

Vergaderjaar 2017–2018

**34 903**

**Wijziging van de departementale begrotingsstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018 (Incidentele suppletoire begroting inzake Klimaat enveloppe regeerakkoord)**

**Nr. 3**

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

Vastgesteld 29 mei 2018

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 18 april 2018 voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Bij brief van 28 mei 2018 zijn ze door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

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

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

1

Welke regionale projecten onder artikel 14 «Opdrachten wegverkeersbeleid» bent u voornemens te cofinancieren?

Antwoord vraag 1:

Daarbij gaat het om werkgeversaanpakken in Limburg en Stedendriehoek, en om fietsprojecten in de Metropoolregio Amsterdam.

2

Hoe is de selectie van projecten onder «Opdrachten Wegverkeersbeleid» tot stand gekomen?

Antwoord vraag 2:

Op basis van de selectiecriteria die bij de Klimaat enveloppe algemeen van toepassing zijn. De belangrijkste criteria die naast cofinanciering zijn gehanteerd, betreffen: verwacht effect van maatregelen, concreetheid van plannen en uitvoerbaarheid dit jaar.

3

Welke selectiecriteria heeft u bij het selecteren van projecten onder «Opdrachten wegverkeersbeleid» gehanteerd?

Antwoord vraag 3:

Zie antwoord op vraag 2.

4

Hebben de bedrijven die advisering en begeleiding ontvangen onder het programma «lean and green» een inspanningsverplichting om hun milieuprestaties te verbeteren?

Antwoord vraag 4:

Ja. Daarnaast dragen bedrijven ook financieel bij, zowel in tijd als in implementatiekosten van reductiemaatregelen.

5

Hoe wordt de impact op de CO<sub>2</sub>-reductie van de advisering en begeleiding onder het programma «lean and green» in kaart gebracht?

Antwoord vraag 5:

Bedrijven gebruiken de Lean analytiX methode. Deze methode houdt in dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot op basis van werkelijke brandstof- en ladingsgegevens van deze bedrijven wordt bepaald.

6

Wat voor type innovaties gaan onder de Subsidie Innovatie Duurzame Binnenvaart (IDB) gesubsidieerd worden?

Antwoord vraag 6:

De subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart (IDB) 2018 is momenteel in voorbereiding en zal in het verlengde liggen van de subsidieregeling Innovaties duurzame binnenvaart 2016–2017, die per 31 december 2017 afliep.

Voor de precieze tekst van de regeling zoals die in 2017 luidde, zie <http://wetten.overheid.nl/BWBR0037968/>. Kort samengevat: De subsidieregeling Innovaties Duurzame Binnenvaart staat middelen ter beschikking aan projecten die bijdragen aan de verdere verduurzaming van de binnenvaartsector. In aanmerking komen projecten die gericht zijn op het gebruik van alternatieve brandstoffen, alternatief motorgebruik, voor- of nabehandelingstechnieken, motormanagement, inrichting en gebruik van

het schip ten behoeve van de reductie van CO<sub>2</sub>-, NON- en PM-emissies en/of methaanslip bij de voortstuwing van binnenvaartschepen.

7

Wat zijn de selectiecriteria voor de (additionele) subsidie onder IDB?

Antwoord vraag 7:

Beoordeling van de ingediende projecten vindt plaats door een onafhankelijke Innovatieraad. Subsidie kan verleend worden voor projecten op basis van een door de Innovatieraad schriftelijk opgestelde rangschikking conform de volgende criteria:

- De mate waarin de innovatie generiek toepasbaar is voor binnenvaartschepen van een vergelijkbaar scheepstype of vaarprofiel;
- De mate waarin de innovatie de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM en/of methaanslip reduceert, en;
- De mate waarin de innovatie een terugverdieneffect heeft voor degene die haar toepast.

8

Wat voor soort pilotprojecten gaan onder artikel 21 «Transitiegerecht inkopen» gesubsidieerd worden?

Antwoord vraag 8:

Onder «Transitiegerecht inkopen» gaan pilots ondersteund worden bij overheden en organisaties belast met het uitvoeren van een publieke taak, die in 2018 hulp kunnen gebruiken bij het klimaatneutraal en circulair inkopen.

9

Wat zijn de selectiecriteria onder «Transitiegerecht inkopen»?

Antwoord vraag 9:

Er zijn een aantal selectiecriteria. Zo is deelname alleen mogelijk voor overheden of organisaties belast met het uitvoeren van een publieke taak. Ten tweede moet het een inkooptraject betreffen en er moet een ambitie zijn tot klimaatneutraal en/of circulair inkopen. Het inkooptraject moet worden aangemeld op [www.pianoo.nl/klimaatveloppe](http://www.pianoo.nl/klimaatveloppe) om in aanmerking te komen. Tot slot is de laatste voorwaarde voor deelname dat ook wordt gemeten aan alle deelnemende inkooptrajecten.

10

Waarom kiest u voor het subsidiëren van een relatief groot aantal pilotprojecten onder «Transitiegerecht inkopen» in plaats van hogere subsidies voor een kleiner aantal pilotprojecten?

Antwoord vraag 10:

De 100 pilotprojecten worden ondersteund met kennis en leernetwerken. Door de ervaring met onder andere de expertpool, ondersteuning op het (brede) gebied van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) en met het Manifest MVI en onderzoek naar MVI, wordt deze aanpak kansrijk geacht. Deze opzet steunt ook een zo groot mogelijk aantal overheden. Er wordt gestreefd naar het leveren van ondersteuning op maat, zo kan de ondersteuning per pilot nog verschillen afhankelijk van de specifieke vraag en behoefte van de organisatie.

11

Hoe wordt de impactmonitoring voor projecten onder «Transitiegerecht inkopen» vormgegeven?

Antwoord vraag 11:

Het RIVM heeft vanuit «Transitiegericht Inkopen» de opdracht gekregen om de impact van dit programma te meten. Het RIVM is vanaf de start van «Transitiegericht Inkopen» betrokken. Het RIVM heeft ervaring met het meten van de impact van MVI. Zie het rapport: Het effect van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen, januari 2018.

12

Vinden de pilotprojecten onder «Transitiegericht inkopen» op gemeentelijk, provinciaal of Rijksniveau plaats?

Antwoord vraag 12:

De projecten vinden plaats bij alle overheden en bij organisaties belast met het uitvoeren van een publieke taak.

13

Hoe vinden de pilotprojecten onder «Transitiegericht inkopen» aansluiting bij de transitieagenda's en het Grondstoffenakkoord?

Antwoord vraag 13:

In de transitieagenda's is circulair inkopen genoemd als een kansrijk instrument. Deze pilots zijn een invulling van het ondersteunen van circulair inkopen. Op dit punt wordt in de kabinetsreactie op de transitieagenda's ingegaan.

14

Waarom is het nodig om het chemisch recycleren van kunststoffen te subsidiëren?

Antwoord vraag 14:

Chemische recycling van kunststoffen biedt voordelen t.o.v. mechanische recycling en verbranding/storten. Voordelen zijn dat plastics weer als nieuw op de markt gebracht kunnen worden zonder additieven (bv. kleurstoffen) en dat chemische recycling (vrijwel) niet leidt tot CO<sub>2</sub>-uitstoot. De marktintroductie van chemische recycling komt echter op dit moment onvoldoende van de grond omdat deze recycling moet concurreren met (nog) relatief goedkope verbrandingsinstallaties en chemische bedrijven hun installaties nog niet aangepast hebben om in plaats van conventionele fossiele bronnen de secundaire bronnen te gebruiken als feedstock voor de productie van kunststoffen. Tegelijkertijd – en dat is niet specifiek voor deze branche – blijft het moeilijk om bij een nog niet uitontwikkelde techniek op te schalen van het lab naar een pilot- en voorts een demonstratiefabriek. Om tot een (versnelde) impact te komen op klimaat en circulaire economie (dus CO<sub>2</sub>-uitstoot in NL) is het noodzakelijk om deze partijen te helpen met pilots- en demonstratieprojecten.

15

Levert de sector zelf ook een financiële bijdrage aan de demoplants en pilotprojecten voor het chemisch recycleren van kunststoffen?

Antwoord vraag 15:

Ja, de sector levert zelf ook een financiële bijdrage. Partijen doen in een consortium mee en betalen gezamenlijk de helft van de investering van het project (m.a.w. projecten zijn op basis van 50% cofinanciering). Daarnaast investeert de industrie ook los van deze projecten in chemische recycling.

16

Wat is de verwachte milieu-impact van de subsidies voor het chemisch recyclen van kunststoffen?

Antwoord vraag 16:

De eerste indicaties spreken over een potentie van minimaal 1 Mton emissiereductie in 2030. De financiële ondersteuning draagt hieraan bij en zet deze beweging in gang. Door te investeren in o.a. chemische recycling is de verwachting dat de productie en het op de markt brengen van nieuwe (virgin) fossiele plastics afneemt van 1.700 naar 1.090 kton (= -36%).

17

Hoe wordt de milieu-impact gemeten van de demoplants en pilotprojecten voor het chemisch recyclen van kunststoffen?

Antwoord vraag 17:

Het milieuvoordeel moet worden aangetoond volgens gangbare LCA-methoden (Life Cycle Assessment).

18

Welke (bijna) marktrijpe innovaties is Rijkswaterstaat voornemens te gaan testen?

Antwoord vraag 18:

De voorstellen richten zich op het opschalen en versnellen van het toepassen van innovatieve duurzame materialen (asfalt en beton). Een eerste deel van het voorstel gaat over het testen van marktrijpe asfaltproducten, zoals productie bij lage temperatuur en hergebruik ZOAB in ZOAB. Daarbij richt RWS zich enerzijds op de onderzoeks- en testfase, door marktpartijen in een tender te vragen duurzame CO<sub>2</sub>-arme asfaltmengsels te testen en valideren. Anderzijds richt RWS zich op het daadwerkelijk toepassen van productierijpe CO<sub>2</sub>-arme asfaltmengsels. Nog dit jaar zal RWS bij een aantal lopende werken de opdrachtnemer vragen om CO<sub>2</sub>-arm asfalt toe te passen. Het tweede deel van het voorstel richt zich op kennisvergroting over de circulaire toepassing van beton. Doel is verduurzaming van de productie en toepassing van beton. Dit kan door meer hergebruik van beton en toepassing van nieuwe betonmengsels met een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot.

19

Wat is de verwachte impact op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het optreden van Rijkswaterstaat als launching customer?

Antwoord vraag 19:

RWS stoot als gevolg van aanleg, beheer en onderhoud van de infrastructuur circa 900.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar uit. Dat komt overeen met ongeveer 0,5% van de totale Nederlandse uitstoot. Asfalt bij RWS is goed voor circa 190.000 ton Beton, 80.000 ton CO<sub>2</sub>. Met bijna marktrijpe technologie<sup>1</sup> kan die footprint met circa 20% verminderd worden. De maatregelen onder de klimaatvelop richten zich op het opschalen en versnellen van innovaties gericht op hergebruik van materialen (zodat lagere productie van bindmiddelen nodig is) en het ontwikkelen van

<sup>1</sup> Een technologie is (bijna) marktrijp als op alle volgende vragen bevestigend wordt geantwoord: (1) Steken de overheid, grote organisaties, universiteiten of onderzoeksbureaus geld in een verdere ontwikkeling van deze ICT-technologie? (2) Wordt deze ICT-ontwikkeling via producten/diensten van een betrouwbare en bekende leverancier op de markt gebracht? (3) Worden er opleidingen, cursussen en workshops aangeboden via gerenommeerde opleidingscentra?

circulaire alternatieven. De overheid kan deze innovaties een vliegende start geven als grote opdrachtgever voor de GWW en als launching customer. De doorwerking van deze ontwikkeling naar andere opdrachtgevers (provincies, gemeenten, waterschappen etc.) kan leiden tot een veel groter effect.

20

Is in het kader van «Kies de Beste Band» ook overwogen om het gratis beschikbaar stellen van bandenpompinstallaties bij tankstations te subsidiëren? Zo nee, waarom is daar niet voor gekozen?

Antwoord vraag 20:

Voor het subsidiëren van het gratis oppompen van banden bij tankstations is niet voorzien in de middelen uit onderhavige suppletoire begroting 2018 inzake de Klimaatvelop uit het regeerakkoord. Bij verreweg de meeste tankstations dient een klein bedrag (€ 0,50) betaald te worden om gebruik te kunnen maken van de bandenpomp. Dit kan voor de consument een barrière betekenen in het gebruik van de bandenpomp, maar dat kan evenzeer gelden voor onbekendheid met het gebruik van de pomp of de effecten van het rijden met een onjuiste bandenspanning. Gekozen wordt daarom niet voor het gratis beschikbaar stellen van bandenpompinstallaties, maar voor een aanpak waarin de verschillende barrières voor de consument zoveel mogelijk worden weggenomen. Bewustwording speelt daarin een rol, maar ook het ontzorgen van de consument. Verwacht wordt dat partijen uit de sector hier ook een belangrijke bijdrage aan kunnen leveren. Over de wijze waarop het op juiste spanning houden van banden voor de consument gemakkelijker gemaakt kan worden, maak ik in het kader van het Klimaatakkoord met de sector verdere afspraken.

21

Aan wat voor type innovaties wordt gedacht voor de besteding van de subsidies voor duurzame mobiliteit?

Antwoord vraag 21:

De subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -Innovaties in Transport (DKTI Transport) geeft invulling aan de afspraken uit het Energieakkoord en Klimaatakkoord en kan benut worden voor nieuwe technologie- en onderzoekopgaven voor de sector transport en mobiliteit, welke voort kunnen komen uit de energie en klimaattafels voor de komende jaren.

Begin 2018 is voor € 15 miljoen aan extra klimaatgelden beschikbaar gesteld voor vrachtverkeer (voertuigen, brandstoffen en tankinfrastructuur). Het wordt besteed aan klimaatinnovaties en de uitrol van tank- en laadinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor de sector transport en mobiliteit. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de bestaande subsidieregeling DKTI-transport.

Deze regeling levert concreet het volgende op:

- Het aantal waterstofstations gaat van drie naar twaalf eind 2018.
- Er vinden verschillende praktijkexperimenten plaats met low en zero-emissie voertuigen in het goederenvervoer.
- Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van schone vuilnisophaalwagens en kleine bestelbusjes.

22

Hoe wordt de impact op de CO<sub>2</sub>-uitstoot van deze innovaties op het gebied van duurzame mobiliteit gemeten?

Antwoord vraag 22:

De adviescommissie heeft aangedragen technologieën en innovaties beoordeeld op potentieel effect op CO<sub>2</sub>-reductie. Het uiteindelijke effect op macroniveau is afhankelijk van de uiteindelijke -al dan niet- succesvolle marktopschaling. Dit wordt per brandstofspoor gemonitord door middel van de routeradar brandstofvisie.

23

Is cofinanciering een vereiste bij het verlenen van subsidies aan bedrijven voor duurzame mobiliteit?

Antwoord vraag 23:

Bij de subsidies die verstrekt gaan worden via de DKTI-transport is cofinanciering een vereiste. De DKTI richt zich nadrukkelijk op proeftuinen en experimenten van consortia, in de pre-commerciële fase tussen industrieel onderzoek en marktintroductie. Een fase van productontwikkeling waarbij investeringen door de deelnemende bedrijven en instellingen een belangrijke kritische succesfactor is.

Bij het programma «lean and green» is er ook sprake van cofinanciering. Bedrijven financieren mee, zowel in tijd en als in implementatie-kosten van reductie-maatregelen. Daarnaast wordt van bedrijven die geen extra inspanning leveren aan de ontwikkeling van de methodiek, een bijdrage in cash gevraagd.