik rekening wil houden met de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van aanpassingen in het definitieve handelingskader vind ik het belangrijk om een goede afstemming met bevoegde gezagen, uitvoeringspraktijk en bedrijfsleven in te richten. Het meeste grondverzet is inmiddels weer op gang gekomen. Ik verwacht daarom, na overleg en afstemming met de decentrale overheden, koepels en bedrijfsleven, het definitief handelingskader in het voorjaar van 2021 te kunnen presenteren.

130

**Vraag:**

Op welke manier worden trillingen van het spoor meegenomen in de geluidsnormering die wordt opgenomen in het Bkl?

**Antwoord:**

De geluidnormering wordt door middel van het Aanvullingsbesluit geluid onder de Omgevingswet gebracht in het Bkl. Evenals onder de bestaande Wet geluidhinder is hierbij nog geen sprake van wettelijke normering voor trillingen van het spoor. De bestaande Beleidsregel trillingshinder spoor richt zich op maatregelen ter beperking van trillinghinder bij de vaststelling van een tracébesluit tot aanleg, wijziging of hernieuwde ingebruikneming van een landelijke spoorweg, als bedoeld in de Tracéwet. Onder de Omgevingswet blijft deze beleidsregel vooralsnog in stand. Met het oog op eventuele toekomstige normering voor trillingen



van het spoor vindt wel nader onderzoek plaats naar effecten in relatie tot trillingsniveaus en is een methode voor het modelmatig vaststellen van trillingsniveaus in ontwikkeling.

131

**Vraag:**

Op welke manier wordt spoorweglawaai meegenomen in het Bkl?

**Antwoord:**

Door middel van het Aanvullingsbesluit geluid worden geluidnormen ondergebracht in het Bkl. Waar het gaat om de regels voor het beheer en aanleg van spoorwegen wordt het regime van H11 Wm (systematiek van geluidproductieplafonds) inhoudelijk ongewijzigd ondergebracht in het Bkl. De volgende geluidnormen voor spoor worden in het Bkl vastgelegd:

- Standaardwaarde 55 dB  $L_{den,r}$
- Grenswaarde voor nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) 65 dB  $L_{den,r}$
- Grenswaarde voor aanleg of wijziging spoor 70 dB  $L_{den,r}$

132

**Vraag:**

Hoe is het WHO-advies inzake geluid in andere landen opgepakt en valt hiervan te leren?

**Antwoord:**

Er bestaat nog geen goed beeld van de wijze waarop het WHO-advies voor geluid in andere landen wordt opgepakt. Voor veel lidstaten vormt de EU-richtlijn Omgevingslawaai, met verplichte geluidkartering en planvorming voor agglomeraties en drukke infrastructuur (weg, spoor en luchthavens), het kader waarin gerapporteerd wordt welke maatregelen getroffen worden. Deze richtlijn kent een vijfjaarlijkse cyclus, waarbij de eerstvolgende karteringsronde betrekking heeft op het jaar 2021. Dit betekent dat het nog een groot aantal jaren zal duren voordat er een duidelijk beeld van de doorwerking van het advies van de WHO in heel Europa zal zijn. Wel heeft de Europese Commissie als eerste stap de bijlage III van de richtlijn Omgevingslawaai aangepast op basis van de nieuwe inzichten over blootstelling-responsrelaties uit het WHO-advies.

133

**Vraag:**

Hoe staat het met de motie-Von Martels en Van Eijs over de financiële zekerheidsstelling in verband met omgevingsveiligheid?

**Antwoord:**

In de motie Von Martels en Van Eijs<sup>3</sup> en Ziengs<sup>4</sup> is aan de regering gevraagd om nader te specificeren in welke situaties of omstandigheden de risico's het grootst zijn dat hoge saneringskosten van bedrijven voor rekening van de overheid komen en om daarvoor passende voorzieningen te treffen.

Uit een Quicksan uitgevoerd bij de provincies was de hoofdconclusie dat, buiten de majeure risicobedrijven, de grootste risico's bij afvalverwerkende bedrijven liggen. De resultaten van deze Quicksan zijn per brief van 18 januari 2019 aan uw Kamer gezonden.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2017–2018, 28 089, nr. 78.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2017–2018, 28 089, nr. 86.

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2018–2019, 28 089, nr. 107.

Per brief van 29 mei jl.<sup>6</sup> heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn voornemen om voor majeure risicobedrijven een plicht tot het stellen van financiële zekerheid te regelen. Hiertoe wordt de huidige «kan-bepaling» in het Omgevingsbesluit voor majeure risicobedrijven (bedrijven die vallen onder het Besluit risico's zware ongevallen en IPPC-bedrijven van categorie 4, bijlage I, bij de EU-richtlijn industriële emissies) vervangen door een «moet-bepaling».

Categorieën afvalbedrijven waarvoor financiële zekerheid kan gaan gelden zijn milieubelastende activiteiten met betrekking tot de opslag en verwerking van afval voor zover daarvoor een vergunning vereist is in het kader van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Voor deze categorieën bedrijven werk ik aan een bevoegdheid voor het bevoegd gezag om bij vergunningvoorschrift financiële zekerheid vast te kunnen stellen.

Beide wijzigingen zullen via aanpassing van het Omgevingsbesluit worden gerealiseerd.

In afstemming met het Ministerie van BZK en decentrale overheden zal worden gezien of het wijzigingsbesluit tegelijk met de Omgevingswet in werking kan treden of zo spoedig mogelijk daarna. Met deze aanpassing van het Omgevingsbesluit geef ik uitvoering aan eerdergenoemde moties.

134

**Vraag:**

Zijn op termijn extra middelen denkbaar voor cybersecurity? Welke concrete resultaten zijn beoogd?

**Antwoord:**

Het versterken van de digitale weerbaarheid acht ik van groot belang, gezien de toenemende digitale afhankelijkheid en cyberdreigingen. Er wordt daarom, zoals ik u in de brief van 15 juni 2020 ten behoeve van het Algemeen Overleg Water heb geïnformeerd voor 2020 en 2021 door Rijkswaterstaat een versterkingsprogramma opgesteld en uitgevoerd. In totaal is er ruim € 17 miljoen extra toegekend voor de vergroting van de cyberweerbaarheid van de netwerken bij Rijkswaterstaat. Hiervoor wordt een pakket aan maatregelen vastgesteld om de Algemene Rekenkamer aanbevelingen versneld op te pakken, Beveiligd Werken Rijkswaterstaat restmaatregelen uit te voeren en daarmee de cyberweerbaarheid te vergroten. Daarmee worden de prestaties op de netwerken (hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwater) die in beheer van RWS zijn preventief beschermd, aanvallen gedetecteerd en verholpen. Naar aanleiding van een verzoek van het Lid Geurts in het Algemeen Overleg Water van 22 juni jl. zal ik voor het Wetgevingsoverleg Water van 11 november as. de Kamer schriftelijk nader informeren welke resultaten worden beoogd in dit versterkingsprogramma.

135

**Vraag:**

Hoe wordt er op doelmatigheid gestuurd bij de inzet van publieke middelen voor het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer en kan dat een onderdeel van de ex-ante evaluatie worden?

**Antwoord:**

In de nationale analyse Waterkwaliteit (Kamerstuk 27 625, nr. 497) zijn de Deltaplan Agrarisch Waterbeheer (DAW) maatregelen meegenomen voor het doelbereik van de Kaderrichtlijn Water (KRW). Voor het toekennen van middelen door lenW zijn de criteria onder andere:

1. Draagt het, onder andere door bevordering van samenwerking van agrarische ondernemers en waterbeheerders, bij aan een versnelling

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2018–2019, 28 089, nr. 135.

- van de aanpak van de in beeld gebrachte gebiedsopgaven voor het agrarisch waterbeheer en daarmee tot een hoger doelbereik?
2. Komen relevante (impuls)projecten in uitvoering die anders niet in uitvoering zouden komen?
  3. Welk multipliereffect treedt op doordat als gevolg van de voorbeeld-functie andere budgetten, droogte, Gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB), gericht en efficiënter worden besteed, waardoor het doelbereik voor waterkwaliteit (en ook voorkomen schade door droogte, wateroverlast) toeneemt?

Hierop wordt aankomende jaren gemonitord (anderzins het aantal deelnemers, de aard van toegepaste maatregelen, areaal en locaties waar dit maatwerk wordt toegepast en de argumentatie hoe dit bijdraagt aan het oplossen van de in beeld gebrachte gebiedsopgaven). De verkregen informatie over de geleverde prestaties wordt benut in de lopende ex-ante evaluatie. Medio 2023 zal opnieuw ex-ante in beeld worden gebracht in welke mate DAW bijdraagt aan het verbeteren van waterkwaliteit.

136

**Vraag:**

Lopen de kennisontwikkelingsprocessen rondom safe by design en safe and circular design synchroon?

**Antwoord:**

Ja. Bij circulair ontwerp «is Safe-by Design» een belangrijk uitgangspunt om ervoor te zorgen dat hergebruik mogelijk is zonder onaanvaardbare risico's voor mens en milieu. Daarbij gaat met name aandacht uit naar zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) die in circulaire producten terecht kunnen komen. Zo wordt bijvoorbeeld vanuit het programma CIRCO ([www.circonl.nl](http://www.circonl.nl)) samengewerkt met RIVM op het gebied van ZZS en de CIRCO-methodiek. Aandacht voor ZZS wordt inmiddels toegepast in relevante CIRCO-tracks met als doel veilige, circulaire producten en business modellen te ontwerpen. De komende jaren wordt de ZZS trainingsmodule doorontwikkeld en deze zal worden ingezet in uiteenlopende CIRCO-tracks, bijvoorbeeld op het gebied van veilige, circulaire energieopwekking en -opslagstechnieken. Verder is in de «Samenwerkingsagenda TU Delft en IenW – Safe-by-Design – 2018–2022» expliciet aandacht voor de veiligheid van producten en processen in de Circulaire Economie opgenomen. In dat kader wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe design ervoor kan zorgen dat reparaties, ook door leken, veilig kunnen worden uitgevoerd.

137

**Vraag:**

Wat betekent het robuuster maken van het «basisnet vervoer gevaarlijke stoffen»? Wat is een concreet voorbeeld van stappen die zijn gezet in het kader van het concept safe by design?

**Antwoord:**

Het basisnet is een wettelijk stelsel om het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig plaats te laten vinden, rekening houdend met de ruimtelijke omgeving. Omdat in het huidige systeem onvoldoende rekening kan worden gehouden met veranderende goederenstromen en bouwplannen, is het Programma Robuust Basisnet van start gegaan om de veiligheidsbalans tussen vervoer en ruimtelijke omgeving toekomstbestendig en daarmee robuuster te maken. Een concreet voorbeeld van een stap die is gezet in het kader van Safe by Design is het initiatief om de productie en het gebruik van chemicaliën op dezelfde locatie plaats te laten vinden. Daarmee wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen voorkomen: geen vervoer is immers het veiligste vervoer.

138

**Vraag:**

In hoeveel gevallen van een gediagnostiseerde coronabesmetting is het openbaar vervoer als bron geconstateerd?

**Antwoord:**

Dat is onbekend. Door het RIVM en de GGD'en wordt informatie verzameld over personen met een positieve SARS-CoV-2 testuitslag. In het brononderzoek door de GGD wordt bij COVID-19 patiënten nagegaan of er gerelateerde ziektegevallen zijn en in welke setting de besmetting mogelijk heeft plaatsgevonden. In de periodieke rapportages van het RIVM wordt bij ziektegevallen voor zover bekend een setting vermeld. Het openbaar vervoer wordt hierbij niet als afzonderlijke categorie gerapporteerd.

139

**Vraag:**

Wat zou het kosten als we alle eilandbewoners van Caribisch Nederland zouden vrijstellen van de vaste lasten voor hun nuts-/drinkwatervoorziening?

**Antwoord:**

Per jaar kan het benodigde bedrag voor het op 0 zetten van het vastrecht voor drinkwater verschillen, afhankelijk van onder andere het aantal aansluitingen op en investeringen in het drinkwaternet. Het Kabinet gaat een onderzoek uitvoeren naar een financieel duurzame exploitatie van de drinkwatervoorziening in Caribisch Nederland, waarbij ook een inschatting van de benodigde subsidies bij een vastrecht van 0 euro zal worden meegenomen.

In verband met COVID-19 betalen de inwoners van Caribisch Nederland in 2021 geen vastrecht voor hun drinkwatervoorziening. Hiervoor is in aanvulling op de reguliere subsidie die in 2021 3,236 miljoen euro betreft, een corona-subsidie van 3,352 miljoen euro ter beschikking gesteld.

140

**Vraag:**

Welke effecten op omliggende natuurwaarden zijn te verwachten bij de hogere frequentie van de ferryverbinding tussen Sint Maarten, Sint Eustatius en Saba?

**Antwoord:**

Er zijn nauwelijks effecten op omliggende natuurwaarden te verwachten. Het betreft een relatief klein schip dat de havens van Saba en St. Eustatius zal gaan aan doen. Er is meer vaart op de eilanden en het kleine ferryschip draagt nagenoeg niets bij aan de belasting van de natuurwaarden. Die overige vaart bestaat uit de bevoorradingsschepen (groter dan de ferry), vissersscheepjes en op St. Eustatius ook grote tankers.

141

**Vraag:**

Hoeveel geld wordt er in totaal bijgedragen uit het Deltafonds ten behoeve van het Noordzeeakkoord?

**Antwoord:**

Vanuit het Deltafonds wordt in totaal (t/m 2030) € 46,8 miljoen bijgedragen aan het Noordzeeakkoord.

142

**Vraag:**

Kan uiteengezet worden hoe de 18.446 (x 1.000) euro voor luchtvaart wordt verdeeld per thema?

**Antwoord:**

Van het totaalbedrag is € 1.572.000 bestemd voor inhuur luchtruimherziening, een meet- en monitoringprogramma rondom Lelystad Airport en voor omgevingsmanagement Schiphol. € 828.000 is bestemd voor het Program Management Office van het programma Luchtvaart en de daarin opgenomen projecten Schiphol, Lelystad en Luchtruimherziening. Het resterende bedrag is bestemd voor de uitvoering van de Luchtvaartnota. Het gaat hierbij voornamelijk om subsidies t.b.v. hybride en elektrisch vliegen, programmatische aanpak vliegtuiggeluid en versterking omgevingskwaliteit regionale luchthavens.

143

**Vraag:**

Voor welke thema's wordt, naast luchtruimherziening, Lelystad Airport, hybride en elektrisch vliegen, vliegtuiggeluid, versterken omgevingskwaliteit regionale luchthavens en de inzet van de ILT, nog meer geld vrijgemaakt?

**Antwoord:**

Naast de genoemde thema's worden middelen vrijgemaakt voor klimaatbeleid voor luchtvaart, voor beleid ten aanzien van drones en voor het opstellen van het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma.

144

**Vraag:**

Wat gebeurt er met de extra middelen voor circulaire economie (40 miljoen euro over vier jaar verdeeld)? Welke doelstelling wordt hiermee beoogd?

**Antwoord:**

In 2019 en 2020 is er incidenteel twee maal € 8mln vrij gemaakt ten behoeve van het circulaire-economiebeleid. Deze middelen zijn gebruikt voor de bekostiging van het rijksbrede Programma Circulaire Economie. Binnen de begroting van lenW zijn nu opnieuw middelen vrijgemaakt. Dit betreffen geen additionele middelen.

Met deze middelen worden sociale en productinnovaties, kennisontwikkeling en opschaling van marktrijpe technieken gestimuleerd. Daarnaast worden structurele programmakosten betaald zoals het Versnellingshuis en het monitoringsprogramma. Hiermee wordt beoogd een stap te zetten om in 2050 volledig circulair te zijn, volgens de kabinetsdoelstelling.

145

**Vraag:**

Wat betekent de eenmalige mutatie van ruim 7,1 miljard euro als gevolg van de dividend-, omzet- en vennootschapsbelasting die ProRail moet betalen aan de Belastingdienst? Heeft dit consequenties voor het Infrastructuurfonds en projecten daaruit of betreft het hier een «broekzakvestzak»-actie met het Ministerie van Financiën?

**Antwoord:**

Dit bedrag is de optelsom van incidentele en structurele fiscale effecten van de omvorming. Voor de Rijksbegroting, het Infrastructuurfonds en ook ProRail zijn de effecten budgettair neutraal. In de nota naar aanleiding van het verslag op het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail ga ik nader op de fiscale gevolgen in.

146

**Vraag:**

Waarvoor is de 287.000 euro bedoeld als het gaat om opdrachten voor de gebiedsagenda Wadden, Eems/Dollard en de pilot Waddenslib?

**Antwoord:**

De € 287k betreft het flexibele deel en heeft betrekking op opdrachtverleningen voor de Agenda voor het Waddengebied 2050 en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021–2026, de begeleiding en uitvoering van de Pilot Waddenslib voor grondverbetering en de programmatische aansturing van Eems/Dollard 2050 projecten in het algemeen.

147

**Vraag:**

Wat is de pilot Waddenslib? In hoeverre wordt in deze pilot meegenomen dat de bagger uit de vaargeulen niet meer binnen het gebied van de Wadden «gestort» moet worden en niet buiten het gebied verplaatst mag worden?

**Antwoord:**

In de Pilot Waddenslib voor grondverbetering wordt onderzocht of het technisch, financieel en juridisch haalbaar is om slib uit de Eemshaven te gebruiken voor verbetering van landbouwgronden in de Veekoloniën. Deze pilot maakt onderdeel uit van het Meerjarig Adaptief Programma ED 2050 waaraan Regio en Rijk gezamenlijk werken en dat tot doel heeft de ernstige vertroebeling van het Eems Dollard estuarium naar een natuurlijk niveau te brengen. Deze pilot heeft geen betrekking op baggerspecie uit vaargeulen.

148

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van de Waddenagenda? Wat hebben verschillende lokale en regionale besturen aan zaken opgemerkt bij de Waddenagenda? Wat zijn de inspraakreacties geweest? En kunt u de Tweede Kamer uitgebreid informeren over het proces voor het eerstvolgende overleg Wadden?

**Antwoord:**

In aanloop naar het AO Wadden op 5 november wordt uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent de Agenda voor het Waddengebied 2050 middels een «Waddenbrief». De in het kader van de internetconsultatie ingediende (openbare) reacties zijn te vinden op [https://www.internetconsultatie.nl/ontwerpagenda\\_voor\\_het\\_waddengebied\\_2050/reacties](https://www.internetconsultatie.nl/ontwerpagenda_voor_het_waddengebied_2050/reacties). In een «Nota van Antwoord» bij de Agenda wordt opgenomen of en op welke wijze de reacties in de definitieve Agenda of het bijhorende Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021–2026 worden meegenomen.

149

**Vraag:**

Wat is er concreet voortgekomen uit de toezegging van de Staatssecretaris van EZK om in gesprek te gaan met vertegenwoordigers van de Waddeneilanden over de situatie aldaar als gevolg van de coronacrisis? Wanneer is dit gesprek gevoerd?

**Antwoord:**

Conform de gezamenlijke Kamerbrief<sup>7</sup> namens EZK/ lenW/ BZK is er een aantal acties ondernomen vanuit het kabinet, naast natuurlijk de algemene maatregelen in de afgekondigde steunpakketten. Zoals de Staatssecretaris van EZK heeft toegelicht in het AO Toerisme (9 september) is zij in continue afstemming met de verschillende sectoren om de schade zoveel mogelijk te beperken en een meer rendabele bedrijfsvoering te realiseren. Specifiek vanuit EZK ondernomen acties m.b.t. de Waddeneilanden:

Vanuit de taskforce Gastvrijheidseconomie is contact gelegd met het Samenwerkingsverband Waddeneilanden. In de taskforce worden de Waddengemeenten vertegenwoordigd door de VNG. Zij werken aan het verstevigen van de samenwerking in de sector en oplossingen voor een kwaliteitsverbetering van het toeristische product.

Naast de taskforce is voor o.a. de Waddeneilanden een overleg geïnitieerd met de gemeenten waar de economische en sociale impact van de coronacrisis groot is vanwege het (gedeeltelijk) wegvallen van aan toerisme gerelateerde inkomsten. Op deze manier worden *best practices* uitgewisseld om elkaar te versterken en bekeken welke zaken nader uitgewerkt moeten worden als mogelijke oplossingen voor deze gemeenten.

150

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken bij de decentralisatie van de Waddenveren?

**Antwoord:**

De provincie Fryslân heeft in het coalitieakkoord 2019–2023 opgenomen positief te staan tegenover decentralisatie van de concessieverlening Friese Waddenveren. Na het bestuurlijk overleg MIRT vorig jaar is een gezamenlijk overleg gestart en wordt een intentieverklaring voorbereid. Het voornemen is om deze nog dit jaar te ondertekenen. De intentieverklaring is een uitwerking van de te maken afspraken en het proces. De huidige concessie heeft een looptijd tot 2029. Rekening houdende met de tijd die nodig is om een nieuwe concessie te verlenen, is er voldoende tijd om het proces zorgvuldig te doorlopen en af te stemmen met de direct betrokkenen.

151

**Vraag:**

Wat wordt met de 461 (x 1.000) euro voor opdrachten water internationaal gefinancierd?

**Antwoord:**

De 461 (x 1.000) euro voor opdrachten water internationaal heeft betrekking op opdrachtverleningen voor: 1) kleinere maatwerk- en kennisopdrachten ten behoeve van het internationaal waterbeleid; 2) inzet expertise in prioriteitslanden; 3) inzet ten behoeve van de maritieme sector, en; 4) verzuringsmonitoring.

152

**Vraag:**

Hoe worden de 7.680 (x 1.000) euro voor diverse opdrachten en onderzoeken op het gebied van luchtvaart besteed? Wat is hierin de onderverdeling?

<sup>7</sup> Kamerstuk 35 420, nr. 86.

**Antwoord:**

De onderverdeling is als volgt: Luchtvaartveiligheid inclusief drones (€ 2.365.000), luchthavenontwikkeling (€ 1.625.000), luchtverkeer (€ 195.000), duurzaamheid en netwerkkwaliteit (€ 282.000), luchtruimherziening (€ 1.900.000), Schiphol (€ 706.000) en Lelystad (€ 607.000).

153

**Vraag:**

Welke beleidsonderzoeken vinden plaats voor de uitgetrokken 1.687 (x 1.000) euro aan beleidsonderzoeken gericht op de zeevaart, binnenvaart, zeehavens en Caribisch Nederland?

**Antwoord:**

Het budget zal worden besteed aan diverse kleinere onderzoeken waarvan de onderverdeling is (bedragen x € 1.000):

Zeevaart: 290

Binnenvaart: 538

Zeehavens: 759

Caribisch Nederland: 100

154

**Vraag:**

Hoe groot en hoe reëel is het risico op een overstroming in 2050 als het waterveiligheidsbeleid erop is gericht om het risico van overstromingen naar het aanvaard risiconiveau te krijgen in 2050?

**Antwoord:**

Een overstroming in delen van Nederland die daar gevoelig voor zijn, kan op ieder moment plaatsvinden en vormt een klein maar reëel risico. Na uitvoering van het waterveiligheidsbeleid variëren de overstromingskansen in 2050 per gebied – afhankelijk van de te verwachten schade en het aantal slachtoffers – van 1:100 tot 1:100.000 per jaar, waarbij voor iedereen de kans om te overlijden door een overstroming kleiner is dan 1:100.000 per jaar, het basisbeschermingsniveau. De gevolgen kunnen van enkele getroffen en enkele miljoenen schade oplopen tot honderden slachtoffers en tientallen miljarden euro's aan schade in een (zeer) extreme situatie.

155

**Vraag:**

In hoeverre bent u in gesprek met de Minister van LNV over de relatie waterkwaliteit en mestbeleid? Wat is de stand van zaken hiervan en welke concrete acties kunnen in 2021 naar aanleiding van deze gesprekken worden verwacht?

**Antwoord:**

De ministers van IenW en LNV zijn in gesprek met de voorzitters van Regionale Bestuurlijke Overleggen en vertegenwoordigers van de koepels over de relatie tussen mestbeleid en waterkwaliteit. Inzet is om de basis te leggen voor een terugkerend overleg dat doorloopt tijdens de looptijd van de 7e en 8e Actieprogramma's Nitraatrichtlijn. Daarnaast zal een gezamenlijke ex ante evaluatie worden uitgevoerd, zie het antwoord op vraag 52.

156

**Vraag:**

Waarom is de verdeling tussen sanering (74 miljoen euro) en innovatie (10 miljoen euro) bij het Noordzeeakkoord zo gekozen? In hoeverre is het bedrag voor innovatie voldoende?



**Antwoord:**

Bij de totstandkoming van het bedrag voor sanering is uitgegaan van een scenario waarbij tussen de 25 en 40 kotters uitgenomen kunnen worden. Daarbij is uitgegaan van de inkomsten van de afgelopen jaren. Wat betreft de middelen voor innovatie moet niet vergeten worden dat ook cofinanciering nodig is vanuit de sector zelf. En het gaat hier om relatief kleine sector. Met de 45 miljoen uit het Noordzeeakkoord (35 miljoen uit het EMVAF en 10 miljoen nationale middelen) en de nog bestaande innovatiemiddelen (nationale innovatiemiddelen en middelen uit het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij EFMZV) zijn er voldoende middelen om een impuls te geven aan de noodzakelijke innovaties gericht op een zero impactkotter.

157

**Vraag:**

Waarom staan de activiteiten voor het behalen van de KRW-richtlijnen ingeboekt als juridisch niet-verplicht?

**Antwoord:**

De middelen voor uitvoering van het KRW-verbeterprogramma staan op het Deltafonds en zijn juridisch verplicht. Daarnaast staan nog beperkt middelen op H12 waar proceskosten voor de totstandkoming van de Stroomgebiedbeheerplannen van de KRW uit bekostigd worden. Bij de bepaling van het deel juridisch verplicht wordt gekeken voor welk bedrag naar verwachting per 1 januari 2021 nog geen juridisch bindende overeenkomst met een opdrachtnemer zal zijn afgesloten. Ten behoeve van de KRW worden in de loop van 2021 juridische verplichtingen aangegaan voor de uitvoering van een aantal opdrachten. Hierbij valt te denken aan de economische analyse die het CBS uitvoert ten behoeve van de derde generatie Stroomgebiedbeheerplannen. Deze middelen worden jaarlijks juridisch verplicht.

158

**Vraag:**

Wat houdt «watereducatie om het waterbewustzijn bij jongeren te stimuleren» in?

**Antwoord:**

Bij de watereducatie bij jongeren wordt de website [www.watereducatie.nl](http://www.watereducatie.nl) ingezet. Dit is een website met lesmateriaal voor het primair en voortgezet onderwijs. Het gaat om lesmateriaal over waterkwaliteit, waterveiligheid en klimaatadaptatie. Denk aan: wat gebeurt er als je de WC doortrekt, waar gaat het water dan heen? Of: hoe kun je je straat en tuin beter voorbereiden op weersextremen? Of: waarom hebben we dijken en sluizen? Via de website zijn ook informatieve filmpjes te bekijken over deze thema's. Scholen kunnen via de site ook gratis gastlessen aanvragen. Deze worden vrijwillig gegeven door bevlogen waterspecialisten. Op deze manier draagt het ministerie bij aan lesmateriaal voor het vergroten van het waterbewustzijn bij jongeren.

159

**Vraag:**

Welke bijdrage levert het Rijk aan deze watereducatie?

**Antwoord:**

Het Rijk draagt bij aan watereducatie door de website [www.watereducatie.nl](http://www.watereducatie.nl) (zie antwoord op vraag 158) en door promotie van deze website via onder andere Ons Water.

160

**Vraag:**

In hoeverre zijn de doelstellingen uit de KRW tot dusver behaald en waar liggen de knelpunten?

**Antwoord:**

In de aanloop van het AO Water van juni heeft uw Kamer de meest recente informatie ontvangen over de mate waarin doelen van de Kaderrichtlijn Water worden gehaald en over de resterende opgaven (Kamerstuk 27 625, nr. 502). Een belangrijk knelpunt in bepaalde gebieden is de nutriëntenbelasting vanuit landbouwgronden. In de brief aan uw Kamer over de contouren van een nieuw mestbeleid (8 september j.l, kenmerk DGA-PAV / 20230798) is uiteengezet hoe verbetering van de waterkwaliteit wordt nagestreefd. In het antwoord op vraag 155 heb ik aangegeven hoe ik daar momenteel met betrokkenen over in gesprek ben. Andere opgaven zijn verdergaande zuivering bij rioolwaterzuiveringsinstallaties en terugdringen van de belasting die we via beken uit het buitenland ontvangen. De maatregelen voor deze knelpunten worden opgenomen in de ontwerp-stroomgebiedbeheerplannen, die in maart 2021 ter inzage worden gelegd.

161

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die u neemt om te zorgen dat de doelstellingen uit de KRW volledig worden bereikt?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 160. De inzet is om te voldoen aan de eisen van de KRW. Dat betekent dat de maatregelen zoveel mogelijk uiterlijk in 2027 moeten zijn uitgevoerd.

162

**Vraag:**

Welke maatregelen zijn er genomen rondom de handhaving van de KRW?

**Antwoord:**

Het uitvoeren van de aangekondigde handhavingsmaatregelen vraagt een behoorlijke inspanning van de betrokken partijen. Om het streven naar een betere naleving van de mestregelgeving te bereiken, is het nodig met alle benodigde instanties te volharden in de gebieds- en risicogerichte handhaving van het mestbeleid, zoals ingezet door de Minister van LNV. Vanuit de Delta-aanpak waterkwaliteit wordt ook aandacht besteed aan de effectiviteit van toezicht en handhaving in relatie tot de chemische waterkwaliteit. Ik ben voornemens om hier eind dit jaar bestuurlijke afspraken over te maken met alle partners.

163

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken van het Noordzeeakkoord?

**Antwoord:**

Het definitieve Noordzeeakkoord is op 19 juni naar uw Kamer gezonden (Kamerstuk 33 450, nr. 68). Aanvullend heb ik toegezegd om samen met de Minister van LNV na de zomer uw Kamer in één gezamenlijke brief de appreciaties toe te zenden van het governance-advies over het Noordzee-overleg door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving en het advies over deelname van de visserij aan het Noordzeeoverleg door dhr. Joustra. Deze appreciaties zijn in afronding. Ik hoop u deze brief op korte termijn toe te sturen. In deze brief wordt specifiek ingegaan op de nu lopende

gesprekken met de visserijsector over deelname aan het Noordzee-overleg.

164

**Vraag:**

Wat betekenen de acties van Greenpeace in de Noordzee met het storten van blokken voor het Noordzeeakkoord?

**Antwoord:**

De voorzitter van het Noordzeeoverleg heeft eerder met de gesprekspartners geconcludeerd dat partijen de vrijheid hebben om buiten het Noordzee akkoord iets te doen, mits daarbij de grenzen van veiligheid niet worden overschreden en met de kanttekening dat partijen elkaar daarover vóóraf informeren. Ik constateer dat dat in dit geval niet is gebeurd. Dit heeft tot een stevig gesprek geleid in het Noordzeeoverleg. Daarbij heeft Greenpeace haar commitment aan het Akkoord onderstreept en verzekerd in Nederland dit soort acties niet van plan te zijn. Hiermee blijft Greenpeace betrokken bij de overleggen over de toekomst van de Noordzee.

165

**Vraag:**

Wat betekent het voor het Noordzeeakkoord dat de vissers uit het akkoord zijn gestapt?

**Antwoord:**

Tussen het Kabinet en de deelnemende partijen in het Noordzeeoverleg is de consensus dat het Noordzeeakkoord een evenwichtig pakket van afspraken omvat. De strategische opgaven voor de energietransitie uit het Klimaatakkoord, voor natuurherstel en voor een gezonde toekomst voor visserij worden concreet en langdurig met elkaar in balans gebracht, rekening houdend met de belangen van andere gebruikers. In het Noordzeeakkoord is samen meer bereikt dan daarbuiten in afzonderlijke dossiers mogelijk was geweest. Het Rijk stelt hier 200 mln. euro voor beschikbaar t/m 2030 en spant zich hier extra voor in. Het Kabinet wil daarom onverkort door met het Noordzeeakkoord en het Noordzeeoverleg. Naar aanleiding van het advies van de dhr. Joustra zijn de onafhankelijke voorzitter van het Noordzeeoverleg en LNV in gesprek met de visserijsector. De deur staat wat het Rijk betreft open voor de sector om weer mee te doen, en zo denken de andere partijen in het Noordzeeoverleg er ook over.

166

**Vraag:**

Wanneer komt de kabinetsappreciatie bij het advies van Joustra over het Noordzeeakkoord?

**Antwoord:**

Ik heb toegezegd om samen met de Minister van LNV na de zomer uw Kamer in één gezamenlijke brief de appreciaties toe te zenden van het governance-advies over het Noordzeeoverleg door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving en het advies over deelname van de visserij aan het Noordzeeoverleg door dhr. Joustra. Deze appreciaties zijn in afroning. Ik hoop u deze brief op korte termijn toe te sturen.

167

**Vraag:**

Welk overleg heeft plaatsgevonden met de provincies Fryslân en Groningen en de gemeenten Het Hoge Land en Noard-East Fryslân over de gevolgen voor de visserij en de regio van het Noordzeeakkoord? Wat is daaruit gekomen?

**Antwoord:**

Onder voorzitterschap van de onafhankelijke voorzitter van het OFL hebben in de aanloop naar het Noordzeeakkoord, in aanvulling op de bijeenkomsten van het Noordzeeoverleg (waaraan andere overheden niet deelnamen), gesprekken met onder andere provinciale overheden plaatsgevonden. Daarnaast zijn op 25 juni 2020 in het kader van de totstandkoming van het Programma Noordzee 2022–2027 de land-zee interacties besproken met de provincies Fryslân en Groningen en onder andere de gemeenten Het Hoge Land en Noard-East Fryslân. Tijdens dit gesprek zijn onder andere zorgen over lokale sociaaleconomische ontwikkelingen, de brexit, herstructurering van de vissersvloot, en de afbakening van het te beschermen gebied op de Borkumse Stenen benoemd. Mede naar aanleiding van dit gesprek worden momenteel de gevolgen in de keten van het sluiten van de verschillende zoekgebieden voor windenergie op zee onderzocht, in voorbereiding op de aanwijzing van nieuwe windenergiegebieden in Programma Noordzee. De gevolgen van de brexit op de visserij heeft de volle aandacht van mijn collega van LNV. De herstructurering van de vloot neemt zij mee in het Kottervisietraject. Het Rijk staat open voor een gesprek met de visserijsector en de NGO's over de afbakening van de Borkumse Stenen bij de uitwerking van het Noordzeeakkoord. Afhankelijk van wanneer dit gesprek plaatsvindt, zal dit tot een voorstel aan het Noordzeeoverleg leiden over hoe met deze kwestie om te gaan.

168

**Vraag:**

Hoe worden nieuwe bedreigende stoffen geïdentificeerd?

**Antwoord:**

Indien bij grond- en baggerverzet vermoed wordt dat er een niet-genormeerde verontreinigende stof in de bodem zit bestaat er op grond van de huidige wet- en regelgeving de verplichting te meten op desbetreffende stof. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan een algemene methodiek voor opkomende stoffen in de bodem. Onderdeel hiervan is de inrichting van een signaleringssysteem, zodat vroegtijdig stoffen die mogelijk problematisch zijn voor de bodem geïdentificeerd kunnen worden.

169

**Vraag:**

Hoe worden potentieel nieuwe bedreigende stoffen waar regelgeving voor moet komen, meegenomen in de begroting?

**Antwoord:**

Indien er sprake is van een niet genormeerde, diffuus verspreide stof zal allereerst onderzoek moeten worden gedaan naar potentiële effecten en mate van verontreiniging en voorkomen. Het is aan het bevoegde gezag of dit onderzoek van de toepasser wordt gevraagd of dat bevoegd gezag dit zelf laat verrichten. Indien blijkt dat landelijk normstelling noodzakelijk is, heeft het Ministerie van IenW een systeemverantwoordelijkheid. Hiervoor is dan ook geen aparte post in de Rijksbegroting opgenomen. Op dit moment werk ik samen met de decentrale overheden, koepels en bedrijfsleven aan een algemene methodiek voor opkomende stoffen.

170

**Vraag:**

Zijn er voldoende middelen gereserveerd voor toezicht en handhaving op bodemverontreiniging?

**Antwoord:**

De ILT zal altijd de keuze moeten maken, op welke taken capaciteit wordt ingezet en op welke wijze aan de verplichtingen wordt voldaan. Dat geldt ook voor bodemtoezicht. De wettelijke verplichtingen worden hierbij in acht genomen.

In september 2020 is een beleidsevaluatie afgerond van het publiek-private bodemtoezicht (kwalibo-stelsel) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 30 015, nr. 80). Daarin zijn de ervaringen van de ILT als toezichthouder meegenomen. In 2021 leidt dit tot extra aandacht en inzet van de ILT om samen met partners voorstellen tot een verbetering van het stelsel en de handhaving hierbij uit te werken.

171

**Vraag:**

Welke indicatoren en kengetallen worden nu al gemonitord?

**Antwoord:**

Onder andere Rijkswaterstaat, provincies en drinkwaterbedrijven monitoren in grond- en oppervlaktewater structureel naar opkomende stoffen. Als er een opkomende stof of stofgroep wordt aangetroffen wordt een proces in gang gezet waarbij wordt uitgezocht wat voor eigenschappen deze stof heeft, of de stof al dan niet schadelijk is, wat de herkomst is en wat voor handelingsperspectief daarbij passend is. Ook in lucht wordt regulier gemonitord. Daarnaast worden bij zowel water als lucht eisen gesteld aan emissies. Bij lucht gaat het dan onder andere over emissiegrenswaarden voor zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) en andere stoffen en stofklassen, waaronder potentiële ZZS en minder gevaarlijke stoffen. Zodra bijvoorbeeld via REACH nieuwe informatie naar voren komt, zullen de emissiegrenswaarden voor die stof worden aangescherpt. In de bodem moet de chemische samenstelling gemeten worden als bij het verzet van grond of bagger vermoed wordt dat de bodem een niet-genormeerde verontreinigende stof bevat.

172

**Vraag:**

Hoeveel bedrijven hebben reeds gebruik gemaakt van de subsidies ten behoeve van saneringsmaatregelen?

**Antwoord:**

Enkele duizenden bedrijven hebben zich aangemeld voor de subsidieregeling en hebben op verschillende wijze gebruik gemaakt van de regelingen, variërend van ondersteuning bij de uitvoering van bodemonderzoek, subsidie voor saneringsmaatregelen of de nazorg van bodemverontreinigingen.

173

**Vraag:**

Hoeveel bedrijven beoogt u te stimuleren met de subsidies ten behoeve van de saneringsmaatregelen?

**Antwoord:**

Ieder bedrijf dat hiervoor in aanmerking komt, kan zich aanmelden binnen de termijnen die bij de betreffende regeling gelden. Met de subsidie wordt beoogd om de bodemsaneringsoperatie te ondersteunen en waar nodig bodemverontreinigingen te saneren. De focus ligt nu op de aanpak van bodemverontreinigingen met een zogenaamd spoedcriterium vanwege de omvang of ligging. Andere bodemverontreinigingen op bedrijfsterreinen kunnen opgepakt worden op een natuurlijk moment zoals sloop of bouw.

174

**Vraag:**

Hoe wordt zorggedragen dat de uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond van Rijkswaterstaat, afdeling Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) voldoende middelen heeft voor de uitvoering van de bodemtaken onder de Omgevingswet?

**Antwoord:**

Het ministerie geeft jaarlijkse opdrachten aan de uitvoeringsorganisatie bodem en ondergrond. Zowel de middelen voor capaciteit als projectuitvoering in de opdracht 2021 zijn toereikend voor de bodemtaken onder de Omgevingswet.

175

**Vraag:**

Op basis van welke voorwaarden wordt besloten dat de lokale overheid bodemverontreinigingsproblematiek niet alleen kan dragen en dus inzet van het Rijk nodig is?

**Antwoord:**

Einde 2020 lopen de huidige bodemconvenanten af. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over de aanpak van bodemverontreinigingen en de financiële bijdrage van het Rijk. Onderdeel van de gesprekken met de andere overheden die ik voer is hoe om te gaan met bodemkwaliteitsproblemen die de draagkracht van een gemeente te boven gaan. Deze gesprekken lopen nog. Deze hoop ik uiterlijk begin 2021 af te ronden.

176

**Vraag:**

Bij hoeveel van de reeds in kaart gebrachte spoedlocaties is er sprake van bodemverontreiniging door PFAS?

**Antwoord:**

De spoedlocaties die in kaart zijn gebracht zijn voor het grootste deel op grond van de afspraken in het eerste bodemconvenant (2009–2015) geïdentificeerd in de periode voorafgaand aan 2015. Voor de aanpak van de in 2015 geïdentificeerde spoedlocaties, zijn afspraken gemaakt in het convenant bodem en ondergrond (looptijd 2016–2020). De verantwoordelijkheden voor het (door eigenaren laten) aanpakken van deze locaties zijn bij de grote steden (29) en provincies (12) belegd. Tevens worden na die tijd ontdekte spoedlocaties door de bevoegde overheden zoveel mogelijk in lijn met die afspraken aangepakt. De in 2015 geïdentificeerde spoedlocaties zijn veelal niet op PFAS onderzocht en zonder uitzondering op basis van andere verontreiniging als spoedlocatie geïdentificeerd. In de periode na 2015 zijn tenminste 2 locaties op grond van PFAS als spoedlocatie geïdentificeerd. Het betreffen twee locaties waar woningbouw plaatsvindt: een voormalige vliegbasis waar gewerkt is met PFAS houdend blusschuim en het terrein waar een blusschuimfabriek heeft gestaan. Door de gezamenlijk convenantpartijen (Rijk en decentrale overheden) wordt op dit moment gewerkt aan een overzicht van locaties die gegeven het vroegere gebruik mogelijk ernstig verontreinigd zijn met PFAS en waar sprake is van actuele humane risico's of risico's voor drinkwaterwinning. Zodra de resultaten van deze inventarisatie gereed zijn bericht ik u nader. Voor nadere informatie over de voortgang en aanpak van spoedlocaties verwijs ik naar de jaarlijkse monitoringsrapportages: <https://www.bodemplus.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bodemconvenant/publicaties/downloads/monitoringsverslag-up-2019/> voor het meest recente beeld.

177

**Vraag:**

Hoe lang duurt het oplossen van bodemverontreiniging op de geïdentificeerde spoedlocaties?

**Antwoord:**

Dit hangt sterk af van de aard van de verontreiniging en de omstandigheden op de locatie. In principe is het gewenst een sanering zo snel mogelijk uit te voeren. Maar vaak kan het veel kosteneffectiever zijn deze te combineren met de herontwikkeling van het terrein of natuurlijke afbraak een kans te geven. Het is aan het bevoegd gezag om hierover een besluit te nemen.

178

**Vraag:**

Zijn door het uitstel van de Omgevingswet additionele kosten te verwachten op de post «bijdrage aan agentschappen»?

**Antwoord:**

Uitstel van de Omgevingswet brengt kosten met zich mee omdat bestaande voorzieningen langer doorlopen onder huidige wetgeving. Indien dit leidt tot extra kosten die niet binnen budget kunnen worden opgevangen wordt u hier via het begrotingsproces over geïnformeerd.

179

**Vraag:**

Wat is het percentage aan gerealiseerde hernieuwbare energie over 2019?

**Antwoord:**

In 2019 (Kamerstuk 32 813, nr. 553) was de jaarverplichting 12,5%. Doordat partijen een beperkt deel aan hernieuwbare energie kunnen sparen bij een overprestatie is er in 2019 een aandeel van 12,7% gerealiseerd.

180

**Vraag:**

Wordt er over 2019 en 2020 ook een hoger percentage hernieuwbare energie verwacht, net als in 2018?

**Antwoord:**

In 2018 bedroeg de jaarverplichting 8,5%. In 2019 is een stijging ingezet naar 12,5% en in 2020 naar 16,4%.

181

**Vraag:**

Wanneer worden de cijfers over 2019 met betrekking tot de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's bekend?

**Antwoord:**

Op 20 juni 2020 heeft het Europees Milieu Agentschap (EMA) de voorlopige gegevens gepubliceerd voor de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe personenauto's en bestelwagens die in 2019 in de EU, IJsland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk (VK) zijn geregistreerd<sup>8</sup>. In de EU, IJsland, Noorwegen en het VK is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het nieuwe personenautopark tussen 2017 en 2019 gestegen van 118,5 gram CO<sub>2</sub>/km naar 122,4 gram CO<sub>2</sub>/km<sup>9</sup>. In Nederland was de gemiddelde uitstoot van

<sup>8</sup> <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-co2-emissions-from-new-cars-vans-2019>.

<sup>9</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/average-co2-emissions-from-motor-vehicles/assessment-2>.

nieuw verkochte personenauto's in 2019 met 100,0 gram CO<sub>2</sub>/km het laagste binnen de gehele EU<sup>10</sup>. Dat is vooral dankzij de verkoop van batterij elektrische voertuigen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwverkopen zonder batterij elektrische voertuigen lag in 2019 op 116 gram CO<sub>2</sub>/km.

182

**Vraag:**

Is de streefwaarde van 95 g/km in 2021 met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-emissie van nieuwe personenauto's realistisch?

**Antwoord:**

Ja. In verordening (EG) 443/2009 zijn verplichte emissiereductiedoelstellingen voor nieuwe auto's vastgesteld ([https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars\\_en#cr2009](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en#cr2009)).

In de evaluatie van deze Verordening is geconcludeerd dat deze nog steeds geldig zijn en ook zullen blijven voor de periode na 2020 ([https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)). De CO<sub>2</sub>-reductie moet kosteneffectief worden gerealiseerd zonder de duurzame mobiliteit of het concurrentievermogen van de auto-industrie te ondermijnen. De streefwaarde van 95 g/km in 2021 wordt als realistisch gekarakteriseerd.

183

**Vraag:**

Blijft het aantal elektrische voertuigen, gelet op de coronacrisis, groeien?

**Antwoord:**

Uit de registratiecijfers blijkt dat van januari t/m augustus 2020 (8 maanden) er in totaal 22.089 nieuwe EV's op kenteken zijn gezet. Het verloop van de verkoop in het resterend deel van 2020 is lastig te voorspellen en afhankelijk van het onzekere verloop van de coronacrisis en de omvang van een eventuele decemberpiek.

184

**Vraag:**

Kunt u nader uiteenzetten welke stikstofreducerende maatregelen u precies bedoelt? Valt extern salderen hier ook onder? Zo ja, voor welke projecten overweegt u dit?

**Antwoord:**

Met stikstofreducerende maatregelen wordt bedoeld op het pakket aan bronmaatregelen dat het kabinet in de kamerbrief van 24 april 2020 heeft aangekondigd in het kader van de structurele aanpak van de stikstofproblematiek (kamerstuk 35 334, nr.82).

185

**Vraag:**

Wat wordt er verder nog gedaan aan het oplossen van de vertragingen in de verbinding Ameland-Holwerd naast de reeds in gang gezette maatregelen, zeker nu de tweede bochtafsnijding van de vaargeul niet doorgaat?

**Antwoord:**

Alle maatregelen uit het Open Plan Proces (OPP) zijn gerealiseerd. Het is echter niet zo dat met het afronden van de OPP-maatregelen alle inspanningen stoppen om de situatie te verbeteren. Zo blijven we de effecten van de gerealiseerde maatregelen op de dienstregeling

<sup>10</sup> <https://bovagrai.info/auto/2020/en/7-sustainability-and-environment/7-10-average-co2-emissions-new-passenger-cars/>.



nauwlettend monitoren. Monitoring vindt plaats door bijvoorbeeld meetcampagnes rond water- en sedimentbewegingen en het volgen van de baggerhoeveelheden. De genomen maatregelen laten zien dat de vaargeul inclusief bochtafsnijding «de Vloedgeul», goed functioneert. Daarnaast zal op korte termijn een vervolgonderzoek starten om de bereikbaarheid van Ameland op de langere termijn te borgen.

186

**Vraag:**

Welke kosten moet Rijkswaterstaat betalen van de bijdrage aan Rijkswaterstaat voor de transitie in het kader van de Omgevingswet?

**Antwoord:**

RWS heeft vanwege de omvang van de transitie opgave een taakstellend budget van € 22,9 mln. Hiervan komt € 3,721 mln. uit het eigen vermogen van RWS.

186

**Vraag:**

Wat zijn de (financiële) gevolgen geweest van de coronacrisis in 2020 voor de Waddenveren? Wat is de prognose voor 2021?

**Antwoord:**

Zoals in de brief van 23 april 2020 (Kamerstukken 23 645, nr. 718) is aangegeven, kregen de Friese Waddenveren in het voorjaar te maken met urgente en voor hen grote liquiditeitsproblemen. Vanwege deze liquiditeitsproblemen is toen besloten om hen leningen te verstrekken, teneinde de continuïteit van de enige verbinding met het vaste land te borgen. De (financiële) vooruitzichten voor de rest van 2020 zijn onzeker, omdat deze sterk afhankelijk zijn van het verdere verloop van de pandemie en de eventuele daarmee samenhangende noodzakelijke maatregelen. Dit geldt ook voor het jaar 2021. Over de (financiële) vooruitzichten is regelmatig contact met de Waddenveren, onder andere in verband met de gesprekken over de beschikbaarheidsvergoeding OV voor de jaren 2020 en 2021. Zoals in de brief van 15 september 2020 (Kamerstukken 23 645, nr. 726) is opgenomen, biedt het kabinet voor de tweede helft van 2021 perspectief op een aanvullende verlenging, waarbij sprake zal zijn van een versobering. Dit onder de voorwaarde dat uiterlijk 1 april 2021 een zogenoemd transitieplan is opgesteld.

187

**Vraag:**

Hoeveel vertragingen zijn er nog bij de verbinding Ameland–Holwerd in 2020? Wat is de prognose voor 2021?

**Antwoord:**

Over 2019 is er sprake van een daling van het aantal vertragingen ten opzichte van 2018 op de verbinding Ameland–Holwerd visa versa. Op de lijn Ameland–Holwerd v.v. is het verdragingspercentage in 2019 gedaald naar 22,2 procent. In 2018 was dit nog 37,1 procent. Minus de overmacht situaties is dit percentage 9,1 procent, ten opzichte van 15,5 procent in 2018. De afname van de verdraagde afvaarten wordt toegerekend aan de OPP-maatregelen. De verdragingscijfers over de eerste helft van 2020 laten een verdere afname zien van het aantal vertragingen ten opzichte van 2019. Voor een prognose voor 2021 zijn de resultaten voor heel 2020 noodzakelijk en die zijn nog niet beschikbaar.

188

**Vraag:**

Wat is de minimale duur van de concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet waarbij een robuust mobiliteitssysteem gegarandeerd kan worden aan de reiziger en er voldoende mogelijkheden bestaan voor de vervoerder om te innoveren en te verbeteren?

**Antwoord:**

De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heeft geen minimum looptijd. Op grond van Europese regelgeving is er alleen een maximum looptijd van 10 jaar voor een onderhands gegunde concessie. Ik zoek bij de nieuwe HRN-concessie naar een balans tussen enerzijds het prikkelen van NS om de reiziger het beste product te bieden en anderzijds dat NS voldoende zekerheid heeft om te blijven investeren en innoveren. De duur van de concessie hangt af van de ambities en eisen die gedurende de concessie gerealiseerd moeten worden. Een eerste zicht daarop heb ik met het programma van eisen, dat naar verwachting in 2022 aan uw Kamer wordt voorgelegd.

189

**Vraag:**

Wat zijn de gemiddelde kosten in andere EU-landen voor de invoering van het Europese spoorveiligheidsprogramma European Rail Traffic Management System (ERTMS)

**Antwoord:**

De opgegeven kosten voor de invoering van ERTMS van EU-landen lopen zeer uiteen. Sommige landen geven alleen de kosten voor de infrastructuur op, bij andere landen zitten hier ook de kosten voor materieel bij in en weer andere landen combineren de aanleg van ERTMS met andere projecten, zoals de vernieuwing van logistieke besturingssystemen. Deze verschillen zijn van grote invloed op de kostenopgave per land en maakt dat een vergelijking van de opgegeven kosten tussen de EU-landen weinig tot niets zegt.

190

**Vraag:**

Welke oorzaken zijn er voor het stijgende aantal aanrijdingen op overwegen?

**Antwoord:**

Hiervoor is geen eenduidige oorzaak aan te wijzen. Uit eerdere analyses zoals het onderzoek «Overwegveiligheid: een kruising van belangen» van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (2018) en het Jaarverslag Spoorveiligheid van de ILT (Kamerstukken 29 893, nr. 241), is naar voren gekomen dat ongelukken op overwegen (zowel bewaakt als onbewaakt) worden veroorzaakt door onder meer risicovol gedrag, onoplettendheid van passanten en de toename en snelheid van treinen.

191

**Vraag:**

Welke oorzaken zijn er voor het stijgende aantal spoor-suïcides?

**Antwoord:**

Het aantal suïcides op het spoor voor 2019 bedroeg 194. Dit aantal komt overeen met aantal suïcides voor het jaar 2018. In de jaren daarvoor was het aantal suïcides boven de 215 of meer. Op basis van deze gegevens kan worden gesteld dat het aantal suïcides op het spoor in 2019 niet is toegenomen. ProRail heeft in samenwerking met de vervoerders voor de periode 2017–2021 een meerjarig programma suïcidepreventie en

-afhandeling opgesteld. Dit programma kent drie thema's: preventie van het incident, versnelling van de afhandeling ervan en nazorg.

192

**Vraag:**

Wat is de verklaring voor het al drie jaar op rij stijgen van het aantal Stoptonende Seinpassages (STS-passages) en hoe kan deze trend gekeerd worden?

**Antwoord:**

In de brief aan uw Kamer over spoorveiligheid van 5 december 2019 (Kamerstuk 29 893, nr. 241) is de verklaring gegeven voor de ontwikkeling van het aantal STS-passages tot en met 2018. Eind van dit jaar zal het jaarverslag spoorveiligheid van ILT over 2019 naar uw Kamer gestuurd worden. Daarin zal toegelicht worden welke ontwikkelingen in 2019 hebben plaatsgevonden en hoe die te verklaren zijn. Zowel in de brief van 5 december 2019 als in de op 5 februari 2020 naar uw Kamer gestuurde Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025 (Kamerstuk 29 893, nr. 242) is beschreven hoe het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's teruggedrongen worden.

193

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het Orbit-waarschuwingssysteem waarvan de Kamer meermaals heeft opgeroepen dit verplicht te stellen? Wordt dit met de sector geïmplementeerd?

**Antwoord:**

In het op 19 december 2019 naar uw Kamer gestuurde Vervoerplan 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 884) geeft NS aan dat de inbouw van ORBIT in de materieeltypes VIRM, ICM, DDZ, SGM en SLT afgerond is en dat zij verwacht de inbouw in de materieeltypes FFF en SNG in 2020 af te ronden. Recent heeft NS mij geïnformeerd dat hierbij vertraging is opgetreden. Ik heb NS gevraagd mij nader te informeren over de oorzaken hiervan en over een nieuwe planning. Als ik die informatie heb ontvangen, zal ik die informatie met uw Kamer delen. Conform mijn toezegging aan uw Kamer in het Algemeen Overleg van 4 maart 2020 heb ik de bredere toepassing van het ORBIT-systeem onder de aandacht gebracht van andere spoorwegondernemingen. Omdat het niet mogelijk is spoorwegondernemingen te verplichten om ORBIT te installeren is het hun eigen afweging of zij hiertoe overgaan.

194

**Vraag:**

Indien bekend, wat was het aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen in 2019?

**Antwoord:**

In 2019 zijn in totaal 9 dodelijke slachtoffers gevallen bij aanrijdingen op overwegen.

195

**Vraag:**

Wat kan geconcludeerd worden naar aanleiding van de cijfers over het aantal dodelijke slachtoffers bij aanrijdingen op overwegen tussen 2016 en 2020?

**Antwoord:**

De cijfers voor 2020 zijn nog niet bekend. Jaarlijks wordt uw Kamer over het aantal ongelukken op spoorwegovergangen geïnformeerd via het

Jaarverslag Spoorveiligheid van de ILT. Het aantal dodelijke slachtoffers kan in de tussenliggende jaren sterk van elkaar afwijken. Zo steeg het aantal dodelijke slachtoffers in 2018 van 6 (in 2017) naar 13 en nam het in 2019 juist weer af naar 9. Elk slachtoffer is er een teveel. Daarom werkt ProRail onverminderd door aan de beveiliging en sanering van overwegen, het verkorten van dichtligtijden en het via campagnes overweggebruikers bewust maken van de risico's.

196

**Vraag:**

Kunt u nader toelichten hoe de bedragen voor de afrekening van de diverse belastingen vanwege de omvorming van ProRail (totaal 7,1 miljard euro) tot stand zijn gekomen? Over welke periode worden de belastingen afgerekend?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 108.

197

**Vraag:**

Hoeveel buslijnen zijn er ondanks de toegezegde beschikbaarheidsvergoeding in dit jaar verdwenen, ingekort of samengevoegd?

**Antwoord:**

Het uitgangspunt voor de Beschikbaarheidsvergoeding OV in 2020 is dat alle OV-bedrijven een volwaardige dienstregeling aanbieden, gezien de vitale functie van het OV. In het NOVB in juni 2020 is afgesproken dat vervoerbedrijven als tegenprestatie voor de OV-beschikbaarheidsvergoeding een maximale dienstregeling met optimale inzet van menskracht en middelen zullen rijden. Door oplopend ziekteverzuim is het momenteel steeds lastiger om een betrouwbare volledige dienstregeling te blijven rijden. Daarom is recent afgesproken dat er in overleg met de concessieverlener (en de reizigersorganisaties) gekeken kan worden naar verdere optimalisatie van de dienstregeling. Bijkomend is dat daarmee kosten kunnen worden bespaard.

198

**Vraag:**

Wat is de reden dat kosten rondom ov en stations de aankomende jaren stijgen?

**Antwoord:**

De beschikbare budgetten voor OV en stations wisselen van jaar tot jaar. Dit budget wordt gebruikt om onderzoeken en activiteiten te financieren die nodig zijn om de rol van systeemverantwoordelijke voor het OV-systeem te vervullen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan zaken als het organiseren van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, het voorbereiden van wetgeving om OV-data beter te ontsluiten of onderzoek dat nodig is om de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer te vergroten.

199

**Vraag:**

Hoeveel fte zijn er ondanks de toegezegde beschikbaarheidsvergoeding in dit jaar verdwenen?

**Antwoord:**

Ik beschik niet over deze informatie van decentrale overheden en/of regionale vervoerders. Het uitgangspunt voor de regeling in 2020 is dat bedrijven een volwaardige dienstregeling aanbieden, gezien de vitale functie van het OV.

200

**Vraag:**

Wat is de reden dat de ov-beschikbaarheidsvergoeding voor 2021 niet in de begroting staat?

**Antwoord:**

In afstemming met het Ministerie van Financiën is voor de verlenging van de regeling een reservering van € 740 miljoen op de Aanvullende Post getroffen. Dit is een gebruikelijke werkwijze wanneer rijksbreed aanvullende middelen worden vrijgemaakt (bijvoorbeeld bij RA middelen). Als de regeling nader is uitgewerkt zullen de middelen via een (incidentele) suppletoire begroting aan de begroting van lenW worden toegevoegd.

201

**Vraag:**

Wat betreft de lening in 2020 van 4.000 (x 1.000) euro in tabel 28?

**Antwoord:**

Het bedrag van 4 miljoen Euro heeft betrekking op de aan de Friese Waddenveren verstrekte leningen, teneinde de continuïteit van de enige verbinding met het vaste land te borgen. De Tweede Kamer is hierover op 23 april 2020 (Kamerstukken 23 645, nr. 718.) geïnformeerd. De budgettaire verwerking heeft bij 1e suppletoire begroting 2020 plaatsgevonden.

202

**Vraag:**

Wat is de reden dat de kosten van het programma ERTMS alsmaar stijgen?

**Antwoord:**

Voor een langlopend groot project zoals het programma ERTMS worden zowel de kosten als het budget periodiek geactualiseerd. Hierbij geldt bijvoorbeeld dat het budget jaarlijks wordt geïndexeerd (aangepast aan de inflatie). Dit budget is leidend voor de beheersing, rapportage en sturing van het programma, waarvan de kosten onderdeel uitmaken. Volgens de huidige inzichten valt de verwachte budgetspanning (< 2%) van de kosten binnen gangbare marges voor programma's met een dergelijke omvang, looptijd en complexiteit.

203

**Vraag:**

Wat houdt de continue screening van de taxibranche in? Welke taken worden hiervoor door welke instantie uitgevoerd?

**Antwoord:**

Continue screening houdt in dat screeningsautoriteit Justis het strafblad (de justitiële documentatie) van de taxichauffeur opnieuw bekijkt, zodra er relevante gegevens aan worden toegevoegd. Justis beoordeelt dan of die nieuwe gegevens de uitoefening van het beroep in de weg staan. Is dat het geval, dan informeert Justis de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT neemt contact op met Kiwa die vervolgens de taxichauffeur kan vragen een nieuwe VOG-aanvraag in te dienen. Als Justis de VOG niet afgeeft en de taxichauffeur hierdoor geen nieuwe VOG kan overleggen, trekt Kiwa de chauffeurskaart in. Deze persoon mag dan niet meer als taxichauffeur werken.

204

**Vraag:**

Wordt de frequentie van screening van de taxibranche verhoogd naar aanleiding van de vele incidenten in de taxibranche de afgelopen jaren?

**Antwoord:**

De screening vindt continu plaats. Zie antwoord op vraag 203.

205

**Vraag:**

Hoeveel treinen gebruiken jaarlijks de Brabantroute (uitgesplitst naar dag/nacht en goederen/personenvervoer)?

**Antwoord:**

De tabel (zie bijlage) toont de treinaantallen in 2019 voor drie meetpunten onderscheiden naar goederen en reizigers. Het aantal reizigerstreinen op de Brabantroute was de afgelopen jaren redelijk stabiel. Het goederenverkeer fluctueert meer. Naast fluctuaties in de marktvrage hangt dit samen met het omleiden van goederentreinen door werkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland (Zevenaar/Emmerich–Oberhausen).

**Treinverkeer Brabantroute**

Treinverkeer Brabantroute	Totaal alle treinen		Waarvan goederen		Waarvan reizigers	
	2019	's nachts <sup>1</sup>	2019	's nachts <sup>1</sup>	2019	's nachts <sup>1</sup>
<i>(treinaantallen, som beide richtingen)</i>						
Gilze-Rijen (Breda–Tilburg)	102.800	17.500	22.200	6.400	77.050	9.850
Oisterwijk (Tilburg–Boxtel)	70.800	12.100	18.750	5.600	49.050	5.550
Helmond (Eindhoven–Venlo)	70.200	13.200	18.100	5.800	48.150	5.050

<sup>1</sup> Nachtperiode: 23–7 uur.

\*\* De uitsplitsing is exclusief losse locomotieven, leeg reizigersmaterieel en werktreinen

206

**Vraag:**

Hoeveel goederentreinen met giftige stoffen en/of gevaarlijke goederen gebruiken jaarlijks de Brabantroute?

**Antwoord:**

Op de Brabantroute rijden jaarlijks zo'n 3.000–4.000 goederentreinen waar wagens met gevaarlijke stoffen in zitten. Het aantal wagens met gevaarlijke stoffen per goederentrein kan variëren van 1–30 wagens. Dat is ook de reden dat de monitoring van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op aantallen wagens en niet op aantallen treinen. De omvang van het vervoer van toxische stoffen is ongeveer 20 procent van het totaal aan vervoerde gevaarlijke stoffen.

207

**Vraag:**

Hoeveel goederentreinen die nu de Brabantroute gebruiken, hadden ook de Betuweroute kunnen gebruiken?

**Antwoord:**

De route die de goederentreinen rijden wordt primair bepaald door de herkomst en bestemming. De capaciteit van de Betuweroute wordt hierbij zo volledig mogelijk benut. Daarbij speelt de beschikbaarheid van treinpaden in Duitsland een belangrijke rol.

208

**Vraag:**

Wat is de reden dat goederentreinen die Betuweroute gebruiken toch nog via de Brabantroute worden geleid?

**Antwoord:**

Goederentreinen die regulier de Betuweroute gebruiken om van en naar Duitsland te rijden kunnen door werkzaamheden (zoals die voor de aanleg

van het Derde spoor in Duitsland) of bij stremmingen genoodzaakt zijn om via andere routes te rijden. De Brabantroute is dan een belangrijk alternatief.

209

**Vraag:**

Hoeveel omwonenden ondervinden trilling- en geluidsoverlast van de Brabantroute?

**Antwoord:**

Omwonenden die overlast ondervinden kunnen dit melden bij ProRail. In 2020 zijn er bij ProRail tot en met eind september door omwonenden langs de Brabantroute 119 meldingen gedaan inzake trilling- en geluidsoverlast. Een omwonende kan meerdere meldingen maken bij ProRail.

210

**Vraag:**

Klopt het dat vorig jaar een tekort is ontstaan op de subsidieregeling stimuleren spoorgoederenvervoer waardoor minder subsidiegelden zijn uitgekeerd? Zo ja, hoeveel minder was dat en wat was de reden voor het ontstane tekort? Zo nee, hoe komt het dat dit beeld is ontstaan bij goederenvervoerders?

**Antwoord:**

Nee. Samen met de spoorgoederenvervoerders is de subsidieregeling opgesteld die vervolgens door de Europese Commissie voor de periode 2019–2023 is goedgekeurd. In de regeling zijn jaarlijkse subsidieplafonds opgenomen en is bepaald dat de subsidie per gereden kilometer evenredig zou worden verlaagd indien het beroep op de regeling groter zou zijn dan het subsidieplafond voor enig jaar toelaat. In 2019 was daar sprake van en is het voor dat jaar beschikbare budget volledig uitgekeerd, maar waardoor vervoerders minder subsidie per gereden kilometer kregen dan werd verwacht.

211

**Vraag:**

Klopt het dat vorig jaar de tarieven van de kilometerheffing op het spoor «onder de streep» weer verder uit de pas gingen lopen ten opzichte van Duitsland? Kunt u hier een uiteenzetting van de kosten maken?

**Antwoord:**

Nee, dat klopt niet. Met het subsidiebudget van 2019 (subsidieplafond € 14,4 mln.) zijn de tarieven voor de vergoeding minimum toegangspakket (VMT) vorig jaar bijna gehalveerd en op hetzelfde niveau gekomen als in Duitsland. Daarmee liepen ze «onder de streep» in de pas met Duitsland.

212

**Vraag:**

Klopt het dat in Duitsland tijdens het kalenderjaar tussen juni en september een fors hogere subsidie (0,30 tot 0,43 extra subsidie per goederentreinkilometer) ter stimulering van het goederenvervoer per spoor (de zogenaamde TraFöG) wordt gegeven en dat daardoor de gebruiksvergoedingen voor de goederentreinpaden in Nederland gedurende een belangrijk deel van het jaar substantieel uit de pas lopen met Duitsland?

**Antwoord:**

Het totale beschikbare subsidiebudget in Duitsland is voor 2020 niet veranderd. Mede als gevolg van de Corona-crisis is het aantal gereden

kilometers in Duitsland dit jaar lager uitgevallen dan verwacht. De subsidie per gereden kilometer kon daardoor hoger zijn, omdat DB Netz het beschikbare subsidiebudget nu «verdeelt» over een lager aantal kilometers.

213

**Vraag:**

Klopt het dat in Nederland het tarief onderaan de streep van de vergoeding van het minimumtoegangspakket voor de goederentreinpaden, inclusief extra heffing minus subsidie ter stimulering van het goederenvervoer per spoor in 2021 hoger wordt dan in Duitsland?

**Antwoord:**

Nee, met de tarieven zoals die nu bekend zijn in Duitsland lopen wij onderaan de streep in 2021 in de pas. Wij monitoren het level playing field zoals afgesproken met de vervoerders.

214

**Vraag:**

Klopt het dat in Nederland in 2020 (voor de coronacrisis) en in 2022/2023 (na de coronacrisis) het budget voor de subsidie stimuleren spoorgoederenvervoer te krap is en dat daarvoor per goederentreinkilometer minder dan 100% subsidie aan het spoorgoederenvervoer wordt uitgekeerd, terwijl in Duitsland met ruim voldoende budget een extra subsidie per treinkilometer gedurende het kalenderjaar wordt gegeven?

**Antwoord:**

Nee, op basis van de huidige inzichten is het budget voor de subsidieregeling voldoende om het spoorgoederenvervoer te stimuleren. Zoals uiteengezet in antwoord op vraag 210 zullen de subsidietarieven per gereden kilometer lager worden als er meer kilometers gereden worden dan bij het opstellen van de regeling was voorzien. De keerzijde hiervan is dat de extra kilometers blijk geven van meer omzet bij de vervoerders. Zoals in mijn brief van 5 oktober 2020 inzake emplacementen en de Havenspoorlijn aangegeven breng ik samen met ProRail de kostenontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in kaart, mede in het licht van de huidige economische ontwikkelingen. Hiermee toets ik ook het level playing field met Duitsland. In de begroting is in totaal € 70 mln. voor vijf jaar (2019–2023) vastgelegd met bijbehorende subsidieplafonds per jaar. Vóór 1 januari 2022 zal er een evaluatie van de regeling plaatsvinden.

215

**Vraag:**

Hoe hoog is de vermogensschade die de spoorgoederenvervoerders hebben geleden vanaf 2017 per jaar, doordat de goedereninfrastructuur gebruikbeperkingen, spoorafsluitingen («rode vlaggen») en plotselinge herstelwerkzaamheden aan het spoor heeft gekregen?

**Antwoord:**

Over de omvang van eventuele vermogensschade die spoorgoederenvervoerders hebben geleden als gevolg van de bedoelde beperkingen, heeft het ministerie geen informatie. Het betreft hier bedrijfsgevoelige informatie. Ik heb uw Kamer eerder geïnformeerd over de compensatieregeling van ProRail voor de Waalhaven Zuid (Kamerstuk 29 893, nr. 245 en Kamerstuk 29 984, nr. 889). ProRail is op dit moment met de vervoerders in gesprek over de werking en uitvoering van deze regeling.



216

**Vraag:**

Wat is de reden dat voor iedere gewichtsklasse van het goederenvervoer het tarief treinpad per treinkilometer plus de extra heffing stijgt in 2021?

**Antwoord:**

Het tarief treinpad en de extra heffing stijgen in 2021 als gevolg van indexatie voor de prijsontwikkeling. Dit is overeenkomstig de (goedgekeurde) toerekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding.

217

**Vraag:**

Wat is de reden dat de ProRail-tarieven voor opstelsporen voor spoorgoederenvervoerders in 2021 stijgen ten opzichte van 2020?

**Antwoord:**

De tarieven voor opstelsporen worden in 2021 geïndexeerd voor de prijsontwikkeling conform de (goedgekeurde) toerekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding.

218

**Vraag:**

Wat is de reden dat het tarief voor het gebruik van rangeerheuvel Kijfhoek stijgt in 2021?

**Antwoord:**

Naast de gebruikelijke indexatie voor prijsstijgingen (zie het antwoord op vraag 216) geldt voor de tarieven voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek een ingroeiregeling (zie het antwoord op vraag 219).

219

**Vraag:**

Wat is de reden voor en de juridische grondslag van het feit dat voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek wel een ingroeiregeling voor de (stijgende) tarieven wordt aangeboden, terwijl dat voor de (stijgende) tarieven van de opstelsporen niet het geval is?

**Antwoord:**

De vergoeding voor het gebruik van de rangeerheuvel Kijfhoek is een tarief dat op grond van regelgeving voor dienstvoorzieningen vanaf 2020 voor het eerst is ingevoerd. Om spoorwegondernemingen de gelegenheid te geven in hun bedrijfsvoering te wennen aan de kosten voor het gebruik van de rangeerheuvel heeft ProRail daarom een ingroeiregeling opgesteld die uiteindelijk resulteert in doorberekening van de directe kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van de heuvel. De vergoeding voor het gebruik van opstelsporen is niet nieuw voor vervoerders en wordt al langer toegepast. Er is aldus geen noodzaak om hiervoor een ingroeiregeling toe te passen.

220

**Vraag:**

Wat is de reden dat het tarief voor tractie-energievoorziening stijgt per kilowattuur in 2021?

**Antwoord:**

Het tarief voor tractie-energievoorziening stijgt in 2021 als gevolg van indexatie voor de prijsontwikkeling. Dit is overeenkomstig de (goedgekeurde) toerekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding.

221

**Vraag:**

Wat is de reden dat de Energie Verzamel Applicatie (EVA) stijgt per kilowattuur in 2021 voor spoorgoederenvervoerders?

**Antwoord:**

Het tarief voor de Energie Verzamel Applicatie stijgt in 2021 als gevolg van indexatie voor de prijsontwikkeling. Dit is overeenkomstig de (goedgekeurde) toerekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding.

222

**Vraag:**

Wat zijn de kosten van de ondersteunende diensten van ProRail die geleverd worden aan spoorgoederenvervoerders in 2019, 2020 en 2021 uitgesplitst naar dienst?

**Antwoord:**

ProRail levert diverse aanvullende diensten, die voor een groot deel betrekking hebben op het leveren van informatie (ICT-diensten). Het aanbod van deze diensten publiceert ProRail jaarlijks in de netverklaring. Per 2021 zijn per individuele dienst de tarieven opgenomen in de netverklaring. Omdat het hier om velerlei diensten en de daarvoor geldende tarieven gaat, verwijs ik u naar de publicatie van de netverklaring op de site van ProRail (<https://www.prorail.nl/vervoerders/netverklaring>).

223

**Vraag:**

Is het mogelijk om een kilometerheffing in te voeren voor het goederenvervoer al dan niet op Europees niveau?

**Antwoord:**

De wetgever kan een kilometerheffing voor het goederenvervoer invoeren mits voldaan wordt aan internationale regelgeving en afspraken. Zo heeft Nederland een vrachtwagenheffing in voorbereiding.

224

**Vraag:**

Is er sprake van een gelijk speelveld op luchtvaartgebied tussen Schiphol en bijvoorbeeld Istanbul en het Midden-Oosten?

**Antwoord:**

Via luchthavens als Schiphol, Istanbul en bijvoorbeeld luchthavens in het Midden-Oosten en Azië zoals Singapore en Seoul worden specifieke nationale, regionale en internationale bestemmingen aangeboden door de verschillende luchtvaartmaatschappijen die via dergelijke luchthavens («hubs») opereren. Ter waarborging van de mainportfunctie van Schiphol en het netwerk van verbindingen dat via Schiphol wordt aangeboden, streeft Nederland bij het verkrijgen en vergeven van landingsrechten van en naar derde landen naar een zo gelijk mogelijk speelveld met andere internationale luchthavens als Istanbul en luchthavens in het Midden-Oosten. Daarbij wordt er naar gestreefd om zoveel mogelijk bestemmingen te behouden of te verkrijgen die meerwaarde hebben voor het netwerk van de luchthaven.

225

**Vraag:**

Welke kansen biedt de huidige crisis in de luchtvaartsector om te werken aan de algemene doelstelling van een duurzaam luchtvaartbestel? Hoe

wordt hier invulling aan gegeven? Zijn er plannen om de huidige afname in emissies en overlast te bestendigen?

**Antwoord:**

Op 17 augustus is uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 804) over de mogelijke effecten van de COVID-19 crisis op de publieke belangen rond luchtvaart. In de twee scenario's met het relatief snelste herstel zal de impact op de publieke belangen op lange termijn naar verwachting beperkt zijn, aangezien het verkeer weer herstelt naar het oude niveau en qua samenstelling niet wezenlijk verandert. Wel teren maatschappijen in deze scenario's in op hun financiële reserves, waardoor er minder ruimte is om te investeren in veilige, stillere en duurzame technologie, waardoor deze technologieën mogelijk later beschikbaar komen. In de twee scenario's met het minst snelle herstel valt wel een aanzienlijke impact te verwachten op de publieke belangen en zal de samenstelling van het verkeer wezenlijk veranderen. Dit gaat gepaard met positieve effecten op de veiligheid, leefomgeving en duurzaamheid, omdat de drukte in het luchtruim en op de luchthaven vermindert, er minder gebruik hoeft te worden gemaakt van de minder preferente banen waar veel mensen onder wonen en er minder met grotere toestellen wordt gevlogen die meer hinder en emissies veroorzaken. Daar staat tegenover dat in deze scenario's de ontwikkeling van nieuwe technologie kan vertragen. Daarnaast wordt een verslechtering van het vestigingsklimaat verwacht.

In deze scenario's is geen rekening gehouden met steunmaatregelen vanuit overheden. Inmiddels is wel steun verleend aan KLM. Hierbij zijn voorwaarden gesteld aan het verminderen van het aantal nachtvluchten op Schiphol en de verduurzaming van de operatie.

226

**Vraag:**

De inleiding van artikel 17 stelt dat de Minister veilige normen stelt en handhaaft, maar de normen worden toch niet gehandhaafd en de overschrijdingen van de normen gedoogd?

**Antwoord:**

Voor de luchtvaart gelden talloze nationale en internationale normen en regels die door de ILT worden gehandhaafd. Wellicht dat deze vraag specifiek doelt op het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) voor Schiphol. Ik ben onverminderd van plan het NNHS zo spoedig mogelijk in wet- en regelgeving te verankeren, hierover zal ik uw Kamer binnenkort nader informeren in een brief over de voortgang van het LVB-1. In het NNHS is sprake van zogenoemd strikt preferentieel baangebruik, wat inhoudt dat zoveel mogelijk vluchten worden afgehandeld op de preferente banen waar de minste mensen in de directe omgeving wonen. Het huidige stelsel gaat uit van de zogenaamde handhavingpunten. Op dit moment is er sprake van de onwenselijke situatie van het anticiperend handhaven op het NNHS. Om te anticiperen op het van kracht worden van het nieuwe stelsel geldt dat de ILT bij een overschrijding van grenswaarden in handhavingpunten geen maatregelen aan de luchtvaartsector zal opleggen als blijkt dat de overschrijding het gevolg is van het vliegen volgens de regels van het nieuwe stelsel (Kamerstuk 31 936, nr. 296). Indien de ILT een of meerdere overschrijdingen in de handhavingpunten constateert, waarbij de regels voor strikt preferentieel baangebruik niet correct zijn toegepast, dan kan de ILT tegen de overschrijdingen optreden op grond van het huidige stelsel en een maatregel opleggen. Het is nadrukkelijk niet zo dat er op dit moment.

227

**Vraag:**

Hoeveel CO<sub>2</sub>-uitstoot (in Mton/jaar) heeft Schiphol per boekjaar vanaf 2009 uitgestoten met de gerealiseerde vliegtuigbewegingen?

**Antwoord:**

Op de site [www.emissieregistratie.nl](http://www.emissieregistratie.nl) is voor meerdere jaren informatie opgenomen over de emissies van een groot aantal stoffen van alle bronnen in Nederland. Daaruit blijkt dat de CO<sub>2</sub>-emissie van de luchtvaart in Nederland is gestegen van ruim 700 kton in 2010 tot ruim 845 kton in 2018. Het aandeel van Schiphol daarin is respectievelijk bijna 650 en bijna 765 kton. Deze emissies zijn berekend voor de zogeheten LTO-cyclus (taxiën voor het vertrek, opstijgen, landen en taxiën bij aankomst) en tot een hoogte van 3.000 ft. De emissies van de totale vluchten van de vliegtuigen zijn hier dus niet in opgenomen. Voor dit laatste verwijst ik naar de ontwerp-Luchtvaartnota, waarin onder meer informatie is opgenomen over de ontwikkeling van de CO<sub>2</sub>-emissies van vluchten vanuit Nederland (Kamerstuk 31 936, nr. 741).

228

**Vraag:**

Kunt u uiteenzetten hoeveel van de gerealiseerde vliegbewegingen in 2019 vervangen hadden kunnen worden met de trein?

**Antwoord:**

Deze vraag kan niet worden beantwoord, omdat het afhankelijk is van hoe ver een passagier bereid is te reizen met de trein en hoeveel capaciteit er beschikbaar is in de betreffende treinen.

229

**Vraag:**

Kan Lelystad Airport juist een rol spelen in coronatijd waarbij risico's gespreid worden en dedicated vliegbewegingen voor vakantieverkeer vanaf deze luchthaven kunnen plaatsvinden in plaats van vanaf Schiphol dat we liever gebruiken voor intercontinentaal verkeer?

**Antwoord:**

De inzet van het kabinet is er ongewijzigd op gericht dat zoveel mogelijk van het vliegverkeer op Schiphol bijdraagt aan de hubfunctie, die Schiphol direct en indirect zo belangrijk maakt voor de Nederlandse economie. Daarvoor blijft het essentieel om zoveel mogelijk typische vakantievluchten vanaf Lelystad Airport te laten vliegen en daarvoor is openstelling van Lelystad Airport van nodig.

230

**Vraag:**

Geeft tabel 35 niet een onjuiste voorstelling van zaken, omdat het aantal vliegbewegingen voor groot commercieel verkeer tot en met 2017, 2018 en 2019 nul is? Klopt het dat daarmee de 70.000 vluchten met Eindhoven samen nooit geleverd zijn?

**Antwoord:**

De tabel geeft de gecreëerde luchthavencapaciteit weer op basis van het Luchthavenbesluit 2015 waarmee 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer op Lelystad Airport mogelijk wordt gemaakt. Dit luchthavenbesluit wordt op enkele punten aangepast met het wijzigingsbesluit Luchthaven Lelystad dat nu in de afrondende fase is door de aanvraag van een vergunning in het kader van de wet natuurbescherming. In afwachting van het wijzigingsbesluit is er geen groot commercieel verkeer op Lelystad Airport afgewikkeld.

Met het Luchthavenbesluit Eindhoven uit 2014 is extra luchthavencapaciteit voor het afhandelen van civiel vliegverkeer door Eindhoven Airport gecreëerd. Het uitgangspunt daarbij was het mogelijk maken van 25.000 extra vliegtuigbewegingen, dat wil zeggen in totaal 43.000 vliegtuigbewegingen. Door middel van verschillende opeenvolgende medegebruiksvergunningen vanaf 2014 is die extra luchthavencapaciteit stapsgewijs vergund. Vanaf 2016 tot aan de vigerende medegebruiksvergunning is de totale civiele gebruiksruimte aan Eindhoven Airport vergund.

231

**Vraag:**

Waarom stelt tabel 35 dat op Lelystad Airport 45.000 vluchten aan luchthavencapaciteit zijn gerealiseerd, als deze niet beschikbaar zijn wegens een gebrek aan milieuruimte?

**Antwoord:**

De tabel is opgesteld op basis van het Luchthavenbesluit 2015 waarmee 45.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer op Lelystad Airport mogelijk wordt gemaakt. De vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming voor het afhandelen van handelsverkeer vanaf Lelystad Airport is op 1 oktober aangevraagd. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 102.

232

**Vraag:**

Dat Schiphol nu wederom de goedkoopste van de tien belangrijke Europese luchthavens is, leidt toch vooral naar meer vraag naar slots op Schiphol, terwijl die toch niet beschikbaar waren? Waarom is er niet voor gekozen de tarieven zo aan te passen dat er een balans tussen vraag en aanbod ontstaat?

**Antwoord:**

Er is voor gekozen om de tarieven van Schiphol te reguleren ter voorkoming van misbruik van de economische machtspositie door de luchthaven Schiphol. De gekozen regulering houdt in dat de toezichthouder (de Autoriteit Consument en Markt) de luchthavenexploitant toelaat om zelf tarieven te bepalen die maximaal alle kosten (van de gereguleerde activiteiten) dekt plus een redelijk rendement. Deze systematiek zorgt ervoor dat er redelijke tarieven worden vastgesteld, die bij een goede marktwerking ook tot stand waren gekomen.

233

**Vraag:**

Kunt u aangeven waarom veel andere luchthavens succesvoller zijn in het creëren van een divers bestemmingenaanbod dan Schiphol?

**Antwoord:**

Schiphol had vorig jaar 332 bestemmingen in het netwerk. In 2018 waren dit er 327. Het bestemmingennetwerk is daarmee dus nog diverser geworden. Naast de bijna 280 passagiersbestemmingen gaat het hierbij ook om tientallen bestemmingen waarop alleen vrachtvervoer plaatsvindt. Schiphol behoort met dit zeer breed vertakte netwerk tot de absolute top van de wereld qua connectiviteit: vorig jaar was Schiphol de nummer 2 in Europa en de nummer 3 in de wereld.

234

**Vraag:**

Hoe verhouden de ambities van C.4 zich tot de doelstellingen van Parijs?

**Antwoord:**

De doelstellingen zoals door het kabinet geformuleerd zijn een eerste stap in het behalen van de klimaatdoelen zoals geformuleerd in het Parijsakkoord. Daarnaast zet het kabinet op Europees en mondiaal niveau in op het bepalen van ambitieuze doelen en bijbehorende maatregelen voor de internationale luchtvaart, waarbij rekening wordt gehouden met de actuele wetenschappelijke inzichten op gebied van klimaatverandering en CO<sub>2</sub>-emissiereductie.

235

**Vraag:**

Wat is de status van de onderzoeken van Schiphol naar de stikstofdeposities van de luchthaven? Wanneer zullen deze met de Kamer worden gedeeld?

**Antwoord:**

De rapportage over het onderzoek naar de stikstofdepositie van Schiphol is onderdeel van de zogeheten passende beoordeling. Schiphol heeft die passende beoordeling als onderdeel van de aanvraag voor een vergunning krachtens de Wet natuurbescherming op 1 oktober 2020 bij het Ministerie van LNV ingediend. Voor de behandeling van deze aanvraag zal het Ministerie van LNV de in de Wet natuurbescherming opgenomen procedure volgen.

De passende beoordeling is ook onderdeel van het MER voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol. Dat MER is nodig voor de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB1).

236

**Vraag:**

Wat betekent de inzet van biokerosine voor het kostenplaatje om te vliegen en tanken vanuit en vanaf Schiphol? Wat doet dit voor de concurrentiepositie van Schiphol als andere vliegvelden deze extra kosten niet hebben en reguliere kerosine leveren? Is uitstel van de bijmengverplichting denkbaar?

**Antwoord:**

Zoals aangegeven in mijn kamerbrief van 3 maart jl. (31 936, nr. 726), wordt primair ingezet op een Europese bijmengverplichting, dit juist met het oog op het gelijke speelveld, het CO<sub>2</sub> reductiepotentieel en het internationale karakter van de luchtvaartsector. Bij de invoering van een bijmengverplichting wordt ook de economische impact op luchtvaartmaatschappijen bekeken in samenhang met andere beleidsmaatregelen. De Commissie komt zeer waarschijnlijk in kwartaal 1 van 2021 met een juridisch voorstel onder het ReFuelEU Aviation Initiative. We wachten met belangstelling dit voorstel af.

237

**Vraag:**

Is het mogelijk om de opdrachten voor geluidsisolatie op te schorten, zolang er geen duidelijkheid is over het aantal vliegbewegingen en nachtvluchten? Idem voor blz. 95 met betrekking tot het Leefbaarheidsfonds.

**Antwoord:**

De middelen zoals genoemd onder Opdrachten GIS (Geluidsisolatie Schiphol) betreffen geen middelen t.b.v. isolatie van huizen in de omgeving van Schiphol. Onder deze noemer worden de aankopen in de geluidssloopzones (waar volgens het Luchthavenindelingbesluit (LIB) beperkingen gelden), klachtenafhandeling en de behandeling en uitbe-

taling van schadeclaims verstaan. De uitgaven voor geluidsisolatie zijn in eerdere jaren gedaan en afgerond in 2012. Hiervoor zijn geen middelen meer beschikbaar.

Voor de middelen ten behoeve van het Leefbaarheidsfonds betreft dit de resterende tranche van een beschikte subsidie voor de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS). Het Leefbaarheidsfonds voorziet in een vergoeding ter verbetering van de leefomgeving als gevolg van de door vliegverkeer veroorzaakte hinder. Het fonds richt zich op geluidbelaste gebieden die ruimtelijke beperkingen kennen. Het in de ontwerp-Luchtvaartnota aangekondigde Omgevingsfonds beoogt het Leefbaarheidsfonds op termijn op te volgen.

238

**Vraag:**

Hoeveel geld is onder de begrotingspost «overige opdrachten» per jaar vrijgemaakt voor het Programma Meten en Berekenen van vliegtuigeluid?

**Antwoord:**

De onderverdeling over de jaren is als volgt:

2021: 805.000

2022: 200.000

2023: 250.000

2024: 315.000

239

**Vraag:**

Hoeveel geld is reeds besteed (en gaat nog besteed worden tot aan de geplande opening) aan de kosten van luchtverkeersleiding voor de opening van Lelystad Airport voor commercieel vliegverkeer?

**Antwoord:**

De door LVNL gemaakte kosten worden niet doorbelast aan gebruikers en komen evenmin ten laste van een departementale begroting. Deze kosten worden gedekt vanuit een financiële reservering binnen de LVNL organisatie die inzetbaar is voor specifieke projecten op het gebied van luchtverkeersleiding.

240

**Vraag:**

Kunt u nader uiteenzetten wat het kostenplaatje wordt van de «extra inzet» die nodig is voor de opening van Lelystad Airport voor commercieel luchtverkeer, waaronder het wijzigen van het Luchthavenbesluit, onderzoeken voor stikstof, het organiseren van een monitoringsprogramma, het publiceren van de verkeersverdelingsregel (VVR) en de slots verstaan wordt?

**Antwoord:**

De totale kosten voor het ministerie vanaf 2009–2020 voor Lelystad Airport zijn € 10,1 mln. De kosten voor extra inzet voor een integraal monitoringsprogramma, het Luchthavenbesluit, stikstofonderzoeken en de verkeersverdelingsregel zijn hier onderdeel van. Voor een uitsplitsing van de kosten verwijs ik naar het antwoord op de vragen van het lid Kröger over de gemaakte kosten voor Lelystad Airport (2020D40024). Het gaat hierbij om een optelling van alle kostenposten minus de bijdrage aan het project halve aansluiting A6 Anthony Fokkerweg.

241

**Vraag:**

Hoeveel van de vrijgemaakte gelden voor klimaatbeleid voor de luchtvaart worden besteed aan het versnellen van duurzame innovaties, zoals hybride/elektrische aandrijving, nieuwe voertuigontwerpen en materialen?

**Antwoord:**

Voor hybride elektrisch vliegen is een specifiek opdrachtenbudget beschikbaar gesteld. Een toelichting daarop staat eveneens op pagina 94, onder «13. Elektrisch vliegen».

242

**Vraag:**

Kunt u toelichten om welke projecten het gaat bij de 0,7 miljard euro aan investeringen in spoorwegen die naar voren worden gehaald?

**Antwoord:**

Het gaat hierbij om ca. 200 mln. voor de versnelling van reeds geplande werkzaamheden, zoals ontwerp- en voorbereidingswerkzaamheden voor de vervanging van perronkappen van Dordrecht, Zandvoort en Haarlem en groot onderhoud van fietsenstallingen. Daarnaast wordt ca. 500 mln. naar voren gehaald ten behoeve van aanvullende groot onderhoudsprojecten en vervangingen waarvoor extra instandhoudingsbudget is toegekend. Deze aanvullende werkzaamheden zijn nodig als gevolg van het intensiever gebruik van het areaal waardoor meer onderhoud en eerdere vervanging nodig is. Ook komt een groter wordend deel van het areaal de komende jaren aan het einde van de technische levensduur, waardoor ook meer vervangingen nodig zijn.

243

**Vraag:**

Waarom wordt de stimuleringsregeling voor elektrisch varen na 2020 stopgezet?

**Antwoord:**

Het betreft geen regeling met een structureel karakter maar een incidentele subsidie met eenmalige uitbetaling in 2020.

244

**Vraag:**

Hoe is gewaarborgd dat binnenvaartschippers daadwerkelijk van de subsidie voor retrofit (63 miljoen euro) gebruik gaan maken, gezien de eerdere slechte ervaringen met de VERS-regeling?

**Antwoord:**

Zie antwoord vraag 22.

245

**Vraag:**

Waar ligt de focus van lenW wat betreft de regie op de internationale aspecten van het lenW-beleid?

**Antwoord:**

Om Nederland veiliger, schoner en leefbaarder te maken zijn drie transitieën gedefinieerd: (i) veilige, slimme en groene mobiliteit, (ii) klimaatadaptatie en (iii) circulaire economie. Deze transitieën zijn eveneens leidend voor de inzet van het ministerie op internationaal terrein. De transitieën en de daaraan gekoppelde beleidsdoelstellingen kunnen immers niet in isolatie gehaald worden. De positie van Nederland in het mondiale systeem, als open handels- en transportland, en als onderdeel van de



Europese Unie, maakt dat ontwikkelingen elders in de wereld direct en indirect impact kunnen hebben op de bovengenoemde transitie. Tegelijkertijd is het daardoor ook mogelijk om met de Nederlandse transitie vergelijkbare inzet elders te ondersteunen of versterken.

Op mondiaal niveau is de inzet op deze transitie bijvoorbeeld terug te vinden in de inzet in het *International Transport Forum* (ITF) en de *FIA Roadmap to Road Safety* als het gaat om het vergroten van verkeersveiligheid en het versnellen van de transitie naar duurzame mobiliteit, de organisatie van de *Climate Adaptation Summit* (CAS Online), gericht op het versnellen van klimaatadaptatie wereldwijd, en de inzet via het *World Circular Economy Forum* (WCEF) voor het versnellen van de transitie naar een circulaire economie.

Op Europees vlak volgt lenW uiteraard de (wetgevings-)agenda van de Europese Commissie (EC), waarin qua doelstellingen veel overlap zit met de transitie. lenW volgt nauwgezet de bredere beleidsagenda van de EC buiten deze drie transitie op het gebied van verkeersveiligheid, transport, mobiliteit, digitalisering, milieu en klimaat. Belangrijke elementen in dit kader zijn bijvoorbeeld de Europese inzet om verkeersveiligheid te verbeteren, onder meer via digitalisering en versterken van data-delen, de Europese Green Deal, het CE-Actieplan, en de vormgeving en uitwerking van de (financiële en economische) herstelmaatregelen als gevolg van de COVID-19 crisis.

246

**Vraag:**

Hoe wordt ervoor zorggedragen dat het nationale lenW-beleid leert van ontwikkelingen binnen de instanties waar lenW internationaal is vertegenwoordigd?

**Antwoord:**

Er is in termen van leren sprake van een voortdurende wisselwerking tussen nationale en internationale ontwikkelingen en tussen lenW en internationale organisaties, in een breed scala aan werkvormen. *Best practices* en ervaringen met beleidsinstrumenten die bijdragen aan de veiligheid (bijvoorbeeld op het vlak van water, mobiliteit), de bereikbaarheid en de leefbaarheid worden uitgewisseld, lenW levert inbreng in rapporten van internationale organisaties, zoals bijvoorbeeld de OESO, UN-ECE en UNEP, en rapporten van internationale organisaties worden uitgezet in de lenW-organisatie, soms nader toegelicht door vertegenwoordigers van die organisaties. Met verscheidene internationale organisaties vindt bovendien periodiek bilateraal overleg plaats. Het PBL heeft verder dit jaar een analyse uitgebracht van de relevantie van een aantal internationale milieuassessments voor het Nederlandse beleid.

247

**Vraag:**

Hoe worden de juridisch verplichte bijdragen aan het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) besteed door deze instanties?

**Antwoord:**

Het Ministerie van I&W verstrekt het RIVM en de RVO voor uitvoering jaarlijks een opdracht voor het leveren van producten en diensten op het gebied van een gezonde en duurzame leefomgeving en een veilig en bereikbaar Nederland. Meer specifiek betreft het de thema's duurzame landbouw, biotische reststromen, marktprikkels, leefomgeving, grondstoffen en recycling, Nederland Circulair 2050, veilig vervoer gevaarlijke stoffen, veiligheid bedrijven, veiligheid biotechnologie, veiligheid stoffen,

safe by design, water- en drinkwaterkwaliteit, grondwater, bodem en ondergrond en duurzame mobiliteit. De verantwoording over de uitgaven door RIVM en RVO vindt plaats in de agentschapsparagraaf in de begroting van VWS (RIVM) en EZK (RVO).

248

**Vraag:**

Zijn de juridisch verplichte bijdragen aan het RIVM en RVO voor backoffice-kosten of voor specifieke projecten? Als het laatste het geval is, voor welke specifieke projecten dan?

**Antwoord:**

De juridisch verplichte bijdragen aan het RIVM en RVO zijn voor specifieke projecten.

Voor het antwoord welke (specifieke) projecten het betreft verwijs ik u naar het antwoord op vraag 247.

249

**Vraag:**

Hoeveel onderzoeksvragen en pilotprojecten zijn reeds opgestart met hulp van het satellietinstrument TROPOspheric Monitoring Instrument (TROPOMI)?

**Antwoord:**

De TROPOMI-data worden door een groot aantal gebruikers in Nederland en daarbuiten gebruikt voor onderzoek, atmosfeermonitoring en verschillende toepassingen. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik voor ozonmonitoring en luchtkwaliteitsverwachtingen binnen de Europese atmosfeer monitoring service CAMS (<https://atmosphere.copernicus.eu>) en de vulkaanmonitoring (<https://sacs.aeronomie.be>). Nationaal zijn er projecten opgestart op het gebied van luchtkwaliteit (Wageningen Universiteit, TU-Delft en KNMI), methaanemissies (SRON, VU, KNMI, TU-Delft) en impact van COVID op emissies (KNMI, SRON en TU-Delft). Een concreet project dat mede vanuit lenW is gefinancierd, is het onderzoek naar de uitstoot van zeeschepen (Wageningen, ILT, U. Leiden en KNMI). Een verdere inbedding van de satellietdata voor nationale luchtkwaliteitsmonitoring- en -verwachting zou echter wenselijk zijn. Internationaal wordt TROPOMI gebruikt door onderzoekers in Europa, Noord-Amerika en Azië, voor onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit, ozonlaag en klimaat. Een recent voorbeeld hiervan is het gebruik voor de analyses van de bosbranden in het westen van de VS.

250

**Vraag:**

Hoeveel projecten beoogt het satellietinstrument TROPOMI te ondersteunen?

**Antwoord:**

TROPOMI is momenteel wereldwijd het beste instrument in zijn klasse. Daarbij speelt de wereldwijde dagelijkse dekking en de goede ruimtelijke resolutie (3.5 kilometer bij 5.5 kilometer voor de meeste kanalen) een belangrijke rol. De TROPOMI-data worden niet alleen gebruikt voor dagelijkse informatie over o.a. luchtkwaliteit, vulkaan- en ozonlaagdikte, maar zijn ook zeer belangrijk voor (klimaat)monitoring. Voor monitoring is het belangrijk dat er een homogene datareeks wordt afgeleverd, waarvoor kalibratie en validatie belangrijke activiteiten zijn. Omdat TROPOMI nu al meer dan twee jaar data heeft geleverd, zullen naar verwachting steeds meer wetenschappers gebruik gaan maken van de data. De uiteindelijke datareeks zal naar verwachting nog vele tientallen jaren door onderzoekers wereldwijd geanalyseerd gaan worden en honderden weten-

schappelijke publicaties opleveren. Ter vergelijking: de OMI (de voorganger van TROPOMI) datareeks heeft al ongeveer 1000 publicaties opgeleverd en dit aantal groeit nog altijd sterk.

251

**Vraag:**

Wanneer worden de eerste onderzoeksresultaten van onderzoeken waarbij TROPOMI is ingezet, verwacht?

**Antwoord:**

Op dit moment zijn er meer dan 40 wetenschappelijke publicaties verschenen waarbij TROPOMI-data gebruikt worden (voor een overzicht zie <http://www.tropomi.eu/publications>). Daarnaast worden er regelmatig updates van studies geplaatst op o.a. de ESA-, KNMI- en SRON-websites. Highlights hiervan in het afgelopen jaar zijn o.a. de bosbranden in Australië, de impact van COVID-19 op de luchtkwaliteit in Nederland en wereldwijd, de detectie van methaanlekken in de VS en Turkmenistan, en de dunne ozonlaag boven de Noordpool van afgelopen voorjaar.

252

**Vraag:**

Is Interreg een succesvol programma?

**Antwoord:**

Ja, het Interreg-programma is succesvol. In de nog lopende programmaperiode (2014–2020) participeert Nederland in 223 van de in totaal 425 Interreg-projecten. In 81 projecten was Nederland zelfs leadpartner. Van het totaal beschikbare budget van € 834 mln vloeide er hierdoor € 130 mln (16%) terug naar Nederland (stand per 31-12-2019).

253

**Vraag:**

Op basis van welke criteria worden bijdragen aan (inter)nationale organisaties geselecteerd?

**Antwoord:**

Bijdragen aan internationale organisaties moeten voldoen aan een aantal criteria. Ze moeten een bijdrage leveren aan de realisatie van de nationale en internationale prioriteiten op het vlak van onder andere de drie transitie waaraan IenW werkt: duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en circulaire economie. In de beoordeling wordt verder gekeken naar de beoogde resultaten, de doelmatigheid en het innovatieve karakter van de organisatie of het voorgestelde werk. Ten slotte wordt er ook gekeken naar subsidiariteit en proportionaliteit.

254

**Vraag:**

Wat is het effect van de coronacrisis op de luchtkwaliteit?

**Antwoord:**

De maatregelen om de verspreiding van COVID-19 tegen te gaan hebben het afgelopen voorjaar voor een tijdelijke afname van emissies en een verbetering van de luchtkwaliteit gezorgd. Deze effecten waren vooral zichtbaar tijdens de eerste intelligente lockdown. Belangrijkste oorzaken hiervoor waren een sterke, tijdelijke afname van het woon-werk verkeer en verminderde activiteit bij de industrie en energieopwekking in binnen- en buitenland.

De impact van COVID-19 op de emissies en de luchtkwaliteit op langere termijn is nog niet bekend. Het effect op de langere termijn hangt onder

meer af van de ontwikkelingen rond mobiliteit, thuiswerken en digitale samenwerking.

255

**Vraag:**

Op welke manier worden lagere overheden ondersteund om aan de voorschriften van Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid (SWUNG) te voldoen?

**Antwoord:**

Er zijn verschillende vormen van ondersteuning met het oog op de uitvoering van nieuwe geluidregels onder de Omgevingswet. Dit heeft betrekking op het centraal beschikbaar stellen van (digitale) instrumenten zoals de centrale voorziening geluidgegevens (cvgg), die door het RIVM wordt ontwikkeld en aan het DSO gelinkt zal worden, maar ook op nog in gezamenlijk overleg met de andere overheden te ontwikkelen handreikingen in het kader van invoeringsbegeleiding. Ook het programma «Aan de slag met de Omgevingswet» speelt hier een belangrijke rol in.

256

**Vraag:**

Waarom is de planning voor de sanering Wet Geluidshinder lager in 2020 dan in 2021?

**Antwoord:**

De totale planning voor sanering onder de Wet geluidhinder omvat het treffen van maatregelen langs decentrale infrastructuur, en daarbij nog een beperkt aantal lopende saneringsprojecten langs Rijkinfrastructuur. Een lagere planning voor 2020 ten opzichte van 2021 heeft alleen betrekking op deze laatste categorie, wat samenhangt met de planning van de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen bij de betreffende projecten.

257

**Vraag:**

Wat gebeurt er met het restant einde 2021?

**Antwoord:**

Het «restant einde 2021» is het aantal woningen waarvoor op dat moment nog saneringsmaatregelen moeten worden getroffen. De saneringsoperatie is een langjarige operatie die ook na 2021 (en op termijn onder de Omgevingswet) verder wordt voortgezet. Met de voortgang van de saneringsoperatie wordt het «restant» jaarlijks kleiner.

258

**Vraag:**

Zijn in tabel 56 in de raming van 2020 de effecten van de COVID-19-maatregelen meegenomen?

**Antwoord:**

De cijfers uit tabel 56 zijn de in februari 2020 vastgestelde emissiecijfers voor de jaren tot en met 2018 en een prognose van de emissies voor 2020 en 2030. De effecten van de COVID-19 maatregelen waren op dat moment nog niet bekend en zijn daarom niet verwerkt in de tabel.

259

**Vraag:**

Kunt u aangeven in hoeverre een integrale beleidsafweging is gemaakt voor wat betreft het Schone Lucht Akkoord (SLA)? In hoeverre is de positieve impact van het reeds ingezette energie- en klimaatbeleid hierin

is meegenomen om cumulatie van maatregelen voor o.a. de industrie te voorkomen?

**Antwoord:**

Uit de analyse van het RIVM die ik uw Kamer op 13 januari 2020 (Kamerstuk 30 175, nr. 343) heb gestuurd, blijkt dat met bestaand beleid en de voorgenomen maatregelen uit het Schone Lucht Akkoord (SLA) 49% gezondheidswinst wordt verwacht. Vastgesteld beleid en een inschatting van voorgenomen beleid waren al in deze berekening meegenomen. Zo zijn maatregelen uit het Klimaatakkoord (stand van zaken juli 2019) met een substantieel effect op de luchtkwaliteit doorgerekend. Uit de analyse blijkt dat zonder de aanvullende maatregelen van Rijk, provincies en gemeenten in het kader van het SLA, de doelstelling niet gerealiseerd zou worden, ook niet voor de industrie. Het SLA zet in op 50% gezondheidswinst en een dalende trend van emissies in alle sectoren. Bij het opstellen van de afspraken en het uitwerken van de maatregelen zijn en worden de haalbaarheid en kosteneffectiviteit meegewogen. Bij de uitwerking van de maatregelen betrek ik de verschillende stakeholders.

De industrie draagt 10% bij aan negatieve gezondheidseffecten van luchtvervuiling afkomstig van binnenlandse bronnen en is daarmee een factor van betekenis. De maatregelen voor de industrie zien onder meer op het aanpassen van algemene regels en het vergunnen van emissies op het niveau van de beste beschikbare technieken. Voor het wijzigen van de algemene regels zijn er naast het SLA ook andere overwegingen, zoals de relatie met klimaatbeleid en actualisatie van de regels. Een voorbeeld hiervan is aanpassing van de huidige rentevoet in de kosteneffectiviteitsberekening (Kamerstuk 29 826, nr. 120).

In 2021 volgt een nulmeting van het definitieve pakket aan maatregelen van partijen, zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda van het Rijk en de uitvoeringsplannen van gemeenten en provincies. Hierbij worden ook de nieuwste inzichten over onder andere de effectiviteit van bestaand beleid en de emissiereductie van ander beleid zoals klimaatbeleid en de stikstofaanpak meegenomen.

260

**Vraag:**

Op welke wijze het is effect van reeds ingezet beleid al afdoende om de doelen van het SLA te behalen?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 259.

261

**Vraag:**

Is de bijdrage van de industrie aan het bereiken van de doelstellingen van het SLA proportioneel en kosteneffectief, mede in relatie tot de maatregelen vanuit het energie- en klimaatakkoord?

**Antwoord:**

Zie het antwoord op vraag 259.

262

**Vraag:**

Is de verwachting dat met het SLA de emissies (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, NM VOS<sub>3</sub>, PM<sub>2.5</sub>) voldoende worden teruggebracht? Zo nee, welke maatregelen neemt u nog meer?

**Antwoord:**

Met het SLA richten we ons op gezondheidswinst. Daarom is het met name gericht op de stoffen fijnstof en stikstof en niet zozeer op de andere luchtverontreinigende stoffen. De verwachting is dat de emissies voldoende worden teruggebracht om de gezondheidsdoelen uit het SLA te halen. Reductie van emissies van de overige stoffen – die allen onder de NEC-Richtlijn vallen – wordt gerealiseerd via ander nationaal beleid zoals het klimaatbeleid, industrie- en energie beleid en schoner transport. Voor andere beleidsdoelen zoals natuur en biodiversiteit (stikstofaanpak) zijn aanvullende maatregelen nodig. Die maatregelen worden in samenhang gezien met de aanpak van de stikstofproblematiek.

263

**Vraag:**

Waarop is de reservering van 50 miljoen euro ten behoeve van de uitvoering van het SLA op het Infrastructuurfonds (artikel 20.03) gebaseerd?

**Antwoord:**

Voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord is € 50 miljoen gereserveerd. Dit geld wordt besteed aan de uitvoering van pilots en innovatieve maatregelen, aan maatregelen gericht op het versterken van de effectiviteit van bestaand beleid en aan onderzoek en kennisdeling. Daarmee realiseren we 50% gezondheidswinst voor het aandeel uit binnenlandse bronnen in 2030 ten opzichte van 2016 en inzet op effectief internationaal luchtbeleid. Het streefresultaat is dat mensen in 2030 gemiddeld minimaal 4 maanden langer leven als gevolg van het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het RIVM<sup>12</sup> heeft in beeld gebracht dat de baten van deze gezondheidswinst tussen de € 3–6 miljard bedragen. Deze analyse heb ik op 13 januari met uw Kamer gedeeld. Momenteel werken we de maatregelen uit in de uitvoeringsagenda. Deze verwacht ik begin volgend jaar aan uw Kamer te sturen.

264

**Vraag:**

Welke (onderzoeks)opdrachten aan TNO op het beleidsterrein lucht en geluid worden nog uitgevoerd?

**Antwoord:**

Op het terrein van geluid zijn aan TNO de afgelopen periode in afstemming met het RIVM diverse onderzoeksvragen gesteld waarvan de uitvoering momenteel nog loopt. Deze vragen hebben betrekking hebben op de omvang van geluidemissies van verkeer en de te verwachten ontwikkeling daarin.

Op het terrein van luchtkwaliteit worden verschillende onderzoeken uitgevoerd, zoals het aanscherpen van emissiegrenswaarden voor stoken van biomassa in ketels, onderzoek ten behoeve van de ontwikkeling van een meetmethode voor houtstook, de herkomst van PM<sub>2,5</sub> en kennisontwikkeling op het gebied van sensorsystemen en het meten van luchtkwaliteit.

265

**Vraag:**

Waarom wordt gekozen voor de benadering duurzame initiatieven te steunen om een circulaire economie te bereiken? Waarom is niet gekozen voor normering? Hoe past dit in de vaststelling dat de praktijk laat zien dat

<sup>12</sup> RIVM, 2019 Memo Aanvullende analyses gezondheidsindicatoren Schone Lucht Akkoord.

pas bij normering de daadwerkelijke stappen worden gezet – zie het statiegeldossier – in deze benadering?

**Antwoord:**

De transitie naar een circulaire economie is ingezet als een fasegewijs proces. De fasering verschilt per keten en productgroep. In de eerste experimentele fase worden kennis en ervaring opgebouwd en markten verkend. In deze fase wordt vooral gekozen voor het stimuleren van duurzame initiatieven. Wanneer in een keten kennis en ervaring is opgebouwd, komt er in de volgende fase meer behoefte aan normerende maatregelen. Daarmee kan in meer substantiële stappen wordt toegevoerd naar een nieuwe standaard. Voorbeelden van normerende maatregelen zijn het verplicht stellen van een uitgebreide producenten verantwoordelijkheid (UPV) of het opleggen van het statiegeldsysteem voor kleine plastic flesjes. Daarbij is met een aanpassing van Europese regelgeving tijd gemoed. Vooruitlopend daarop kan dan snelheid worden gemaakt door in te zetten op bijvoorbeeld subsidieverlening en duurzaam inkopen.

266

**Vraag:**

Kan een overzicht worden gegeven van de genoemde «slimme marktprikkels» om milieuschade te beprijsen? Hoe heeft de invoering van deze prikkels zich de afgelopen tien jaar ontwikkeld?

**Antwoord:**

Er zijn tal van slimme marktprikkels die milieuschade beprijsen: de belastingen op milieugrondslag, sectorale heffingen die algemeen verbindend zijn verklaard zoals de afvalbeheersbijdrage verpakkingen en andere vormen van beprijzing die voortvloeien uit uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. In het Compendium voor de Leefomgeving ([www.clo.nl](http://www.clo.nl)) rapporteert de overheid ook over de ontwikkelingen op het gebied van de milieubelastingen. In de publicatie van het CBS van februari 2020 in het Compendium zijn de ontwikkelingen op het gebied van milieubelastingen van 2001–2018 terug te vinden. Verder wordt in het uitvoeringsprogramma Circulaire Economie jaarlijks gerapporteerd over de activiteiten op het gebied van marktprikkels die de circulaire economie stimuleren.

267

**Vraag:**

Kan inzichtelijk worden gemaakt op welke wijze gehoor gegeven is aan de eerdere kritiek van de Algemene Rekenkamer (ARK) dat de beleidsdoelen ten aanzien van de circulaire economie en circulair aanbesteden te weinig concreet en meetbaar zouden zijn?

**Antwoord:**

Uit de policy brief van het PBL<sup>13</sup> blijkt de noodzaak om de nationale CE-doelen nader uit te werken en te concretiseren, alsook de noodzaak om specifiekere of aanvullende doelen te bepalen. Zo kan meer coherentie en inzichtelijkheid worden bereikt en wordt het (beter) mogelijk de voortgang in het doelbereik te monitoren. Tevens vergroot het sturingsmogelijkheden. Er bestaat ook bij de maatschappelijke en bestuurlijke partners een breed gedeelde behoefte aan uitwerking en concretisering van die doelen voor een Circulaire Economie, waarop de monitoring kan aansluiten. In de brief van 27 maart jl. is de Tweede Kamer de PBL Policy Brief 2019 toegezonden en is aangekondigd dat samen met de maatschappelijke en bestuurlijke partners de beleidsdoelen voor een circulaire economie voor

<sup>13</sup> Doelstelling Circulaire Economie 2030. Operationalisering, concretisering en reflectie (2019).

2030 en 2050 worden uitgewerkt en geconcretiseerd (Kst. 32 852, nr. 115). Daarmee wordt tevens gehoor gegeven aan de eerdere opmerkingen van de ARK.

268

**Vraag:**

Kan concreter worden aangegeven aan welke specifieke maatregelen de ingezette middelen worden besteed?

**Antwoord:**

In de tabel met de toelichting wordt aangegeven aan welke specifieke maatregelen de ingezette middelen worden besteed.

De 40 miljoen euro voor circulaire economie is als volgt opgebouwd:

**MAATREGELEN (bedragen in mln.€)**

	2021	2022	2023	2024
<b>Opbouw, ombouw en afbouw Circulaire economie</b>	<b>9,5</b>	<b>9,5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
1. Stimuleren van sociale en productinnovaties	3	3	0	0
2. Stimuleren van kennisontwikkeling	4	4	0	0
3. Opschaling van (bijna-)markrijpe technieken	2,5	2,5	2	2
<b>Structurele programmakosten</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Totaal</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

Toelichting: Bij het stimuleren van sociale en productinnovaties gaat het om bijvoorbeeld de subsidieregeling CE waarin ketenprojecten worden ondersteund en om circulair inkoop. Het stimuleren van kennisontwikkeling zal met name plaatsvinden via de Kennis en Innovatie Agenda. De opschaling van markrijpe technieken wordt beoogd door een bijdrage aan nog nader uit te werken investeringsfondsen. Met de structurele programmakosten wordt onder andere bedoeld op kosten voor het Versnellingshuis en het monitoringsprogramma.

Dit zal vooral via opdrachten en voor een klein gedeelte via subsidies worden uitgezet.

269

**Vraag:**

Kan inzichtelijker worden gemaakt welke concrete recyclingdoelen ten aanzien van de verschillende stromen zijn vastgesteld en hoe hier de afgelopen vijf jaar naartoe is gewerkt? Hoe ver van de vastgestelde doelen liggen de ambities per doel? Hoe wordt geborgd dat de doelen toch worden gehaald? Welke concrete maatregelen zijn of worden hiervoor ingevoerd?

**Antwoord:**

Er zijn alleen recyclingdoelen in regelgeving vastgesteld voor de productstromen verpakkingen (glas, metaal, plastic, hout en papier/karton) en autowrakken. Van alle verpakkingen wordt 78% gerecycled (zie ook mijn brief over de recycledoelen van 2 juli 2020, Kamerstuk 28 694, nr.136). Van alle autowrakken wordt 87,1% van het materiaal gerecycled. De gestelde wettelijke recycledoelen worden daarmee gehaald. Voor de inzet om ook bij andere materialen tot een hoge recyclingprestatie te komen verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 287 HXII.



270

**Vraag:**

Hoeveel CO<sub>2</sub>-uitstoot vindt plaats binnen de textielsector? Hoe is de ontwikkeling van CO<sub>2</sub>-reductie de afgelopen jaren geweest?

**Antwoord:**

De totale uitstoot van broeikasgassen door de textielindustrie wereldwijd was 1,2 miljard ton CO<sub>2</sub>-equivalent per jaar in het jaar 2015, waarbij de textielproductie tussen 2000 en 2015 is verdubbeld (Ellen McArthur Foundation, A new textile economy, 2017).

Cijfers voor Nederland zijn er nog niet; daarom laat ik momenteel de ecologische voetafdruk van de textielsector in Nederland in beeld brengen (waaronder de CO<sub>2</sub>-uitstoot). Ik verwacht u volgend voorjaar over de uitkomsten van dit onderzoek te kunnen informeren.

271

**Vraag:**

Welke concrete maatregelen zijn genomen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de textielsector, maar ook binnen de keten als geheel waar Nederland daar invloed op kan hebben, drastisch terug te dringen?

**Antwoord:**

Samen met de partners uit de textielketen wil ik een belangrijke bijdrage leveren aan een circulaire textielketen met navenante effecten op klimaat, biodiversiteit, en duurzame ontwikkelingsdoelen in de wereld.

Het beleidsprogramma Circulair Textiel bevat ambitieuze doelstellingen voor 2025, 2035 en 2050. Het doel voor 2050 is een volledig circulaire economie. Daarvoor neem ik diverse maatregelen met betrekking tot onder andere hergebruik en recycling van textiel.

Zo wordt bijvoorbeeld uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor textiel ingevoerd. Daarnaast sluiten koplopers in de denimindustrie een Denim Deal. Op Europees niveau pleit ik voor producteisen en een keurmerk. Tot slot heeft het Rijk zichzelf ten doel gesteld om vanaf 2022 bedrijfskleding in te kopen met een minimumpercentage gerecycled textiel.

272

**Vraag:**

Kan een update worden gegeven in hoeverre de transitieagenda's op schema liggen?

**Antwoord:**

Op 25 september jl. is de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2020–2023 aangeboden aan uw Kamer. Deze actualisatie biedt een goed zicht op de stand van zaken ten aanzien van het programma, waaronder ook de transitieagenda's. Deze worden belicht door middel van een terugblik op het afgelopen jaar en een vooruitblik naar de komende periode. Per transitieagenda worden bovendien de belangrijkste activiteiten voor de komende jaren toegelicht. In januari 2021 zal tevens de eerste Integrale CE-rapportage (ICER) verschijnen, die een eerste aanzet moet vormen voor een coherent en integraal beeld van de stand van zaken van de transitie naar een circulaire economie.

273

**Vraag:**

Kan een overzicht worden gegeven van de ontwikkeling in duurzame aanbestedingen en de praktijk van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

(MVI) door het Rijk in de afgelopen tien jaar? Kan dit overzicht zo concreet mogelijk worden weergegeven?

**Antwoord:**

De Rijksinkoop valt onder de verantwoordelijkheid van mijn collega van BZK. Ik zal uw vraag bij haar onder de aandacht brengen.

274

**Vraag:**

Is er sprake van een verplichte doelstelling voor MVI door decentrale overheden? Wat zijn de afgesproken doelen en in hoeverre worden deze gehaald?

**Antwoord:**

Decentrale overheden hebben zelf de verantwoordelijkheid om hun inkoopbeleid vorm te geven. Het Rijk ondersteunt en stimuleert hen daarbij in het kader van het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen, onder meer met advisering vanuit PIANOo, met tools en met effectmonitoring, en in het kader van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie, o.m. via buyer groups waarin het Rijk en andere overheden samen optrekken in specifieke inkoopdomeinen.

Wettelijk verplichte inkoopvoorschriften zijn er alleen op het gebied van mobiliteit vanaf 2 augustus 2021, als gevolg van de implementatie van de Clean Vehicle Directive. Voor bepaalde voertuigcategorieën (auto's, bestelbussen, zware voertuigen en OV bussen) moeten overheden een minimumpercentage van hun nieuwe aanbestedingen vanaf die datum invullen met schone voertuigen. Wat als schoon wordt beschouwd en het minimumpercentage dat moet worden gehaald, is per voertuigcategorie bepaald. Uw Kamer wordt in de eerste helft van 2021 over de implementatie van deze richtlijn geïnformeerd.

275

**Vraag:**

Wanneer worden de circulaire economie-doelstellingen (50% minder grondstoffen in 2030 en 100% circulair in 2050) geoperationaliseerd?

**Antwoord:**

In de brief aan de Kamer van 27 maart jl. is de Tweede Kamer de PBL Policy Brief 2019 toegezonden en is aangekondigd dat samen met de maatschappelijke en bestuurlijke partners de beleidsdoelen voor een circulaire economie voor 2030 en 2050 worden uitgewerkt en geconcretiseerd (Kamerstuk 32 852, nr. 115). Dat proces is inmiddels gestart en de Kamer zal voor de zomer van 2021 over de voortgang en de (tussen)resultaten hiervan worden geïnformeerd.

276

**Vraag:**

Ten opzichte van welk basisjaar worden de circulaire economie-doelstellingen (50% minder grondstoffen in 2030 en volledig circulair in 2050) gemonitord?

**Antwoord:**

De doelstellingen zijn in 2016 door het kabinet bepaald. Vragen over het referentiejaar, maar ook andere vragen rondom doelstellingen en de monitoring ervan, worden conform de brief van 27 maart 2020, aan de TK (Kamerstuk 32 852, nr. 115) uitgewerkt in de doelenaanpak die is aangekondigd en die op dit moment in uitvoering is. In dit traject moeten over voorgenoemde vraagstukken en dus ook het referentiejaar, in samenwerking met betrokken partijen, keuzes worden gemaakt.

277

**Vraag:**

Wanneer wordt er een basisjaar vastgesteld om de voortgang van de circulaire economie-doelstellingen te monitoren?

**Antwoord:**

Het vaststellen van een basisjaar is onderdeel van het proces om de doelstellingen voor het beleid ten aanzien van een circulaire economie nader te concretiseren en uit te werken. Over de resultaten daarvan zal de Kamer voor de zomer van 2021 worden geïnformeerd en daarin zal ook een keuze voor een basisjaar aan de orde komen.

278

**Vraag:**

Telt het gebruik van biomassa mee in de monitoring van de circulaire economie-doelstellingen?

**Antwoord:**

Het gebruik van biomassa is geen onderdeel van de halveringsdoelstelling voor 2030 die gericht is op primaire abiotische grondstoffen, maar maakt wel onderdeel uit van de monitoring van de circulaire economie. Het gebruik van biomassa wordt meegenomen in het proces om de circulaire-economiedoelstellingen voor het beleid nader te concretiseren en uit te werken. Dit proces, in dialoog met betrokken maatschappelijke actoren, is net gestart. Over de resultaten van het doelenproces zal de Kamer voor de zomer van 2021 worden geïnformeerd en daarin zullen ook deze vraagstukken over systeemafbakening aan de orde komen.

In januari 2021 verschijnt de eerste integrale circulaire economie-rapportage (ICER), die voortaan tweejaarlijks wordt uitgebracht. Een vast onderdeel van de ICER is de materiaalmonitor van het CBS waarin het landelijke gebruik van biotische grondstoffen is opgenomen. Daarnaast wordt er gerapporteerd over het gebruik van biomassa in de Klimaat en Energie Verkenning (KEV).

279

**Vraag:**

Telt het gebruik van fossiele brandstoffen mee in de monitoring van de circulaire economie-doelstellingen?

**Antwoord:**

In de PBL Policy Brief 2019 geeft PBL aan dat een keuze nodig is of fossiele brandstoffen deel uitmaken van de beleidsdoelstellingen voor een circulaire economie en worden meegeteld in de monitoring. Dit vraagstuk is onderdeel van een groot aantal vraagstukken die worden geadresseerd in het proces om de doelstellingen voor het beleid ten aanzien van een circulaire economie nader te concretiseren en uit te werken. Daarin zullen, in samenwerking met betrokken partijen, keuzes worden gemaakt.

280

**Vraag:**

Waar zit de bottleneck in het monitoren van ambities op het gebied van de circulaire economie?

**Antwoord:**

Een circulaire economie omvat een breed scala aan aspecten waarover het PBL in de Policy brief (2019)<sup>14</sup> constateert dat het «niet goed mogelijk is om te komen tot één kwantitatief en afrekenbaar doel voor circulaire-economiebeleid dat goed stuurt en geen perverse prikkels genereert». Uit

<sup>14</sup> Doelstelling Circulaire Economie 2030. Operationalisering, concretisering en reflectie (2019).

die Policy brief blijkt daarom dat de nationale beleidsdoelen nader uitgewerkt en geconcretiseerd moeten worden en dat het noodzakelijk is om specifiekere of aanvullende doelen te bepalen. Zo kan meer coherentie en inzichtelijkheid worden bereikt en wordt het (beter) mogelijk de voortgang in het doelbereik te monitoren. Tevens vergroot het sturingsmogelijkheden.

Bij de concretisering van de nationale doelen, waarmee inmiddels met betrokken partijen gestart is, zal hieraan aandacht worden besteed.

281

**Vraag:**

Is de verwachting dat met de integrale circulaire economie-rapportage (ICER) begin 2021 de impact van alle maatregelen ten behoeve van de circulaire economie gekwantificeerd kan worden? Zo nee, welke niet?

**Antwoord:**

De integrale circulaire economie-rapportage (ICER) die begin 2021 verschijnt, zal de voortgang weergeven van de transitie naar een circulaire economie en ingaan op de resultaten die worden bereikt met de ingezette maatregelen ten behoeve van de circulaire economie. De ICER-rapportage van PBL is een monitoringrapportage waaruit niet alleen zal blijken in welke mate de CE-doelstellingen worden gerealiseerd. Ook zal daaruit blijken welke informatie daarvoor nodig is, zodat de monitoringssystematiek zich in de komende jaren verder kan ontwikkelen. De ICER-rapportage verschijnt in januari 2021 waarna een kabinetsreactie volgt.

282

**Vraag:**

Op welke wijze wordt de trend te zien in figuur 6 doorbroken? Hoe gaat de doelstelling worden gehaald? Wordt wetgeving overwogen?

**Antwoord:**

Ik ben vastbesloten om samen met stakeholders een positieve ontwikkeling te bewerkstelligen, zodat meer grondstoffen in de economie blijven en niet vernietigd worden. Dat moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling. Daarom wil ik via het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie een versnelling bereiken. Naast het sturen op kwantiteit zet ik ook in op kwaliteit. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd en, mede op basis van monitoring door het PBL, wordt gezien waar extra inzet nodig is. Ik verwacht dat daarmee flinke stappen kunnen worden gezet. Hierbij kijk ik ook naar gerichte maatregelen om verbranding en storten te verminderen en recycling te stimuleren. In dat kader onderzoek ik bijvoorbeeld de mogelijkheden om te komen tot een algemeen verbrandingsverbod voor kunststoffen.

283

**Vraag:**

Gaat het doel dat de hoeveelheid afval dat de keten verlaat via stort of verbranding in 2022 met 50% is afgenomen ten opzichte van 2012, behaald worden?

**Antwoord:**

Naar verwachting zal dit doel niet in 2022 worden gerealiseerd. Ik ben evenwel vastbesloten om samen met stakeholders een positieve ontwikkeling te bewerkstelligen, zodat meer grondstoffen in de economie blijven en niet vernietigd worden. Dat moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling. Daarom wil ik via het Uitvoeringspro-

gramma Circulaire Economie een versnelling bereiken. Naast het sturen op kwantiteit zet ik ook in op kwaliteit. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd en, mede op basis van monitoring door het PBL, wordt bezien waar extra inzet nodig is. Ik verwacht dat daarmee flinke stappen kunnen worden gezet. Hierbij kijk ik ook naar gerichte maatregelen om verbranding en storten te verminderen en recycling te stimuleren. In dat kader onderzoek ik bijvoorbeeld de mogelijkheden om te komen tot een algemeen verbrandingsverbod voor kunststoffen.

284

**Vraag:**

Kunt u een overzicht geven van de maatregelen die u neemt om storten en verbranden van afval te ontmoedigen?

**Antwoord:**

In Nederland is ons afvalbeheer ingericht conform de afvalhiërarchie die weer voortvloeit uit het Europese afvalstoffenrecht. Hierdoor wordt afval binnen Nederland zo hoogwaardig mogelijk verwerkt en wordt zo min mogelijk tot stort of verbranding overgegaan. Voor ingezamelde monostromen geldt een verbrandingsverbod. Deze stromen, bijvoorbeeld ingezameld papier, textiel of glas, moeten dus minimaal worden gerecycled. Ingezameld bioafval moet worden gecomposteerd. Met de minimumstandaarden neergelegd in het Landelijk Afvalbeheerplan wordt voor veel andere stromen storten en verbranden uitgesloten als verwerkingsmogelijkheid. Ook onderzoek ik de mogelijkheden om te komen tot een algemeen verbrandingsverbod voor kunststoffen.

Daarnaast wordt het storten van afvalstoffen voorkomen door de invoering van stortverboden. Deze verboden worden alleen ingevoerd als er een goede verwerkingsmethode beschikbaar is. Onlangs is de Kamer geïnformeerd over de invoering van een nieuwe stortverbod voor asbesthoudend staalschroot en een aanpassing van de verboden op kwikhoudend afval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur via een wijziging van het Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (Bssa).

Door middel van het heffen van afvalstoffenbelasting op storten en verbranden wordt deze vorm van verwerking verder ontmoedigd. Verder wordt door middel van ons CE-beleid ook ingezet op het creëren van positieve prikkels en het stimuleren van recycling en andere activiteiten hoger in de afvalhiërarchie. Te denken valt aan het landelijke programma VANG-Huishoudelijk, het verbeteren van afvalscheiding en sortering, het stimuleren van meer hoogwaardige recycling en de markt voor recyclaat, de inzet op uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, het stimuleren van circulair ontwerpen en het opschalen van chemische recycling.

285

**Vraag:**

Hoe wordt het grote «gat» tussen het huidige niveau van Nederlands afval dat de keten verlaat in figuur 6 en het ambitieniveau overbrugd?

**Antwoord:**

Ik ben vastbesloten om samen met stakeholders een positieve ontwikkeling te bewerkstelligen, zodat meer grondstoffen in de economie blijven en niet vernietigd worden. Dat moet bereikt worden door inzet in de gehele keten, door van de ontwerp- tot aan de afvalfase te werken aan preventie, hergebruik en recycling. Daarom wil ik via het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie een versnelling bereiken. Naast het sturen op kwantiteit zet ik ook in op kwaliteit. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd en, mede op basis van monitoring door het PBL, wordt bezien waar extra inzet nodig is. Ik verwacht dat daarmee flinke

stappen kunnen worden gezet. Hierbij kijk ik ook naar gerichte maatregelen om verbranding en storten te verminderen en recycling te stimuleren. In dat kader onderzoek ik bijvoorbeeld de mogelijkheden om te komen tot een algemeen verbrandingsverbod voor kunststoffen.

286

**Vraag:**

Wat valt onder «andere nuttige toepassing» ten aanzien van afvalverwerking in figuur 7? Valt hier ook warmtelevering onder?

**Antwoord:**

Andere nuttige toepassing is kort gezegd alle nuttige toepassing die niet onder «voorbereiden voor hergebruik» of «recycling» valt. Onder «andere nuttige toepassing» valt inderdaad ook «hoofdgebruik als brandstof», ofwel het verbranden van afval met terugwinnen van energie. Vanwege het hoge rendement valt daar ook het verbranden van stedelijk afval in een Nederlandse AVI onder. Dat is de hoofdmoot van «andere nuttige toepassing» in de figuur in de begroting. Onder andere nuttige toepassing valt echter ook bijvoorbeeld «opvulling en bergen in de diepe ondergrond» wat vooral neerkomt op het opvullen van mijnen om instorting tegen te gaan.

287

**Vraag:**

Waarom zet de eerder ingezette trend van recycling niet door? Op welke wijze wordt gepoogd dit de doorbreken?

**Antwoord:**

Voor de geschetste stagnatie bestaan meerdere verklaringen. Nederland is in Europa koploper recycling. De winst op materialen die gemakkelijk kunnen worden gescheiden en gerecycled, is al behaald. Zo wordt bouwen sloopafval (in gewicht circa 50% van al het gerecyclede afval) al voor meer dan 90% gerecycled. Verder speelt dat steeds meer materialen als grondstof worden gekwalificeerd in plaats van als afvalstof. Hergebruik van deze materialen komt niet meer als recycling terug in de afvalverwerkingscijfers. Hierdoor zijn positieve trends, bijvoorbeeld toenemende afvalscheiding door huishoudens, niet goed zichtbaar in de recyclingcijfers.

De uitdaging is nu om ook winst te behalen op materialen waar scheiding en recycling nog achterblijft. Te denken valt bijvoorbeeld aan matrassen en textiel. Voor beide materialen is momenteel een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in ontwikkeling. Ook moet gewerkt worden aan een betere afzetmarkt voor recycling. Voor de afzet van plastic recyclelaat is de lage olieprijs bijvoorbeeld een belemmering.

Om tot een hogere recyclingprestatie te komen, lopen in het kader van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie diverse acties, onder meer gericht op specifieke materiaalstromen (bijvoorbeeld onder het Beleidsprogramma Circulair Textiel) en op de scheiding van recyclebare materialen uit huishoudelijk en vergelijkbaar bedrijfsmatig afval.

Over het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2020–2023 bent u in september geïnformeerd (Kamerstuk 32 852, nr 130).

288

**Vraag:**

Zijn er onderdelen waarop het Europese actieplan voor de circulaire economie tegenstrijdig is met het nationale programma voor een circulaire economie?

**Antwoord:**

Wat betreft de grote lijnen en richting sluit het Europese actieplan circulaire economie goed aan bij het nationale programma voor de circulaire economie en bij de wens van het kabinet om de circulaire principes beter te integreren in het economische systeem. Er is vooralsnog geen tegenstrijdigheid geconstateerd.

Het kabinet en de Europese Commissie delen de ambitie om een schoner en concurrerende Europa te bereiken met de transitie naar een circulaire economie. Door middel van het BNC-fiche is uw Kamer geïnformeerd over het kabinetsstandpunt over het Europese actieplan circulaire economie (Kamerstuk 22 112, nr. 2864). Zoals ook in het BNC-fiche is aangegeven, zal pas bij de beoordeling van de aangekondigde wet- en regelgeving blijken hoezeer de visies overeenkomen. Het kabinet zal deze voorstellen op hun merites beoordelen, waarbij aansluiting bij het nationale programma uiteraard een belangrijk onderdeel is.

289

**Vraag:**

Waarom kost een verplicht percentage recycklaat 3 miljoen euro per jaar?

**Antwoord:**

De Single Use Plasticsrichtlijn verplicht producenten tot gebruik van gerecyclede content in flessen. De nalevingskosten hiervan zijn doorberekend. Hierbij is geconstateerd dat als producenten een samenwerkingsverband starten, de structurele nalevingskosten naar verwachting beperkt zijn. Als producenten ervoor kiezen om dit individueel aan te pakken, zijn de kosten vanaf 2025 minimaal € 3.210.000 per jaar. Dit volgt uit een rapport van Sira Consulting dat heeft doorberekend wat de nalevingskosten zijn voor producenten als zij de vereisten individueel naleven.

290

**Vraag:**

Is de verwachting dat het begrote budget voor de uitvoering van het Klimaatakkoord op het gebied van de circulaire economie voldoende is om de afspraken uit het Klimaatakkoord te halen?

**Antwoord:**

De uitvoering van het Klimaatakkoord vindt plaats op basis van sturing op het centrale doel van 49% reductie in 2030. De uitvoering van het akkoord op het gebied van de circulaire economie maakt deel uit van de sectorale opgaveafspraken, zoals die van de industrie. De uitvoering van deze afspraken wordt uitgevoerd met financiering uit de klimaatmiddelen, bijvoorbeeld via een subsidieregeling zoals de DEI+. waarmee CO<sub>2</sub>-reducerende projecten, bijvoorbeeld op het gebied van chemische recycling van kunststoffen, en CE-innovaties in de industrie worden gefinancierd. De verwachting is dat de middelen toereikend zullen zijn.

291

**Vraag:**

Waarom zijn er additionele financiële middelen nodig voor het programma circulaire economie?

**Antwoord:**

Voor het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie zijn geen structurele middelen opgenomen in de Rijksbegroting. In voorgaande jaren is het programma incidenteel gefinancierd door herprioritering binnen de begroting van IenW. Wel zijn gedurende deze kabinetsperiode middelen beschikbaar gesteld ten behoeve van CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen die tevens bijdragen aan de doelstellingen van circulaire economie. Nu is ook voor 2021 t/m 2024 40 miljoen euro vrijgemaakt binnen de begroting van

lenW. Het gaat hier dus niet om additionele middelen. De opgenomen middelen zijn onder andere noodzakelijk om de basis van het programma te borgen door belangrijke activiteiten als het Versnellingshuis Nederland Circulair!, monitoring en communicatie te continueren, en de transitie naar een circulaire economie te stimuleren via onder andere kennisontwikkeling en innovatie.

292

**Vraag:**

Kunnen de doelstellingen voor een circulaire economie niet gehaald worden met het huidige budget? Zo nee, waarom zijn deze extra kosten niet eerder begroot?

**Antwoord:**

Voor het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie zijn er geen structurele middelen opgenomen in de Rijksbegroting. In voorgaande jaren is het programma incidenteel gefinancierd door herprioritering binnen de begroting van lenW en is er incidenteel twee maal 8 miljoen euro vrijgemaakt ten behoeve van Circulaire Economie in 2019 en 2020. Binnen de begroting van lenW is nu ook voor 2021 tot en met 2024 40 miljoen euro vrijgemaakt. De middelen, niet zijnde additionele middelen, zijn onder andere noodzakelijk om de basis van het programma te borgen door belangrijke activiteiten als het Versnellingshuis Nederland Circulair!, monitoring en communicatie te continueren, en de transitie naar een circulaire economie te stimuleren via kennisontwikkeling en innovatie. Hiermee wordt beoogd de komende periode belangrijke stappen te zetten richting het halen van de doelstelling in 2050.

293

**Vraag:**

Zijn er activiteiten die het ministerie nu niet heeft uitgevoerd op het gebied van circulaire economie door te weinig financiële middelen? Zo ja, welke?

**Antwoord:**

De transitie naar een circulaire economie in 2050 is een ingrijpende transitie waarin verschillende fasen worden doorlopen. De afgelopen jaren bevond deze transitie zich in de ontwikkelingsfase. De financiële middelen die in deze fase beschikbaar waren sloten daar bij aan. Zo zijn met deze middelen bijvoorbeeld veel initiatieven gestart die bijdragen aan de transitie. Ook is een structuur ingesteld om te leren, ontwikkelen en bij te sturen, met onder meer het monitoringsprogramma o.l.v. PBL, de jaarlijkse CE-conferentie en elk jaar een geactualiseerd Uitvoeringsprogramma.

Om de volgende stap in de transitie naar een circulaire economie in 2050 te verwezenlijken, is het van belang dat er geïnvesteerd wordt in relevante kennisontwikkeling en innovatie die nodig zijn voor de systeemverandering die samenhangt met een dergelijke transitie. De opgedane kennis en ervaring kan vervolgens in de nieuwe fase van de transitie worden gebruikt om kansrijke initiatieven en projecten op te schalen. Met de huidige middelen die voor 2021 t/m 2024 zijn vrijgemaakt binnen de begroting van lenW worden eerste stappen gezet om over te gaan naar deze nieuwe fase.

294

**Vraag:**

Kunnen de uitgaven van 40 miljoen voor circulaire economie in de periode 2021–2024 uitgesplitst worden over de diverse uitgavenposten?



**Antwoord:**

In de tabel wordt aangegeven hoe de 40 miljoen euro voor circulaire economie is opgebouwd.

De 40 miljoen euro voor circulaire economie is als volgt opgebouwd:

<b>MAATREGELEN (bedragen in mln.€)</b>				
	2021	2022	2023	2024
<b>Opbouw, ombouw en afbouw Circulaire economie</b>	<b>9,5</b>	<b>9,5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
1. Stimuleren van sociale en productinnovaties	3	3	0	0
2. Stimuleren van kennisontwikkeling	4	4	0	0
3. Opschaling van (bijna-)marktrijpe technieken	2,5	2,5	2	2
<b>Structurele programmakosten</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Totaal</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

Dit zal vooral via opdrachten en voor een klein gedeelte via subsidies worden uitgezet.

295

**Vraag:**

Welk deel van het budget wordt besteed aan het stimuleren van sociale innovaties en productinnovaties?

**Antwoord:**

In 2021 en 2022 zal 3 miljoen euro worden besteed aan het stimuleren van sociale innovaties en productinnovaties via de subsidieregeling CE, door circulaire inkoop en door het stimuleren van innovaties in de sectoren textiel en plastic.

296

**Vraag:**

Welke sociale innovaties en productinnovaties beoogt u te stimuleren?

**Antwoord:**

Ik beoog sociale en productinnovaties te stimuleren die bijdragen aan een circulaire economie. Technische innovatie is nodig om het mogelijk en rendabel te maken om producten en materialen opnieuw te gebruiken of minder schadelijke productieprocessen te ontwikkelen. Daarnaast is innovatie nodig om materialen te gebruiken die hernieuwbaar en duurzaam zijn en die schadelijke materialen kunnen vervangen. Dit doe ik onder andere vanuit de KIA-CE die in november 2019 is vastgesteld. Vanuit de KIA-CE staan de volgende drie Meerjarige Missiegedreven InnovatieProgramma's centraal komende periode: «Ontwerp voor circulariteit», «Circulaire grondstofketens en (productie)processen» en «Vertrouwen, gedrag en acceptatie».

Via de subsidieregeling CE worden circulaire ketenprojecten ondersteund. De projecten die subsidie hebben gekregen in 2020 zijn bijvoorbeeld gericht op het verwerken van vezels uit plantenafval in circulaire producten, onderdelen van een fietsbrug uit afvalkunststof, lokaal gebruik van snoeihout en het maken van een circulaire schildersbroek uit hergebruikt textiel.

297

**Vraag:**

Hoe worden sociale innovaties en productinnovaties waarin geïnvesteerd wordt, geselecteerd?

**Antwoord:**

De sociale en productinnovaties dienen bij te dragen aan een circulaire economie. Via de **subsidieregeling CE** worden circulaire **ketenprojecten** ondersteund die leiden tot experimentele ontwikkeling of proces- en organisatie-innovatie. Het gaat om projecten waarin MKB-ondernemers in een keten samen een product of dienst circulair ontwerpen of samen processen of een businessmodel circulair organiseren. Het circulaire ketenproject moet gericht zijn op realisatie van op de markt verhandelbare of toepasbare producten, processen, diensten of businessmodellen, die bij toepassing leiden tot grondstoffenbesparing en reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Indien projecten hier niet aan voldoen worden ze afgewezen.

298

**Vraag:**

Kunnen bedrijven met circulaire innovaties zich aanmelden voor fondsen? Zo ja, hoe?

**Antwoord:**

Bedrijven met circulaire innovaties die op zoek zijn naar financiering kunnen zich naast de gebruikelijke kanalen melden bij het Versnellingshuis Nederland Circulair!. Via deze organisatie zijn kennis en netwerken beschikbaar voor deze ondernemers. Ook heeft Het Versnellingshuis een tool ontwikkeld ([www.financiering.versnellingshuisce.nl](http://www.financiering.versnellingshuisce.nl)) waar bedrijven kunnen zoeken naar allerlei vormen van financiële ondersteuning. De tool ontsluit reguliere financiering, beschikbare fondsen en Nederlandse en Europese subsidieregelingen.

299

**Vraag:**

Aan welke criteria moeten circulaire innovaties voldoen?

**Antwoord:**

Via de subsidieregeling CE worden circulaire ketenprojecten ondersteund die leiden tot experimentele ontwikkeling of proces- en organisatie-innovatie. Het circulaire ketenproject moet gericht zijn op realisatie van op de markt verhandelbare of toepasbare producten, processen, diensten of businessmodellen die bij toepassing leiden tot grondstoffenbesparing en reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Op grond van de aanvraag moet blijken dat het door het circulair ketensamenwerkingsverband ontwikkelde circulaire product, proces, dienst of businessmodel ook daadwerkelijk door de ondernemers toegepast zal worden.

Indien projecten hier niet aan voldoen worden ze afgewezen. De projecten die subsidie hebben gekregen in 2020 zijn bijvoorbeeld gericht op het verwerken van vezels uit plantenafval in circulaire producten, onderdelen van een fietsbrug uit afvalkunststof en het lokaal gebruik van snoeihout.

300

**Vraag:**

Op welke manier worden circulaire innovaties gestimuleerd vanuit dit budget, financieel of anderszins?

**Antwoord:**

Circulaire innovaties worden op verschillende manieren gestimuleerd. Door circulair inkopen bijvoorbeeld, met inmiddels 175 ondertekenaars van het Manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen, door de deelnemers aan de *buyer groups* circulair en klimaatneutraal inkopen en door de publieke en private deelnemers aan de Green Deal Circulair Inkopen. En ook vanuit verschillende regionale netwerken.

De **subsidieregeling CE** is een aanvullende mogelijkheid die circulaire **ketenprojecten** van bedrijven ondersteunt die leiden tot experimentele ontwikkeling of om proces- en organisatie-innovatie.

De grotere innovatie-opgaven met sterk vernieuwende technologieën worden aangepakt in innovatiegemeenschappen voor de verschillende sectoren zoals chemie, bouw, biomaterialen. Dit wordt ondersteund via de Kennis en Innovatie Agenda.

Daarnaast worden jaarlijks de Nationale Conferentie Circulaire Economie, de Week van de Circulaire Economie en de *circular awards* georganiseerd. Dat stimuleert innovatie doordat er een platform is voor kennisuitwisseling en innovaties een podium voor groei krijgen. Het Versnellingshuis Nederland Circulair! helpt individuele mkb-ondernemers met Matchmaking<sup>15</sup> en Maatwerk<sup>16</sup> en de ontwikkeling van sectorbrede doorbraakprojecten, oftewel Moonshots<sup>17</sup>. Zo kunnen innovaties ook worden gestimuleerd.

301

**Vraag:**

Welk deel van het budget wordt besteed aan kennisontwikkeling?

**Antwoord:**

Voor 2021 en 2022 wordt respectievelijk € 4 mln. besteed aan het stimuleren van kennisontwikkeling. Daarnaast wordt er € 2 mln. besteed aan monitoring van de circulaire economie.

302

**Vraag:**

Wat is er nog nodig op het gebied van kennisontwikkeling voor de circulaire economie?

**Antwoord:**

Voor kennis- en innovatieontwikkeling is het van belang dat er voldoende continuïteit van investeringen en financiering van kennis geborgd is, omdat het vaak gaat om lange-termijntrajecten. Bovendien is het belangrijk dat er een goede aansluiting van de kennis is op de praktijk. Het gaat om de ontwikkeling van technologische kennis en innovatie, maar niet minder belangrijk is onderzoek naar de sociale, psychologische en maatschappelijke vraagstukken die samenhangen met de transitie naar een circulaire economie.

303

**Vraag:**

Welke gebieden van kennisontwikkeling worden gestimuleerd in de periode 2021–2024?

**Antwoord:**

Eenzijds betreft dit de ontwikkeling van het programma Circular Skills. Dit heeft als doel om professionals en studenten om- en bij te scholen op het vlak van circulariteit. Anderzijds betreft het de drie Missiegedreven Innovatie Programma's (MMIP's) uit de Kennis en Innovatie Agenda Circulaire economie (KIA-CE). Specifiek gaat het om de programma's: «Ontwerp voor circulariteit»; «Circulaire grondstofketens en (productie)processen» en «Vertrouwen, gedrag en acceptatie».

<sup>15</sup> <https://versnellingshuisce.nl/versterk-je-circulair-ondernemen-netwerk/>.

<sup>16</sup> <https://versnellingshuisce.nl/aanvragen-maatwerk/>.

<sup>17</sup> <https://versnellingshuisce.nl/verbeter-de-keten-met-circulair-ondernemen/>.

304

**Vraag:**

Wie ontwikkelt de onderzoeksopdracht voor kennisontwikkeling over circulaire economie?

**Antwoord:**

Dit gebeurt binnen de Kennis- en Innovatieagenda CE (KIA-CE) in afstemming met de vijf transitieteams (Bouw, Biomassa en Voedsel, Kunststoffen, Consumptiegoederen en Maakindustrie) en andere maatschappelijke en bestuurlijke partners.

305

**Vraag:**

Kunnen bedrijven onderzoeksvragen voor kennisontwikkeling indienen bij het ministerie?

**Antwoord:**

De onderzoeksvragen in de Kennis en Innovatieagenda (KIA) zijn samen met de transitieteams en andere maatschappelijke en bestuurlijke partners opgesteld. De grotere innovatie-opgaven met sterk vernieuwende technologieën worden aangepakt in innovatiegemeenschappen voor de verschillende sectoren zoals chemie, bouw, biomaterialen.

306

**Vraag:**

Hoe wordt gewaarborgd dat de kennisontwikkeling bijdraagt aan een meer circulaire economie?

**Antwoord:**

Nieuwe kennis is nodig voor innovaties en draagt bij aan de ontwikkeling van nieuwe verdienmodellen en productieprocessen, die essentieel zijn voor een Circulaire Economie. Op verschillende manieren worden daarom door de rijksoverheid activiteiten ontplooid om kennisontwikkeling en -deling te faciliteren. Een voorbeeld is de Kennis- en Innovatieagenda CE (KIA-CE, oktober 2019) en afspraken over de uitvoering daarvan in het Kennis- en Innovatieconvenant (november 2019). Het komende jaar zal de aandacht worden gericht op de uitvoering van kennisvragen vanuit de Kennis- en Innovatie Agenda CE en de monitoring daarvan.

Het PBL speelt als «rekenmeester» van de transitie naar een circulaire economie een belangrijke rol in de kennisontwikkeling voor een circulaire economie. In samenwerking met andere kennisinstellingen wordt een monitoringsprogramma uitgevoerd om zowel de transitie naar als de effecten van een circulaire economie in beeld te brengen; als belangrijk product brengt het PBL elke twee jaar een integrale rapportage over de circulaire economie uit (ICER).

307

**Vraag:**

Welk deel van het budget komt ten goede van de opschaling van (bijna) marktrijpe technieken?

**Antwoord:**

In de begroting is de volgende budgetreeks bestemd voor de opschaling van (bijna) marktrijpe technieken: € 2.500.000 (2021); € 2.500.000 (2022); € 2.000.000 (2023); € 2.000.000 (2024).

308

**Vraag:**

Hoe worden bijna marktrijpe technieken gedefinieerd?

**Antwoord:**

Een belangrijke classificatiemethode om de marktrijpheid van technieken te bepalen is de TRL (Technology Readiness Level). Pas bij TRL 8 en 9 zijn technieken voldoende bewezen in de praktijk om als marktrijp te kunnen worden aangemerkt. De categorieën daaronder zoals TRL 6–7 geven aan dat de techniek bijna marktrijp is. Naast deze technische kant speelt ook de economische kant een grote rol. Naarmate er meer vraag is naar een nieuwe techniek is de marktrijpheid groter.

309

**Vraag:**

Over hoeveel maanden/jaren moeten bijna marktrijpe technieken gereed zijn om in aanmerking te komen voor financiële ondersteuning?

**Antwoord:**

Hier valt geen concreet aantal maanden voor te noemen. In beginsel worden vanuit deze begrotingspost technieken gestimuleerd waarin ook private partijen investeren. Dat is een belangrijk signaal dat deze technieken binnen afzienbare tijd marktrijp zijn.

310

**Vraag:**

Hoe worden (bijna) marktrijpe technieken geselecteerd?

**Antwoord:**

Hiervoor wordt beoogd om een investeringsplatform op te zetten. Een fondsmanager is bij een investeringsplatform verantwoordelijk voor de selectie van private voorstellen op basis van verwachte toekomstige rendementen, de bereidheid van private investeerders om hierin ook substantieel te investeren en inhoudelijke criteria passend bij de circulaire economie.

311

**Vraag:**

Welke belanghebbenden worden betrokken bij het selecteren van (bijna) marktrijpe technieken?

**Antwoord:**

Bij een investeringsplatform raadpleegt de fondsmanager inhoudelijke experts om voorstellen te beoordelen en zijn er altijd private partijen nodig die bereid zijn te investeren in de techniek.

312

**Vraag:**

Op welke manier worden (bijna) marktrijpe technieken gestimuleerd vanuit dit budget, financieel of anderszins?

**Antwoord:**

Beoogd wordt om hiervoor met een aantal partijen een investeringsplatform voor circulaire economie op te zetten. Dat zal dan fungeren als een fonds waarbij het fonds altijd een minderheidsbelang heeft in de nieuwe businesscase. Het fonds moet dus fungeren als een aanjager om het risico voor private investeerders, zoals financiële instellingen, te verkleinen en de kansen voor het vinden van financiering voor een circulair ondernemer te vergroten.

313

**Vraag:**

Welk deel van het budget komt ten goede van de uitvoeringskosten binnen het programma circulaire economie?

**Antwoord:**

In 2021 en 2022 zal 5,5 miljoen euro worden besteed en in 2023 en 2024 3 miljoen euro. Hiervan worden onder andere het Versnellingshuis Nederland Circulair!, het monitoringsprogramma en communicatiekosten betaald.

314

**Vraag:**

Welk deel van het budget komt ten goede van het Versnellingshuis?

**Antwoord:**

1,5 mln euro komt ten goede van het Versnellingshuis.

315

**Vraag:**

Wat beoogt u te bereiken met het Versnellingshuis? Zijn hiervoor met het uitbreiden van het budget doelen bijgekomen?

**Antwoord:**

Om versnelling te brengen in de circulaire economie en de rol van bedrijven daarin te faciliteren, is een gezamenlijke aanpak van overheid, bedrijfsleven en wetenschap nodig. Met dit doel voor ogen hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, VNO-NCW, MKB-Nederland en Nederland Circulair (samenwerking tussen MVO Nederland en Het Groene Brein) gezamenlijk het Versnellingshuis Nederland Circulair! opgericht. Het Versnellingshuis richt zich op het wegemen van belemmeringen voor circulair ondernemen van met name het mkb en het stimuleren en aanjagen van circulaire initiatieven. Dit doet het Versnellingshuis onder andere met: Matchmaking<sup>18</sup> en Maatwerk<sup>19</sup> voor individuele ondernemers en de ontwikkeling van sectorbrede doorbraakprojecten, oftewel Moonshots<sup>20</sup>.

Daarnaast worden op basis van beschikbare ervaring kennis gedeeld en tools ontwikkeld en ontsloten voor ondernemers op [www.versnellingshuisce.nl](http://www.versnellingshuisce.nl).

Tot slot wil het Versnellingshuis bestaande, vaak regionale circulaire netwerken ondersteunen, die een essentiële rol spelen bij het helpen van de (mkb-)ondernemer.

Het budget van het Versnellingshuis is niet uitgebreid maar gelijk gebleven.

316

**Vraag:**

Welk percentage van de rijksuitgaven is reeds circulair als onderdeel van het programma voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen?

**Antwoord:**

BZK werkt aan het geven van meer inzicht in de realisatie van de doelen, zoals het doel van 10 circulaire inkoop-categorieën in 2023, het circulair beheren van de kantoren en 50% minder primair abiotisch grondstoffen-gebruik. BZK zal onderzoeken of daarbij ook de verbindingen kunnen worden gemaakt met de uitgaven. Kanttekening daarbij is dat circulariteit niet alleen een kwestie van inkopen en uitgeven is, maar ook van de levensduur verlengen, hergebruiken en dus juist niet inkopen. Het percentage van de uitgaven alléén geeft dus onvoldoende indicatie.

<sup>18</sup> <https://versnellingshuisce.nl/versterk-je-circulair-ondernemen-netwerk/>.

<sup>19</sup> <https://versnellingshuisce.nl/aanvragen-maatwerk/>.

<sup>20</sup> <https://versnellingshuisce.nl/verbeter-de-keten-met-circulair-ondernemen/>.

317

**Vraag:**

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de invoering van statiegeld op kleine plastic flesjes?

**Antwoord:**

Het is de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven om op 1 juli 2021 een statiegeldsysteem voor kleine plastic flessen operationeel te hebben. Ik laat mij door hen informeren over de voortgang. Ik heb geen signalen ontvangen dat de datum van 1 juli 2021 niet gehaald wordt.

318

**Vraag:**

Welke stappen zijn er inmiddels met betreffende sectoren ondernomen om 70%-90% minder blikjes in het zwerfafval en 90% recycling van blikjes te realiseren voor het najaar van 2021?

**Antwoord:**

Ik heb uw Kamer onlangs geïnformeerd over de stand van zaken bij de aanpak van blikjes in het zwerfafval (Kamerbrief maatregelen metalen drankverpakkingen, 9 oktober 2020). Ik heb van het bedrijfsleven geen informatie ontvangen over additionele inspanningen van hun kant.

319

**Vraag:**

Welke gevolgen heeft de coronacrisis op (het behalen van) doelstellingen voor blikjes?

**Antwoord:**

Ik heb uw Kamer onlangs geïnformeerd over de stand van zaken bij de aanpak van blikjes in het zwerfafval (Kamerbrief maatregelen metalen drankverpakkingen, 9 oktober 2020). De coronacrisis heeft geen gevolgen voor deze aanpak.

320

**Vraag:**

Waarom is het budget voor het beleidsartikel duurzaamheid verlaagd van 89 miljoen euro naar 50 miljoen euro?

**Antwoord:**

Het verschil in hoogte van het totale budget voor het beleidsartikel duurzaamheid is te verklaren doordat de bedragen grotendeels afkomstig zijn uit de Klimaatenvolpoe en middelen voor de uitvoering van het Urgenda-vonnis en de beschikbare middelen voor dit laatste onderdeel lager zijn dan in 2020. Daarom is het beschikbare budget in 2021 50 miljoen euro.

321

**Vraag:**

Is het budget van 50 miljoen voldoende om de circulaire-economiedoelstellingen te behalen en waaruit blijkt dat?

**Antwoord:**

Om een transitie naar een circulaire economie in 2050 te verwezenlijken is het van belang dat er geïnvesteerd wordt in relevante kennisontwikkeling en innovatie die nodig zijn voor de systeemverandering die samenhangt met een dergelijke transitie. De opgedane kennis en ervaring kan vervolgens in de nieuwe fase van de transitie gebruikt worden om

kansrijke initiatieven en projecten op te schalen. Met het huidige budget van € 40 miljoen worden de aankomende vier jaar hier eerste stappen in gezet.

322

**Vraag:**

Waar is het budget van 77 miljoen euro voor «duurzame productketens» in 2020 precies naartoe gegaan en waarom is dat budget in 2021 verlaagd naar 39 miljoen euro?

**Antwoord:**

In 2020 is het budget van 77 miljoen euro voor «duurzame productketens» uitgesplitst in 9,5 miljoen euro voor opdrachten, 56,4 miljoen euro voor subsidies en 11,1 miljoen euro aan bijdragen aan agentschappen, medeoverheden en aan ZBO's/RWT's.

Via deze bedragen wordt een brede range aan activiteiten op het gebied van circulaire economie gefinancierd, zoals CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen in de grond-, weg- en waterbouw, het stimuleren van kunststof- en textielrecycling en het ondersteunen van bedrijven bij (her)ontwerpen van hun businessmodellen naar een circulaire economie.

De bedragen zijn grotendeels afkomstig uit de Klimaatenvolp en middelen voor de uitvoering van het Urgenda-vonnis. De beschikbare middelen zijn voor dit laatste onderdeel lager dan in 2020. Daarom is het beschikbare budget in 2021 39,3 miljoen euro.

323

**Vraag:**

Op basis van welke criteria wordt in overleg met stakeholders gezocht naar een optimum tussen de te bereiken baten in termen van milieu en gezondheidswinst en de lasten die deze regels veroorzaken?

**Antwoord:**

Overleg met stakeholders vindt veelvuldig plaats en per onderwerp worden op maat afwegingen gemaakt om de risico's voor mens en milieu zo laag mogelijk te houden/krijgen tegen zo laag mogelijke lasten voor bedrijven en overheden. De gemeenschappelijke onderbouwing en uitgangspunten die aan die afwegingen ten grondslag liggen zijn uitgewerkt in het programma Bewust Omgaan met Veiligheid. Zie: <https://magazines.rijksoverheid.nl/ienw/veiligheid-en-risicos/2017/01/afwegen-en-aanpakken>

324

**Vraag:**

In hoeveel gevallen is op basis van stakeholderoverleg geconcludeerd dat de lasten van de regels niet opwegen tegen de milieu en gezondheidswinst?

**Antwoord:**

Die stakeholderoverleggen en afwegingen zijn steeds maatwerk (zie ook het antwoord op vraag 323), waarbij niet altijd de precieze rekensom wordt gemaakt tussen de kosten van regellast en de kosten van milieu en gezondheidswinst. Wel geldt dat een belangrijk deel van de Nederlandse regelgeving bestaat uit direct werkende EU-verordeningen (zoals de REACH-verordening en de Biocidenverordening). Bij het instellen en aanpassen van dat type Europese regels worden standaard belanghebbenden geconsulteerd en een kosten/batenanalyse uitgevoerd. En bijvoorbeeld bij besluiten over restrictie en autorisatie van stoffen worden altijd sociaaleconomische studies uitgevoerd en meegewogen.



325

**Vraag:**

Kan door het reduceren van de regeldruk vaker gekozen worden voor het niet maken van regels die milieu en gezondheidswinst opleveren?

**Antwoord:**

Met het oog op het reduceren van regeldruk wordt steeds gekeken welk instrument het meest geschikt is om de beoogde milieu en gezondheidswinst te behalen. Daarbij wordt naast wet- en regelgeving ook gekeken naar alternatieven als convenanten, stimuleringsprojecten, kennisuitwisseling, communicatie, monitoring en betere handhaving van bestaande verplichtingen.

326

**Vraag:**

Wanneer wordt de samenwerkingsagenda met universiteiten voor safe by design en safe and circular design verwacht?

**Antwoord:**

In 2018 is in het kader van de bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen IenW en TU Delft een «Intentieverklaring en behoefte van het uitwerken van de Samenwerkingsagenda Safe-by-Design getekend.» Hierin is expliciet aandacht voor de veiligheid van producten en processen in de Circulaire Economie besteed. In 2019 is in het kader van de bestaande samenwerkingsovereenkomst tussen IenW en WUR een «Intentieverklaring ten behoeve van het uitwerken van de Samenwerkingsagenda Veiligheid Biotechnologie» getekend. Daarin neemt het concept Safe-by-Design een prominente plek in.

327

**Vraag:**

Is het opruimen of voorkomen van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) reeds opgenomen in deze begroting?

**Antwoord:**

Het beleid inzake zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) is bronbeleid: het voorkomen of, als dat niet mogelijk is, zo veel mogelijk beperken van emissies van ZZS. Met deze aanpak wordt zoveel mogelijk het beginsel dat de vervuiler betaalt gerealiseerd. Het Ministerie van IenW is systeemverantwoordelijk, de uitvoering ligt bij de bevoegde gezagen (zoals gemeenten of provincies). Het opruimen van ZZS uit het milieu kan over diverse domeinen gaan. De verantwoordelijkheid bij bodemsanering ligt bij de bevoegde gezagen die daarbij uitgaan van het beginsel de vervuiler betaalt. In industrieel afvalwater of afvalproducten en -materialen kunnen ZZS aanwezig zijn. Het verwerken van de diverse afvalstromen gebeurt door gemeentelijke en private afvalverwerkingsbedrijven, die de kosten doorberekenen aan degene die zich van het afval ontdoet. Kosten voor drinkwaterbereiding worden doorberekend aan de gebruiker. Omdat de uitvoering bij derden ligt, is er geen specifiek budget geraamd in de Rijksbegroting.

328

**Vraag:**

Hoe wordt na het verwerpen van de wet op het verbod op asbestdaken nu gezorgd dat de sanering van asbestdaken wel gebeurt?

**Antwoord:**

Op 9 maart 2020 (Kamerstuk 25 834, nr. 167) heb ik u geïnformeerd over de samenwerkingsverklaring die ik met provincies, gemeenten en andere partijen heb getekend op 2 maart. Hiermee zijn acties afgesproken, gericht op bewustwording/communicatie, oprichting van een fonds, het ontzorgen van gemeenten, het gebruik maken van koppelkansen, het vereenvoudigen van saneringen en monitoring. Aan de acties wordt nu hard gewerkt. Ik heb toegezegd uw Kamer voor het einde van het jaar te informeren over de voortgang.

329

**Vraag:**

Hoe zal de in ad 1 genoemde, door het RIVM op te stellen prioritering tussen dossiers in verband met het aandeel beoordelingen door het Europese agentschap van 5% naar 20%, eruitzien?

**Antwoord:**

Nadat uit controles bleek dat REACH-dossiers te vaak onvoldoende waren, is besloten om meer dossiers te controleren middels een zogenoemde compliance check. Dit wordt door het Europees Chemicaliënagentschap (ECHA) uitgevoerd. ECHA hanteert hierbij een prioritering op basis van verwachte risico's van stoffen en hoeveelheid die van een stof op de markt wordt gebracht.

Het RIVM is dankzij opgebouwde kennis in staat om gericht voor Nederland relevante ECHA besluiten over verbetering van kwaliteit van REACH dossiers te selecteren en controleren. De selectie gebeurt onder meer op basis van productie of gebruik in Nederland en mate van urgentie om een stof te reguleren.

330

**Vraag:**

Moeten we het RIVM niet versterken in plaats van laten prioriteren om het (terecht) gestegen aantal REACH-beoordelingen?

**Antwoord:**

In de Rijksbegroting zijn vele belangrijke posten die aandacht vragen, zowel bij beleid, uitvoering als handhaving. Derhalve ontkomen we er niet aan om te prioriteren. Wel is er flexibiliteit om, indien noodzakelijk, extra financiering te regelen (zie ook vraag 356). Het budget dat wordt ingezet voor ondersteuning van het stoffenbeleid door het RIVM neemt in 2021 dan ook niet af. Daarbij blijft ook met het hogere aantal dossiers de inbreng op peil omdat het RIVM dankzij de in vraag 329 opgebouwde kennis beter in staat om gericht voor Nederland relevante dossiers te selecteren en controleren.

331

**Vraag:**

Waarvan is het streven naar twee geschikte stoffen voor stofevaluatie afhankelijk?

**Antwoord:**

Een stofevaluatie wordt door een lidstaat uitgevoerd op basis van zorgen over mogelijke risico's als gevolg van het gebruik van de stof. Om na te gaan of het gebruik van de stoffen een risico vormt voor de menselijke gezondheid of het milieu, geeft het stofevaluatieproces lidstaten de mogelijkheid om aanvullende informatie te vragen aan de verantwoordelijke producent of importeur van de betreffende stof(registrant). Aangezien een stofevaluatie veel tijd kost, kan Nederland niet meer dan twee per jaar uitvoeren

332

**Vraag:**

Hoe kan het dat er tussen 2012 en 2018 een stijgende lijn zat in het aantal vierkante meters dat gesaneerd is en hoe kan het dat dit opeens afnam in 2019? Licht het in de lijn der verwachting dat de agrarische saneringsregelingen voor een enorme piek in die lijn gaan zorgen?

**Antwoord:**

Het saneringstempo is gestegen van 5,9 miljoen m<sup>2</sup> asbestdaken in 2014 tot 12,8 miljoen m<sup>2</sup> in 2018.

Er was toen sprake van een voorgenomen verbod op asbestdaken in 2024. Vanaf 2016 was ook sprake van een subsidieregeling om de sanering aan te jagen, hetgeen daarmee is gelukt. Daarnaast zal de programmatische aanpak versnelling sanering asbestdaken aan de stijgende lijn hebben bijgedragen.

In 2019, het jaar waarin het wetsvoorstel met het asbestdakenverbod is verworpen en er geen subsidie meer was, is het saneringstempo afgenomen tot 9,8 miljoen m<sup>2</sup>. In de eerste helft van 2020 is 3,3 miljoen m<sup>2</sup> gesaneerd, op jaarbasis zou dat circa de helft zijn van het saneringstempo in 2018.

Het is dus goed verklaarbaar dat het saneringstempo tot het huidige niveau is afgenomen. De aanpak via de samenwerkingsverklaring (zie antwoord op vraag 328) is bedoeld om met een samenhangend pakket aan acties het saneringstempo weer te verhogen. De agrarische saneringsregelingen zullen daar ook aan bijdragen.

333

**Vraag:**

Wat is de oorzaak van het afnemende aantal gesaneerde asbestdaken per jaar?

**Antwoord:**

Zoals in het antwoord op vraag 332 is aangegeven, kunnen hiervoor als oorzaken worden genoemd het verwerpen van het wetsvoorstel met het asbestdakenverbod en het aflopen van de subsidieregeling.

334

**Vraag:**

Hoeveel dakeigenaren worden beoogd gebruik te maken van het fonds voor vrijwillige sanering van asbestdaken?

**Antwoord:**

Het particuliere fonds is bedoeld voor eigenaren van een asbestdak die de sanering niet kunnen betalen met eigen middelen of een te laag inkomen hebben voor een reguliere lening of het verhogen van de hypotheek. Bij de schatting van de maximale omvang van het particuliere fonds, is hiervoor uitgegaan van 10% van de eigenaren. Het is goed om hierbij te vermelden dat dit een ruwe schatting is en het werkelijke aantal van diverse factoren afhankelijk zal zijn. Zo zal een deel van de eigenaren met onvoldoende draagkracht in de periode tot en met 2028 de woning verkopen en voor die tijd niet overgaan tot sanering. De nieuwe eigenaar kan bij de koop rekening houden met de saneringskosten en zal geen lening uit het fonds nodig hebben.

335

**Vraag:**

Waarvoor wordt de jaarlijkse bijdrage aan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM) besteed?

**Antwoord:**

Met de financiële jaarlijkse bijdrage kan de Commissie Genetische Modificatie (COGEM), ingesteld bij Wet Milieubeheer, werkzaamheden uitvoeren die nodig zijn om de Minister van IenW van onafhankelijk wetenschappelijk advies te kunnen voorzien over mogelijke risico's van productie en handelingen met genetisch gemodificeerde organismen (ggo's) voor mens en milieu. Deze taken zijn eveneens vastgelegd in deze wet. De bijdrage wordt besteed aan vergoedingen voor de werkzaamheden van de leden van de COGEM en het consulteren van externe deskundigen, wetenschappelijke activiteiten waaronder onderzoek en workshops, het bekostigen van het secretariaat en overige activiteiten zoals het uitbrengen van een jaarverslag en het onderhouden en uitbreiden van de website.

336

**Vraag:**

Wat voor projecten worden uit de subsidie veilige stoffen betaald?

**Antwoord:**

Dit betreft een budget voor diverse incidentele subsidies die verband houden met de beleidsonderwerpen die zijn ondergebracht onder artikelonderdeel 22.01 Veiligheid chemische stoffen. De subsidies kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op stoffenbeleid, de aanpak van zeer zorgwekkende stoffen, de uitvoering van taken op de gebieden «veiligheid en gezondheid» (gezonde leefomgeving), «nieuwe risico's» (nanotechnologie en synthetische biologie) en Safe-by-Design («Veilig aan de voorkant»).

337

**Vraag:**

Is bekend wat de gevolgen zijn van het moderniseren van het omgevingsveiligheidsbeleid (MOV) ofwel hoe groot het totaal aan oppervlakte is waarvoor aandachtsgebieden zijn aangewezen, zowel voor inrichtingen als transport en buisleidingen?

**Antwoord:**

De gevolgen van MOV zijn bekend, namelijk het vergroten van transparantie over risico's. We gaan van «technisch complex» naar «bestuurlijk begrijpelijk» afwegen van risico's voor de omgeving en MOV betekent het vroegtijdig meenemen van omgevingsveiligheid als onderdeel van de integrale afweging bij de ruimtelijke inrichting. De omgevingsdiensten brengen in opdracht van gemeenten en provincies op dit moment de aandachtsgebieden in beeld. Het ministerie IenW faciliteert in dit proces. De totale oppervlakte is op dit moment nog niet bekend. Het streven is om de aandachtsgebieden eind 2020 gereed te hebben. Het is aan het bevoegd gezag om deze aandachtsgebieden vrij te geven.

338

**Vraag:**

Waarom wordt voor het MOV niet gewerkt met realistische scenario's tot een niveau van «verwaarloosbaar risico», waarbij ook de kans op een ongeval wordt meegenomen in plaats van standaard uit te gaan van een worstcasescenario waarbij het begrip «kans» geen rol meer speelt?

**Antwoord:**

Omgevingsveiligheid gaat over de «kleine kans-groot effect»-scenario's. Ook scenario's met een heel kleine kans kunnen optreden. Het is uiteindelijk aan het bevoegd gezag om bij het toelaten van nieuwe gebouwen/locaties waar veel mensen verblijven bestuurlijk verantwoorde keuzen te maken.

De aandachtsgebieden zijn geen verbodsgebieden maar afweeggebieden waarin het bevoegd gezag op basis van alle beschikbare informatie een afweging maakt. Bij deze afweging kan het bevoegd gezag de factor kans betrekken.

339

**Vraag:**

Hoe wordt voorkomen dat burgers en bestuurders zich onnodig zorgen maken over veiligheid wanneer ze de kaarten, met daarop de externe veiligheidsrisico's geprojecteerd, onder ogen krijgen?

**Antwoord:**

Burgers en bestuurders weten nu ook al dat er risico's zijn in hun omgeving en zijn best bereid deze te aanvaarden. Een risicoloze samenleving bestaat immers niet. Met aandachtsgebieden op een kaart wordt de transparantie groter en maken we nu de stap van «technisch complex» naar «bestuurlijk begrijpelijk». Voor de bestuurder verschuift de vraag van «is het verboden?» naar «ken ik alle argumenten voor en tegen om vervolgens tot een evenwichtig besluit te komen en dit te communiceren naar burgers en bedrijven?»

Doordat omwonenden weten met welke gevaren ze in hun omgeving te maken kunnen krijgen, kunnen zij zich voorbereiden, zodat zij weten wat ze moeten doen bij een incident. Dat draagt bij aan de veiligheid en het gevoel van veiligheid.

Adequate communicatie en brede participatie is hierbij noodzakelijk.

340

**Vraag:**

Wat zijn de consequenties van het aanwijzen van de aandachtsgebieden binnen het omgevingsveiligheidsbeleid op de woningbouwdoelstellingen?

**Antwoord:**

Het werken met aandachtsgebieden heeft het positieve gevolg dat alle partijen beter en vroegtijdig nadenken over de ruimtelijke inrichting en wordt omgevingsveiligheid integraal onderdeel van de afweging. Door met elkaar vroeg om de tafel te zitten wordt al vooraf de vraag gesteld of nieuwe woningbouw in de directe omgeving van risicovolle activiteiten gewenst of noodzakelijk is. De vraag die dan op de bestuurlijke tafel komt te liggen is: «onder welke voorwaarden vind ik woningbouw op een bepaalde plek aanvaardbaar?» Het bieden van voldoende bescherming aan de toekomstige bewoners is één van de onderwerpen die meege-nomen moet worden bij het beantwoorden van die vraag. Eventuele consequenties voor woningbouwdoelstellingen zijn afhankelijk van de bestuurlijke keuze over het beperken van bebouwingsdichtheden.

341

**Vraag:**

Op basis van welke factoren beoordeelt de ILT waar zij het meeste effect kan sorteren?

**Antwoord:**

De ILT kijkt hiervoor enerzijds naar de maatschappelijke schade en anderzijds naar het verwachte reële handelingsperspectief. De ILT gebruikt voor het beoordelen van de maatschappelijke schade de ILT-brede risicoanalyse (IBRA).

De meest recente versie is op 15 september 2020 aan uw Kamer aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 4). Deze risicoanalyse deelt het werkveld van de ILT op in taakgebonden risico's.

Per taakgebonden risico berekent de ILT de maatschappelijke schade rondom fysieke veiligheid, milieu, gezondheid, economie en vertrouwen in instituties. Deze schade wordt in euro's uitgedrukt, om zo de verschillende risico's te kunnen vergelijken en een rangorde te maken.

De ILT onderzoekt in verkenningen voor programma's het mogelijke handelingsperspectief. Wat is de doelgroep van de regelgeving? Welke informatie is beschikbaar over de doelgroep? Welke instrumenten en bevoegdheden staan de ILT ter beschikking? In de prioritaire toezichtsprogramma's beschrijft de ILT de met het programma beoogde maatschappelijke effecten.

342

**Vraag:**

Op basis van welke factoren beoordeelt de ILT waar de maatschappelijke risico's het grootst zijn?

**Antwoord:**

De ILT gebruikt hier de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). De meest recente versie is op 15 september 2020 aan uw Kamer aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 4). Deze risicoanalyse deelt het werkveld van de ILT op in taakgebonden risico's. Per taakgebonden risico berekent de ILT de maatschappelijke schade rondom fysieke veiligheid, milieu, gezondheid, economie en vertrouwen in instituties. Deze schade wordt in euro's uitgedrukt, om zo de verschillende risico's te kunnen vergelijken en een rangorde te maken.

343

**Vraag:**

Waarom is er niet meer budget vrijgemaakt voor de ILT als er sprake is van «schaarse capaciteit»?

**Antwoord:**

Capaciteit is per definitie schaars. De ILT zal dus altijd moeten blijven prioriteren waar de middelen worden ingezet, daarbij geholpen door de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Het is onmogelijk en maatschappelijk ook niet efficiënt om op alle taken altijd 100% controles te doen. De ILT wil mensen en middelen op een zinvolle manier inzetten. In de begroting 2020 is mede op initiatief van uw Kamer extra budget voor de ILT opgenomen oplopend tot 15 miljoen euro per jaar structureel. De verwachting is dat eind 2020 alle 130 nieuwe collega's zijn geworven.

344

**Vraag:**

Waarom is ervoor gekozen om ondanks de genoemde «schaarste capaciteit» bij de ILT het budget voor ILT niet structureel te verhogen?

**Antwoord:**

In de begroting 2020 is mede op initiatief van uw Kamer extra budget voor de ILT opgenomen oplopend tot 15 miljoen euro per jaar structureel. De verwachting is dat eind 2020 alle 130 nieuwe collega's zijn geworven. De ILT zal dus altijd moeten blijven prioriteren waar de middelen worden ingezet, daarbij geholpen door de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). Het is onmogelijk en maatschappelijk ook niet efficiënt om op alle taken altijd 100% controles te doen.

345

**Vraag:**

Hoe is het totaalbudget voor ILT verdeeld over de twaalf genoemde programmaonderdelen?

**Antwoord:**

De ILT werkt aan toezicht, opsporing, dienst- en vergunningverlening en de Autoriteit woningcorporaties. De reguliere activiteiten worden primair aangestuurd vanuit de lijnorganisatie; een belangrijk deel van het ILT-budget is daar belegd. Het toezicht wordt deels programmatisch aangestuurd vanuit de genoemde twaalf programma's en daarvoor is programmabudget beschikbaar. De lijn levert ook «producten» (bijvoorbeeld toezichtsactiviteiten) aan de programma's. De ILT is met deze werkwijze flexibel om risicogericht haar capaciteit en budget in te zetten daar waar zij het meeste maatschappelijk effect kan sorteren.

346

**Vraag:**

Zorgt het toezicht op 1.450 instellingen die een rol spelen in het stelsel van conformiteitsbeoordelingen binnen het werkveld van lenW niet voor een onnodige bestuurlijke spaghetti?

**Antwoord:**

Het stelsel van conformiteitsbeoordelingen binnen het werkveld van lenW is in lijn met het kabinetsstandpunt over conformiteitsbeoordeling en accreditatie uit 2016. Het kabinetsstandpunt is dat certificatiestelsels moeten zorgen voor een veilig en gezond product en het proces door private betrokkenen is geborgd.

347

**Vraag:**

Hoeveel mensen bij de ILT verzorgen dit toezicht op 1.450 instellingen?

**Antwoord:**

De ILT zet voor haar toezichtstaken haar capaciteit risicogestuurd in. Deze taken maken onderdeel uit van het Meerjarenplan dat past binnen de planning-en-controlcyclus van de ILT. Omdat deze inzet risicogestuurd is, kan de inzet van jaar tot jaar verschillen. Naast het reguliere toezicht is er met het programma Inspectie en certificering extra aandacht voor dit onderwerp. Het hoofddoel van dit programma is zicht en grip hebben op de certificerende en erkende instellingen.

348

**Vraag:**

Welk percentage van de BDU wordt daadwerkelijk besteed aan het laten rijden van het ov, en niet aan infrastructuur?

**Antwoord:**

Zie ook het antwoord op vraag 94. Als bijlage bij de in dat antwoord genoemde brief is het rapport «Gevoeligheidsanalyse investeringsruimte Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam» toegevoegd. Uit dit rapport valt af te leiden dat het percentage voor exploitatie OV in 2019 ca. 20% is en dat deze richting 2040 jaarlijks zal gaan dalen. Echter, het rapport is voor Coronacrisis opgesteld. Het is onbekend wat het percentage momenteel is.

349

**Vraag:**

Wat is de reden dat de kosten voor het zbo ProRail niet zijn opgenomen in de begroting?

**Antwoord:**

Het inregelen van publieke sturing en verantwoording kost natuurlijk geld. Echter, de incidentele en structurele kosten die ProRail moet maken voor de omvorming zijn relatief gezien zeer gering. De structurele transitie-

kosten bedragen minder dan 0,2% van de jaarlijkse uitgaven van ProRail en worden volledig binnen de begroting van lenW gecompenseerd. Deze compensatie wordt meegenomen in de budgetten voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing die lenW jaarlijks aan ProRail ter beschikking stelt. Hierin zijn immers al de apparaatskosten van ProRail die ten laste van de IF-begroting komen, opgenomen.

350

**Vraag:**

Worden de Green Deal Binnenvaart en Maritiem en de duurzaamheidsdoelstellingen van de sector meegenomen in het vlootvervangingsprogramma van de Rijksrederij? Zo ja, op welke manier dan? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord:**

De opdrachtgevende ministeries voor de Rijksrederij betrekken de duurzaamheidsdoelstellingen bij de opdracht voor het vlootvervangingsprogramma. Partijen zijn hierover volop in gesprek, inclusief over de wijze waarop invulling kan worden gegeven aan de wens om de Rijksrederij «launching customer» te kunnen laten zijn voor de toepassing van duurzamere brandstoffen en aandrijftechnieken.

351

**Vraag:**

Is het verschil tussen de hier genoemde 200 miljoen euro en de 155 miljoen euro op pagina 49 volledig te verklaren uit de bijdrage uit het Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds (EMVAF)? Hoeveel ruimte is er nog beschikbaar binnen het EMVAF?

**Antwoord:**

Het verschil tussen de genoemde 200 miljoen euro en de 155 miljoen euro op pagina 49 valt inderdaad volledig te verklaren uit de bijdrage uit het Europese Maritieme, Visserij en Aquacultuur Fonds (EMVAF). Het voor Nederland beschikbaar te komen EMVAF-budget wordt in het Nederlandse Operationele Programma toegedeeld aan een aantal formele EU-prioriteiten. Uw Kamer wordt binnenkort door de Minister LNV geïnformeerd over het Operationeel Programma EMVAF. Bij deze toedeling in het Operationele Programma zal geen sprake zijn van nog niet toegewezen middelen.

352

**Vraag:**

Hoeveel is in 2020 daadwerkelijk besteed aan hybride elektrisch vliegen?

**Antwoord:**

De verwachting is dat in 2020 € 1,1 miljoen aan hybride elektrisch vliegen wordt besteed.

353

**Vraag:**

Waarom wordt het uitgetrokken bedrag voor hybride elektrisch vliegen vanaf 2021 bijna gehalveerd en wordt hier vanaf 2022 geen geld meer voor uitgetrokken?

**Antwoord:**

In de tabel is voor 2021 € 1,0 miljoen opgenomen en voor 2022 € 0,575 miljoen. Het betreft middelen voor subsidies op het gebied van hybride elektrisch vliegen.



Het voorstel voor de verdeling van de bedragen is gericht op het realiseren van de ambities op de korte termijn. De ambities voor de langere termijn worden nog verder uitgewerkt, waarna ook bezien kan worden welk instrument hiervoor het meest geschikt zal zijn. Voor na 2022 is op dit moment nog geen budget beschikbaar. Wel wordt in samenwerking met marktpartijen de marktontwikkeling in de gaten gehouden.

Betreffende de besteding van middelen die voortvloeien uit het amendement Paternotte (Kamerstukken II, 2019–2020, 35 300 XII, nr. 13) wordt in 2020 naar verwachting € 1,1 miljoen op het opdrachtenbudget besteed aan de verdere ontwikkeling van de elektrificatie van de luchtvaartsector in Nederland, zie ook het antwoord op vraag 352.

354

**Vraag:**

Welke uitgaven worden precies gedaan onder het kopje «diversen», waar in 2021 4.940 (x € 1.000) voor wordt vrijgemaakt?

**Antwoord:**

Het betreft hier uitgaven voor onder meer het meet- en monitoringsprogramma Lelystad, omgevingsmanagement, het Nederlands Luchtvaartveiligheidsplan (NLVP), programmatische aanpak vliegtuiggeluid en klimaatbeleid voor luchtvaart.

Onderwerp	2021
Programmatische aanpak vliegtuiggeluid	805
NL Luchtvaartveiligheidsplan opdrachten	600
Orkaan shelter Eustatius	600
Meet en monitoringprogramma	488
Opdrachten Klimaatbeleid voor luchtvaart	450
Versterking omgevingskwaliteit regionale luchthavens	375
Omgevingsmanagement Schiphol	311
Groot onderhoud start en landingsbaan Bonaire	300
Opdrachten hybride elektrisch vliegen (HEV)	171
Diverse kleine mutaties	840
<b>Totaal</b>	<b>4.940</b>

355

**Vraag:**

Hoe worden, naast het stimuleren van Research en Development en scale-up productie voor duurzame brandstoffen, de gelden voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart nog meer ingezet?

**Antwoord:**

Dit subsidiebudget wordt alleen ingezet voor het genoemde doel: stimuleren van Research en Development en de scale up productie voor duurzame brandstoffen.

356

**Vraag:**

Waar wordt de 2 miljoen voor het «bronbeleid PFAS» precies aan besteed?

**Antwoord:**

De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de stoffen die behoren tot de groep PFAS in toenemende mate leiden tot ophoping in het milieu en risico's voor de gezondheid. Daarom werkt Nederland met enkele andere landen nu aan een brede Europese restrictie op PFAS, zie hiertoe de antwoorden op vragen 74 en 75. De groep PFAS bevat duizenden stoffen

waarvan enkele honderden commercieel worden toegepast in vele duizenden producten. De EU-regelgeving vereist dat je, voordat je het op de markt brengen kan inperken, een grondige onderbouwing levert van soorten gebruik, risico, sociaaleconomische gevolgen en alternatieven. Dit vereist veel extra inzet en daartoe is voor in totaal 3 jaar een aanvullend budget van € 2.000.000 per jaar opgenomen (zie ook vraag 330)

357

**Vraag:**

In hoeverre kunnen in het kader van de NOVI en de Waddenagenda 2050 de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en de Waddenhavens gegarandeerd worden (vgl. de moties op Kamerstuk 29 684, nrs. 128 en 198)? In hoeverre zijn c.q. blijven er aanpassingen van de vaargeulen, optimalisatie van het vaargeulonderhoud en nieuwe varianten voor bereikbaarheid mogelijk?

**Antwoord:**

De inspanningen van Rijkswaterstaat zijn vastgelegd in het Beheerplan Rijkswateren 2016–2021. In het Beheerplan is opgenomen dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor de bereikbaarheid van de eilanden en de zeehavens, de veiligheid van de scheepvaart en zorg draagt voor het onderhoud van de voorzieningen voor de veerverbindingen. In lijn met de uitgangspunten van de Nationale Omgevingsvisie en de ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050 (ontwerp-Agenda) is voor de economie en leefbaarheid de bereikbaarheid van havens en eilanden belangrijk. De ontwerp-Agenda benoemt strategieën om de toekomstige bereikbaarheid te garanderen. Uitgangspunt is gebruik te maken van de natuurlijke geulen. Verder zijn in het Beheerplan Natura 2000 2016–2022 en het Beheerplan Rijkswateren 2016–2021 de afspraken rondom de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en de Waddenhavens vastgelegd. Deze zijn tevens de basis voor het nieuwe Nationaal Waterprogramma (NWP) 2022–2027. In de ontwerp-Agenda is opgenomen dat eventuele aanpassingen van baggerinspanningen en vaargeuldimensies in de toekomst mogelijk blijven, bijvoorbeeld als kennis van morfologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geeft of als er ontwikkelingen in de scheepvaart en mobiliteit plaatsvinden. Eventuele bijstellingen gebeuren via formele inspraakprocedures in het kader van de zes-jaarlijkse cyclus van het NWP.

358

**Vraag:**

Kunt u garanderen dat de bereikbaarheid van de haven van Harlingen voldoende blijft? Wanneer is het onderzoek naar de vaargeul Boontjes (vaarroute richting haven Harlingen) gereed? Wat is de insteek van het onderzoek? In hoeverre vindt er ook overleg met de gemeente en ondernemers van Harlingen plaats?

**Antwoord:**

In 2009 is er een bestuursakkoord met de provincie Friesland gesloten. Eén van de afspraken was dat RWS de vaargeul op diepte zou brengen en deze 5 jaar op diepte houden. Dit is in 2018 afgerond. Tevens is er onderzoek gedaan naar de vervoerde hoeveelheden, alsmede de te baggeren hoeveelheden. Uit de resultaten blijkt dat de verwachte hoeveelheid overgeslagen goederen van 25.000 TEU niet wordt gehaald, daarnaast is de baggerinspanning vele malen groter (factor 15) dan was prognostiseerd.

Zoals ik van de zomer al heb aangegeven op vragen van lid Bromet (RWS-2020/37510), ben ik ben in gesprek met de provincie om de Bestuursovereenkomst voor de Boontjes te verlengen tot en met eind 2022. Bij verlenging zal de tussenliggende periode worden benut om aanvullend economisch, morfologisch en ecologisch onderzoek uit te

voeren, waarmee de kosten, baten en de gevolgen voor de Waddenzee voor zowel de kortere als de langere termijn inzichtelijk worden gemaakt. Met deze inzichten kan dan een besluit worden genomen over hoe het definitieve beheer van de Boontjes er vanaf 2023 uit komt te zien. Tot die tijd gelden de genoemde streefmetingen van 3,80m – NAP en een bodembreedte van 100 m.

359

**Vraag:**

Wat levert de tijdelijke subsidieregeling stichting ROCOV Fryslân inzake consumenteninspraak Friese Waddenveren 2017–2021 op dan wel wat heeft het opgeleverd c.q. moet het gaan opleveren?

**Antwoord:**

Vanaf 2017 verstrek ik een jaarlijkse subsidie aan het Consumentenplatform Friese Waddenveren, het ROCOV (Schr. 24 augustus 2017, nr. 47209). Met de subsidie kan de consumenteninspraak die betrekking heeft op de Friese Waddenveren worden georganiseerd. Het gaat hierbij om overleg met en het uitbrengen van advies aan de concessiehouders over het jaarlijks op te stellen vervoerplan voor het volgende jaar en overige veerdienst gerelateerde aangelegenheden. Het advies over de concept-vervoerplannen wordt jaarlijks door de rederijen meegenomen in het vervoerplan voor het volgende jaar.

360

**Vraag:**

Wat is de klanttevredenheid bij de Waddenveren?

**Antwoord:**

Als gevolg van Corona wordt de klanttevredenheid bij de Waddenveren sinds medio maart 2020 niet meer gemeten. De inzet van enquêteurs voor het meten van de klanttevredenheid is niet verantwoord uit het oogpunt van de volksgezondheid. Overigens lag de klanttevredenheid over het jaar 2019 op alle vier de verbindingen naar de Friese Waddeneilanden boven de 8.