

Vergaderjaar 2020–2021

33 358

Marinierskazerne Zeeland

Nr. 30

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 oktober 2020

De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de vaste commissie voor Defensie hebben een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de brief van 26 juni 2020 over het Compensatiepakket Zeeland (Kamerstuk 33 358, nr. 28).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 oktober 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken,
Ziengs

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Aukje de Vries

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken,
Hendrickx

Vraag 1:
Is voor 1 september daadwerkelijk het bedrag vanwege de geleden schade overgemaakt naar Zeeland, de gemeente Vlissingen en het Waterschap?

Antwoord 1:
Ja.

Vraag 2:
Hebben de medeoverheden inderdaad allemaal voor 1 augustus definitief ingestemd met het bestuursakkoord?

Antwoord 2:
Ja.

Vraag 3:
Waarom is het waterschap niet betrokken in de bestuurlijke stuurgroep?

Antwoord 3:
Op 26 juni 2020 hebben de Provincie Zeeland, gemeente Vlissingen, Waterschap Scheldestromen en het Rijk een bestuursakkoord gesloten over het Compensatiepakket Zeeland. Besloten is dat voor de uitvoering van het Compensatiepakket een stuurgroep wordt opgericht met daarin bestuurlijke vertegenwoordigers van de Provincie Zeeland, gemeente Vlissingen en het Rijk. De uitwerking van de onderdelen uit het bestuursakkoord liggen verder weg van de taken van het waterschap. Hoewel het Waterschap Scheldestromen niet in deze stuurgroep vertegenwoordigd is, wordt zij natuurlijk wel betrokken bij de uitvoering van onderdelen van het compensatiepakket waar dit wenselijk of nodig is. Voorbeelden hiervan zijn de uitwerking van het Delta Kenniscentrum en Law Delta.

Vraag 4:
Kan per toegezegd onderzoek worden aangegeven wat de planning is en aan de hand van welke criteria beoordeeld wordt of er voldaan is aan de toezeggingen?

Antwoord 4:
Voor elke compensatiemaatregel wordt een plan van aanpak opgesteld. In deze plannen van aanpak staan welke resultaten er opgeleverd moeten worden en wat het tijdspad is voor de oplevering van de resultaten. De Tweede Kamer wordt twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd over de uitvoering van het compensatiepakket. Voor het einde van 2020 kunt u de eerste voortgangsrapportage verwachten.

Vraag 5:
Wordt de figuur van de speciaal gezant voortgezet totdat het laatste onderzoek en de besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden om op die manier ook langjarig de voortgang te monitoren?

Antwoord 5:
De uitvoeringsregisseur wordt in ieder geval tot en met 2025 ingesteld. Voor afloop van die periode brengt de uitvoeringsregisseur in kaart welke acties na 2025 nog afgerond moeten worden en doet een voorstel voor het vervolg van de governance.

Vraag 6:

Is ook overwogen in het bestuursakkoord op te nemen om de resterende investeringskosten van de toltunnel naar Zeeuws-Vlaanderen af te kopen, zodat de tunnel tolvrij kan worden? Waarom niet?

Antwoord 6:

Het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel is een van de onderwerpen die naar voren is gekomen in de gesprekken die speciaal adviseur Wientjes heeft gevoerd. Zijn werkwijze was erop gericht om met een samenhangend pakket aan maatregelen te komen, dat ruimhartige compensatie biedt voor het niet doorgaan van de Marinierskazerne en tegelijkertijd de sterke facetten van de regionale economie stimuleert en op de zwakke facetten een goed antwoord geeft. Het pakket moest aantoonbaar bijdragen aan het woon-, werk- en investeringsklimaat in Vlissingen en Zeeland. In de afweging voor het compensatiepakket zijn verschillende onderwerpen als onvoldoende aantoonbaar structuurversterkend beoordeeld, waaronder het tolvrij maken van de Westerschelde-tunnel.

Vraag 7:

In hoeverre zijn inwoners van de Provincie Zeeland betrokken bij het tot stand gekomen pakket maatregelen?

Antwoord 7:

Voor het opstellen van het advies over het Compensatiepakket heeft speciaal adviseur Wientjes meer dan 100 gesprekken gevoerd. Hij heeft een aantal keer gesproken met de gemeenteraad van Vlissingen, provinciale staten van Zeeland en de Algemene Vergadering van Waterschap Scheldestromen. Hij heeft hen op de hoogte gesteld van de mogelijke richtingen, de keuzes en zijn vorderingen. Ook heeft de heer Wientjes gesproken met maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere partijen en betrokkenen in Vlissingen en Zeeland. Daarnaast zijn er – ook vanuit de Zeeuwse samenleving en door individuele inwoners – legio suggesties gedaan als mogelijke maatregelen voor het compensatiepakket. Het compensatiepakket is uiteindelijk met een grote meerderheid goedgekeurd door zowel het dagelijks bestuur van het waterschap, de gemeenteraad van Vlissingen als provinciale staten van Zeeland.

Vraag 8:

Hoe gaat de Staatssecretaris blijvende betrokkenheid bij de uitvoering van het compensatiepakket vormgeven?

Antwoord 8:

Samen met de commissaris van de Koning Zeeland en de burgemeester van Vlissingen, maak ik namens het kabinet deel uit van de stuurgroep Wind in de zeilen. Conform de gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst komt deze stuurgroep minstens twee keer per jaar samen en bewaakt de voortgang en integraliteit van het compensatiepakket.

Vraag 9:

Is er een beeld te geven van de startmomenten van de verschillende aangekondigde onderzoeken? Is er een overzicht te geven van het tijdspad van de verschillende aangekondigde onderzoeken? Is het mogelijk om de Tweede Kamer de komende tijd te blijven informeren over het verloop van deze onderzoeken?

Antwoord 9:

Zie antwoord 4.

Vraag 10:**Op welke wijze wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang van de onderzoeken?****Antwoord 10:**

De Tweede Kamer wordt conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst twee keer per jaar door middel van een voortgangsrapportage geïnformeerd over de uitvoering van het compensatiepakket.

Vraag 11:**Hoe wordt concreet de bereikbaarheid van de Zeeuwse dorpen en steden verbeterd met het streekvervoer?****Antwoord 11:**

Binnen de huidige en nieuwe (bus)concessie van de provincie Zeeland is aandacht voor de aantakking van streekvervoer op het spoor. Hierbij zal in samenwerking met IenW nadrukkelijker worden gekeken hoe het openbaar vervoer met slimme oplossingen kan worden versterkt vanuit ontwikkelingen ten aanzien van vraaggestuurde mobiliteit, smart mobility, doelgroepenvervoer en mobility hubs.

Vraag 12:**Waarom moet het mogelijk tot 2030 duren voordat duidelijk is of er wel echt twee keer per uur een intercity kan komen tussen Vlissingen en Amsterdam? Kan dit niet veel sneller? Is het gevaar niet aanwezig dat het alleen blijft bij een onderzoek, zonder concreet resultaat?****Antwoord 12:**

Binnen de bestuursovereenkomst voor het compensatiepakket is afgesproken de verbinding van Vlissingen met de Randstad te verbeteren, gericht op reistijdwinst. Tussen Vlissingen en Rotterdam wordt een snelle IC extra toegevoegd waardoor ook frequentieverhoging wordt gerealiseerd bovenop de huidige dienstregeling op de Zeeuwse lijn. Over verdere frequentieverhoging wordt uiterlijk 2030 een beslissing genomen. Hierbij worden randvoorwaardelijke aspecten betrokken die pas na verloop van tijd na introductie van de intercity en uitvoering van het compensatiepakket duidelijker worden: een gezonde business case, voldoende vervoerswaarde en een afweging in kosten en baten voor de tweede snelle intercity.

Vraag 13:**Is de directe verbinding op de hogesnelheidslijn al opgenomen in de rijksplanning of is het alleen een voornemen?****Antwoord 13:**

De tweede stap in het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de bestuurlijke afspraken behelst verdere versnelling door aansluiting van de Zeeuwse lijn op de huidige IC Direct (HSL) waardoor een snelle rechtstreekse verbinding met Amsterdam ontstaat. Deze in de bestuursovereenkomst afgesproken maatregel zal ook onderdeel worden van uitwerking van benodigde infrastructuur door ProRail, getoetst aan Toekomstbeeld OV 2040.

Vraag 14:**Kan nader onderbouwd worden wat de precieze kosten zijn voor het versnellen van de treinverbinding naar de Randstad? Kan een concreet overzicht worden gegeven wat er allemaal nodig is om de voorgestelde maatregelen te realiseren en wat deze betekenen voor de prognose van de vervoersvraag?**

Antwoord 14:

In aanloop naar de bestuursovereenkomst zijn door NS en ProRail inschattingen gegeven van maatregelen en kosten die samenhangen met de introductie van de snelle extra intercity vanuit Vlissingen naar de Randstad, waaronder aanpassing van de tractie- en energievoorziening en aanpassing op enkele overwegen. Budgettaire consequenties zijn structureel 4,5 mln. euro en incidenteel 50 mln. euro. Er is binnen deze budgettaire consequenties onder andere een subsidie voorzien omdat de extra trein niet kostendekkend zal zijn. ProRail werkt de consequenties met betrekking tot infra, capaciteit en netwerk nader uit. NS brengt binnen de periode van de huidige HRN-concessie in beeld tegen welke kosten deze snelle extra intercity kan worden gereden. De precieze hoogte van de subsidie is afhankelijk van de uiteindelijke vervoersvraag (aantal reizigers).

Vraag 15:

Hoe wordt het ov naar Vlaanderen concreet verbeterd? Wat is de huidige vervoersvraag en wat is de verwachte vervoersvraag als het ov aldaar verbeterd wordt?

Antwoord 15:

Verbetering van het openbaar vervoer met Vlaanderen is geen onderdeel van de bestuursovereenkomst. Grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van spoorgoederenvervoer in de regio Gent-Terneuzen is wel onderdeel van het pakket. Als onderdeel van de introductie van de snelle extra intercity, wordt de verbinding van Zeeland richting Roosendaal wel verbeterd, hetgeen ook positief is voor het personenvervoer van Zeeland richting Vlaanderen.

Vraag 16:

Is het waar dat het openbaar vervoeraanbod in Zeeland de afgelopen jaren juist is verminderd? Wat waren hiervan de redenen en wat zijn de verwachtingen voor de komende jaren?

Antwoord 16:

Op het spoor is vanaf de dienstregeling 2018 in de ochtend- en avondspits sprake van twee versnelde Intercitytreinen per dag. Dit maakte geen deel uit van het compensatiepakket waarmee het OV in Zeeland is verbeterd. Met de introductie van een intercity Vlissingen-Randstad wordt het openbaar vervoeraanbod verder verbeterd. Het regionale OV in Zeeland en de keuzes die daarbinnen worden gemaakt vallen onder de regionale verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland.

Vraag 17:

Is er helderheid te geven over de globale criteria omtrent het uiteindelijk realiseren van een waterstofhub flagship project in Zeeland?

Antwoord 17:

Het kabinet heeft aangekondigd te kijken naar flagship investeringen. Flagship projecten moeten een versterkend en versnellend effect hebben op de verduurzaming van de industrie, tegen acceptabele (maatschappelijke) kosten. Globale criteria voor selectie van flagship projecten zijn; benodigde subsidie intensiteit, de leereffecten, bijdrage aan de doelstellingen van CO₂-reductie zoals gesteld in het Klimaatakkoord, mate van bijdrage aan het realiseren van een duurzame en concurrerende industrie. Of de Zeeuwse waterstofhub aan deze criteria voldoet, zal nader moeten worden bekeken. Actief beschikbare subsidiemogelijkheden zijn de instrumenten die worden ingezet (o.a. DEI+) om innovatieve technolo-

gieën verder te ontwikkelen en te implementeren. De Zeeuwse partijen kunnen hierop inschrijven.

Vraag 18:

Wat zijn de criteria aan de hand waarvan uiteindelijk wordt beoordeeld of er een waterstofhub flagship project in Zeeland komt? Wat houdt het concreet in dat het Rijk hiervoor actief beschikbare subsidiemogelijkheden zal inzetten? Welke inspanningen worden hiervoor geleverd?

Antwoord 18:

Voor wat betreft de criteria, zie de beantwoording op vraag 17. In aanvulling daarop: concrete inspanningen die nu worden gedaan, zijn het beschikbaar stellen van subsidies via o.a. de DEI+ (voor pilots en demonstraties), via een dit najaar te ontwikkelen nieuw opschalingsinstrument (speciaal voor waterstof), via openstelling van de SDE++ voor CCS (welke relevant is voor blauwe waterstof) en voor elektrolyse waarbij rekening zal worden gehouden met de voorlopige uitkomsten van gesprekken met de EU commissie. Verder staan diverse Europese fondsen waaronder het Europees Innovation Fund open voor aanvragen en waar projecten voldoen aan de eerdergenoemde criteria, zou het Rijk die aanvragen steunen. Daarnaast bestudeert het Rijk in hoeverre de Recovery and Resilience Facility (RRF) kan worden ingezet voor waterstof.

Vraag 19:

Wat houdt het gezamenlijk onderzoek op het gebied van waterstof, elektrificatie en CCS (Carbon Capture and Storage, CO₂ afvang en opslag) in? Wat zijn de beoogde resultaten?

Antwoord 19:

In het kader van het Compensatiepakket is 200.000 euro toegezegd voor het ontwikkelplan voor een waterstofhub flagship project, 150.000 euro voor onderzoek naar CCS in Zeeland en een onderzoek naar een mogelijke 380kV-ontsluiting richting Zeeuws-Vlaanderen. De betrokken partijen vanuit de regio zullen samen met het Ministerie van EZK deze onderzoeken opzetten. In het licht van het Klimaatakkoord, de RES en TIKI is het van belang goed zicht te hebben op het potentieel van waterstof, CCS en verdere elektrificatie in Zeeland. De exacte inhoud, doelstellingen en resultaten van deze onderzoeken worden momenteel besproken en vastgesteld met de Zeeuwse partijen.

Vraag 20:

Wat houdt het breed onderzoek naar een sterkere (financiële) positie van North Sea Port in? Welke concrete acties worden hierbij verwacht?

Antwoord 20:

North Sea Port (NSP) staat voor grote uitdagingen en daarmee gepaard gaande investeringen in infrastructuur, energietransitie en klimaatverandering. De huidige vermogenspositie van North Sea Port is onvoldoende om deze investeringen volledig zelf te dragen. Afgesproken is dat er een breed onderzoek wordt gedaan naar verschillende mogelijkheden om investeringen te kunnen financieren. Ook zullen eventuele samenwerkingsmogelijkheden die kunnen leiden tot kostenbesparingen in het onderzoek worden meegenomen. Het onderzoek wordt uitgevoerd door een extern bureau met begeleiding door North Sea Port en de Ministeries van EZK, FIN en IenW.

Vraag 21:

Wat zijn de concrete criteria aan de hand waarvan wordt onderzocht of in 2021 voor CCS per schip ook de SDE++-systematiek kan gaan gelden? Wat houdt het in dat EZK deze materie samen met de regio Zeeland verder zal onderzoeken?

Antwoord 21:

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft het Ministerie van EZK advies naar aanleiding van een publieke consultatie in de zomer van 2020, waar ruimte is geweest om CCS per schip aan te dragen als CCS optie binnen de SDE++. PBL rekent de in de consultatie aangedragen opties door op basis van de door het Ministerie van EZK aangeleverde uitgangspunten. De conceptversie is samen met de conceptadviezen gepubliceerd voor de publieke consultatie. Belangrijk hierbij is dat technieken bij meerdere bedrijven moeten aansluiten en technisch, economisch en juridisch haalbaar moeten zijn. Risico's op onder- of overstimulering worden ook meegenomen in het advies. Definitieve besluitvorming over de opname van CCS per schip in de SDE++ systematiek wordt in december 2020 verwacht. De regio Zeeland kijkt samen met EZK naar de haalbaarheid van CCS per schip voor het vervullen van de Zeeuwse CCS ambities als alternatief voor buisleidingen. Dit wordt meegenomen in het in het Compensatiepakket toegezegde onderzoek naar CCS.

Vraag 22:

Wordt ook serieus overwogen om de bouw van nieuwe onderzeeboten in Vlissingen plaats te laten vinden? Wanneer komt hierover meer duidelijkheid?

Antwoord 22:

Voor het project Vervanging Onderzeeboten zijn door de Staatssecretaris van Defensie op 13 december 2019 de resultaten van de onderzoeksfase in een B-brief verstuurd aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 34 225, nr. 24). Omdat Nederland niet beschikt over een zelfschepende onderzeebootbouwindustrie, heeft het kabinet ervoor gekozen om de vervangende onderzeeboten onder artikel 346 in concurrentie aan te besteden bij buitenlandse werven. In deze brief is tevens aangegeven dat het van essentieel belang is voor de vervangende onderzeebootcapaciteit als strategisch wapensysteem dat bij de exploitatie en het lange termijn onderhoud (inclusief mid-life updates) de Nederlandse Defensie Technologische & Industriële Basis (NL-DTIB¹) wordt betrokken.

Het project bevindt zich momenteel in de verwervingsvoorbereidingsfase met drie buitenlandse kandidaat-werven (D-fase van het Defensie Materieel Proces). Hoewel de eisen, gunningscriteria en wegingsfactoren in de D-fase worden bepaald dienen factoren zoals de beste boot voor de beste prijs, risicobeheersing en de uitwerking van het nationaal veiligheidsbelang en strategische autonomie als uitgangspunten. Het is vervolgens aan de kandidaat-werven om tot een winnende offerte te komen. Defensie kan daarom nu niet iets zeggen over de plaats van de bouw van de nieuwe onderzeeboten.

Conform het Defensie Materieel Proces informeert Defensie de Tweede Kamer aan het eind van de D-fase over de uitkomsten met een zogenaamde D-brief, alvorens het contract met een leverancier te sluiten. Defensie verwacht de D-brief in 2022 aan de Kamer aan te kunnen bieden.

¹ De NL-DTIB bestaat uit organisaties van de Nederlandse overheid (Defensie), kennisinstellingen en uit het bedrijfsleven, ook wel de leden van de Gouden Driehoek genoemd.

Vraag 23:

Is het Rijk bereid mee te denken in investeringen in onderzoek naar thorium en hierbij toe te werken naar een demonstratiecentrale in Zeeland?

Antwoord 23:

Kernenergie kan een rol spelen in de energievoorziening na 2030, zoals ook in het Klimaatakkoord is geconstateerd. Kernenergie uit de thorium gesmolten zoutreactor is een optie voor de energievoorziening van de toekomst. Dit past ook in het uitgangspunt van de overheid om te sturen op CO₂. Volgens experts is het op korte termijn nog niet mogelijk om thorium als brandstof in te zetten voor de productie van elektriciteit. Wel wordt hier momenteel wereldwijd onderzoek naar gedaan en is het van belang hierin te investeren. Ook Nederland draagt hier al jaren aan bij via directe en indirecte subsidiering van onderzoeken bij de Nucleair Research & Consultancy Group in Petten en de Technische Universiteit in Delft.

Kortom, het kabinet sluit kernenergie uit thorium niet uit, maar tegelijkertijd wil het kabinet wel graag inzetten op betrouwbare, betaalbare en realistische bronnen van energie om de energietransitie te realiseren. Het moet de komende jaren en decennia duidelijker worden of thorium ook een dergelijke bron is.

Vraag 24:

Wat is de precieze reikwijdte van de afspraak om te onderzoeken of het Rijk de regio kan ondersteunen, om tot een financieringsconstructie te komen die de regio in staat stelt afsplitsing van Evides te realiseren? Heeft het Rijk hiervoor een inspanningsverplichting of een realisatieverplichting?

Antwoord 24:

Met het afsluiten van het compensatiepakket zijn partijen overeengekomen om gezamenlijk onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van een mogelijke ontvlechting van drinkwaterbedrijf Evides en de Provinciale Zeeuwse Energiemaatschappij (PZEM). Hierbij wordt ook onderzocht of hulp van het Rijk wenselijk en haalbaar is om de afsplitsing daadwerkelijk mogelijk te maken. Dit hangt af van verschillende (financiële en juridische) risico's die uit het onderzoek naar voren kunnen komen, maar de grondhouding van alle partijen bij de start van het onderzoek is positief. Het Rijk heeft derhalve dus een inspanningsverplichting om te onderzoeken of en zo ja hoe zij de regio kan ondersteunen in een eventuele afsplitsing van Evides. Het afgesproken onderzoek wordt in november 2020 opgeleverd, waarna uiterlijk eind januari 2021 tot besluitvorming wordt overgegaan.