

Vergaderjaar 2019–2020

35 470 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 20 mei 2020 inzake het Jaarverslag Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 2019 (Kamerstuk 35 470 XII, nr. 1).

De Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 10 juni 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

1

Vraag:

Wat is het aantal dodelijke verkeersongelukken in 2019 opgesplitst naar type weg (30km/u, 50km/u, etc.)

Antwoord:

Het aantal door de politie geregistreerde dodelijke verkeersslachtoffers (88% van het totaal aantal) naar snelheidslimiet over 2019 is in tabel 6 weergegeven:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers/index.aspx>

2

Vraag:

Hoeveel fietsinfrastructuurprojecten zijn gerealiseerd in 2019?

Antwoord:

Snelfietsroutes zijn regionale projecten. De snelfietspaden die een bijdrage krijgen uit de fietsgelden uit het regeerakkoord, zijn in aanleg en nog niet gerealiseerd. In 2019 zijn er 8 gestart in aanleg, in 2020 starten de overige 9 projecten. In 2019 zijn 7 fietsenstallingen bij stations opgeleverd.

3

Vraag:

Hoeveel projecten zijn gerealiseerd met de Demonstratieregeling Klimaat Technologieën en Innovaties (DKTI)-gelden in 2019?

Antwoord:

De DKTI regeling (geïntroduceerd in 2017) draagt bij aan het ontwikkelen en demonstreren van ZE oplossingen. Zij biedt financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën voor duurzaam transport die nog niet op de markt zijn maar wel beschikken over een potentieel sterke business case. Het bevorderen van technologische ontwikkeling in de pre-commerciële fase staat hierbij centraal. De 32 in 2017 goedgekeurde projecten waren in 2019 nog gaande omdat een typisch project zo'n 2 tot 3 jaar duurt. Naar aanleiding van de tweede openstelling van de DKTI in 2019 is aan 43 aanvullende projecten subsidie verleend.

4

Vraag:

Hoeveel van de projecten die zijn ondersteund met DKTI-financiering betreffen waterstofdistributie?

Antwoord:

Naar aanleiding van de openstelling van de DKTI in 2017 zijn 16 waterstof projecten ondersteund. In de ronde van 2019 zijn subsidies verleend aan 17 waterstof projecten. Hierbij is geen verschil gemaakt tussen projecten die wel of niet te maken hebben met waterstofdistributie. Het aantal projecten dat zich richt op de realisatie van waterstofvulpunten bedraagt 12 projecten uit de DKTI ronde van 2017 en 8 projecten uit de DKTI ronde van 2019.

5

Vraag:

Hoeveel waterstoftankstations zijn gerealiseerd in 2019?

Antwoord:

In 2019 is een waterstoftankstation in Arnhem gerealiseerd. In 2020 is een waterstoftankstation in Den Haag geopend en de verwachting is dat dit

jaar nog enkele publiek toegankelijke waterstoftankstations worden opgeleverd. Daarnaast zijn er enkele niet publiek toegankelijke tankstations gebouwd. Het gaat hierbij om tankstations met een beperkte capaciteit voor eigen vloten van bedrijven en organisaties, o.a. bij Shell in Amsterdam.

6

Vraag:

Hoeveel nieuwe publieke laadpalen zijn gerealiseerd in 2019?

Antwoord:

7.545 nieuwe publieke laadpunten

6.114 nieuwe semi-publieke laadpunten

Een laadpaal betreft grofweg twee laadpunten.

7

Vraag:

Hoeveel nieuwe snellaadstations zijn gerealiseerd in 2019?

Antwoord:

31 nieuwe snellaadlocaties

136 nieuwe snellaadpunten

8

Vraag:

In hoeverre zijn nieuwe snelfietspaden gerealiseerd in 2019?

Antwoord:

Snelfietsroutes zijn regionale projecten. De snelfietspaden die een bijdrage krijgen uit de fietsgelden uit het regeerakkoord, zijn in aanleg en nog niet gerealiseerd. In 2019 zijn er 8 gestart in aanleg, in 2020 starten de overige 9 projecten.

9

Vraag:

Wat is het bestede budget aan snelfietspaden uit 2019?

Antwoord:

In 2019 is € 5,2 miljoen uitgegeven aan bijdragen voor snelfietspaden. Het betreft betalingen voor snelfietsroutes die een bijdrage krijgen op basis van amendement Hoogland (2015).

10

Vraag:

Welke bewindspersonen/Ministers hebben inmiddels een Zero-emissie voertuigen in hun vloot?

Antwoord:

Staatssecretaris Van Veldhoven en staatssecretaris Van Huffelen rijden in een volledig elektrische personenauto. Ook andere departementen kijken naar mogelijkheden om de huidige voertuigen van bewindspersonen te vervangen door emissieloze voertuigen. Overigens hebben de ministeries meerdere elektrische auto's in hun vloot.

11

Vraag:

Waarom zijn personele wisselingen van invloed op de fouten die gemaakt zijn bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)?

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat door het ontbreken van tussentijdse afrekeningen er nu bij de afrekening fouten in de verantwoording van provincies zijn ontdekt die lang geleden zijn gemaakt. Tijdens de looptijd van het NSL zijn er personele wisselingen geweest waardoor het lastig bleek om zaken uit het verleden te reconstrueren. Door meer tijd te nemen voor de afrekening zijn onduidelijkheden echter weggenomen. De Rekenkamer concludeert dat de afrekening zorgvuldig is uitgevoerd.

12

Vraag:

Welke stappen zijn gezet in het transparanter maken van laadprijzen voor elektrische auto's in 2019?

Antwoord:

Ik heb met de brancheverenigingen van exploitanten en serviceproviders in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) nadere afspraken gemaakt over prijstransparantie. Die afspraken zijn eind 2019 door eViolin (branchevereniging van exploitanten en serviceproviders) vertaald in een gedragscode met afspraken over onderlinge verantwoordelijkheden en data-uitwisseling voor prijstransparantie. Daarnaast hebben enkele decentrale overheden in concessies stevige afspraken met exploitanten over prijstransparantie, waarbij de optie bestaat om serviceproviders die geen transparantie bieden tijdelijk de toegang tot laadpalen te ontzeggen. Ten slotte heeft prijstransparantie inzake laadpalen de komende jaren ook de verscherpte aandacht van toezichthouder ACM, getuige haar ACM-Agenda 2020–2021.

13

Vraag:

Op welke wijze is het toezicht op transparantie bij laadpalen ingericht?

Antwoord:

Er gelden wetten voor prijstransparantie, die erop gericht zijn dat consumenten goed geïnformeerde keuzes kunnen maken. Aanbieders van oplaaddiensten dienen hier invulling aan te geven. De Autoriteit Consument en Markt (ACM) ziet als onafhankelijke toezichthouder toe op de naleving van de wettelijke bepalingen. De ACM heeft in haar agenda voor 2020–2021 verscherpte aandacht voor transparantie van laadtarieven aangekondigd en kan besluiten op te treden bij misstanden.

14

Vraag:

Hoe kan gewaarborgd worden dat personele wisselingen in het vervolg geen grote invloed hebben?

Antwoord:

In het vervolg bij de eventuele totstandkoming van een nieuwe specifieke uitkering, vind ik het van belang om regelmatig tussentijds af te rekenen en zal meer aandacht worden besteed aan het documenteren van de voortgang in de uitvoering. Hiermee kan de invloed van personele wisselingen naar verwachting worden beperkt.

15

Vraag:

Waarom waren er geen tussentijdse afrekeningen bij de NSL?

Antwoord:

Bij de aanvang van het NSL is niet gekozen om tussentijds af te rekenen om de bestuurlijke lasten te beperken. Bij de totstandkoming van nieuwe

specifieke uitkeringen, vind ik het van belang om regelmatig tussentijds af te rekenen zodat de stand van de voorschotten beheersbaar blijft.

16

Vraag:

Waarom kunnen de provincies niet alsnog een verantwoording geven over de NSL?

Antwoord:

De provincies hebben zich verantwoord over het NSL via de SiSa systematiek (single information, single audit).

17

Vraag:

Waarom is het bestedingsbegrip binnen de NSL gewijzigd?

Antwoord:

In de periode van de NSL is binnen de SiSa het bestedingsbegrip gewijzigd. In 2014 werden ook de aangegane verplichtingen als uitgave opgenomen in de SiSa-bijlage. Op het moment dat de NSL periode werd verlengd was dit niet meer onderdeel van de werkwijze en werden alleen uitgaven opgenomen. Om dubbelingen te voorkomen zijn op dat moment uitgaven die eerder als verplichting waren opgenomen niet opnieuw opgenomen.

18

Vraag:

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de gevonden verschillen tussen voorschotten en afrekening?

Antwoord:

Bij de ingediende SiSa eindverantwoordingen zijn verschillen geconstateerd t.o.v. de totaal toegekende voorschotten en verantwoorde bedragen. Aan de betreffende provincies is daarom om een nadere toelichting gevraagd. Na de verkregen toelichtingen konden van 4 provincies de oorspronkelijk ingediende eindafrekeningen alsnog worden geaccepteerd en van 3 provincies hebben de geconstateerde verschillen geleid tot een herziene SiSa eindafrekening met een door de accountant afgegeven Rapport van bevindingen.

19

Vraag:

Hoe kan het zijn dat tijdens de opstartfase van NSL er te weinig aandacht was voor financiële verantwoording?

Antwoord:

Het NSL heeft twee doelstellingen; het verbeteren van de luchtkwaliteit en het mogelijk maken van ruimtelijke projecten. Met dit plan heeft Nederland in 2009 uitstel gekregen van de Europese Commissie voor het voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide. Met het NSL konden ruimtelijke projecten doorgang vinden (Kamerstukken 30 175 en 32 861, nr. 338). Focus in de opstartfase lag meer op de monitoring van maatregelen en van luchtkwaliteitseffecten en in mindere mate op de financiële verantwoording. In latere jaren is de aandacht hiervoor verhoogd.

20

Vraag:

Hoe staat het met het doel om in 2030 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken t.o.v. 2014?

Antwoord:

Uit de PBL-policy brief (2019) volgt dat het verminderen van grondstoffen-gebruik geen doel op zich is, maar een middel waarmee het kabinet de milieudruk en de leveringszekerheids-risico's van grondstoffengebruik wil verminderen. De tussendoelstelling voor 2030 geeft volgens het PBL nadrukkelijk een richting aan, namelijk een substantiële vermindering van het primaire abiotische grondstoffengebruik. Hiervan kan een belangrijke mobiliserende werking uitgaan op partijen in de samenleving. Het tussendoel voor 2030 moet nader geconcretiseerd en uitgewerkt worden. Zo moet o.a. worden vastgesteld om welke grondstoffen het gaat en wat de reikwijdte van de doelstelling precies is. Het PBL beveelt aan om de verdere uitwerking met betrokken partijen te doen. Ik heb deze aanbeveling overgenomen en ga daar het komende jaar mee aan de slag, zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 27 maart jl. (Kamerstuk 32 852, nr. 115). Over de voortgang zal de Kamer worden geïnformeerd. Om te weten waar we staan in het bereiken van doelen, zal het PBL een tweejaarlijkse Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) opleveren. De eerste ICER-rapportage zal begin 2021 verschijnen.

21

Vraag:

Is er een plan om tussendoelen op te stellen naar 2030?

Antwoord:

In de brief van 27 maart 2020 (Kamerstuk 32 852, nr. 115, pagina 2) heb ik aangegeven de aanbevelingen van PBL over te nemen en samen met de betrokken maatschappelijke en bestuurlijke partners de doelen en tussendoelen voor CE uit te werken en te concretiseren. Hier zijn we nu mee aan de slag. Over de voortgang zal de Kamer worden geïnformeerd.

22

Vraag:

Hoeveel rijksgeld is er beschikbaar voor circulaire innovaties en experimenten?

Antwoord:

De rijksoverheid heeft een aantal financieringsbronnen ter beschikking die ingezet worden. In het regeerakkoord is aangegeven dat het rijksbrede programma Circulaire Economie als onderdeel van de klimaatopgave wordt uitgevoerd. Om deze reden zijn er diverse CO₂-reducerende maatregelen vanuit het Kabinet aangekondigd die ook bijdragen aan de circulaire doelstellingen. Tevens stelt het kabinet middelen ter beschikking vanuit andere primaire doeleinden, zoals voor innovatie (begroting EZK) en onderzoek en kennisopbouw (begroting OCW), die ook (indirect) bijdragen aan de circulaire doelen. Verder wordt vanuit de markt geïnvesteerd in de circulaire economie zoals de ondersteuning door diverse vermogensfondsen en door InvestNL (ondersteuning bij grote maatschappelijke projecten). In het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2019 – 2023 is op pagina's 82 en 83 een overzicht van de financiering van het programma opgenomen.

23

Vraag:

Hoe kan circulair bouwen beter gestimuleerd worden in het aanbestedingsproces?

Antwoord:

Rijkswaterstaat neemt duurzaamheid en circulariteit mee in haar aanbestedingen richting de markt middels technisch instrumentarium zoals: Dubocalc en MKI (de milieukostenindicator). Rijkswaterstaat

gebruikt de MKI-waarde als kwaliteitscriterium bij aanbestedingen volgens de methodiek van de beste prijs/kwaliteitverhouding (BPKV). Duurzaamheid is hierbij één van de bepalende aspecten voor de prijs.

Er wordt gewerkt aan een methode om, naast CO₂ uitstoot, ook circulariteit aan de MKI toe te voegen. Hiermee wordt de integrale afweging van verschillende (duurzaamheids)aspecten verder verbeterd, waarbij stikstof en fijnstof ook belangrijke criteria zijn.

24

Vraag:

Hoe kunnen circulaire doelstellingen ook meegenomen worden in kleine inkopen?

Antwoord:

De MVI-criteria die het Rijk online beschikbaar stelt, stellen inkopers en opdrachtgevers in staat om ook in kleine inkopen circulaire doelstellingen mee te nemen.

25

Vraag:

We staan nog aan het begin van de circulaire transitie, is het doel van 2030 nog binnen bereik?

Antwoord:

De doelen voor een circulaire transitie, inclusief het tussendoel voor 2030, zullen nog verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd, overeenkomstig mijn brief van 27 maart jl. aan de Kamer (Kamerstuk 32 852, nr. 115, pagina 2). Daarvoor moet o.a. worden vastgesteld om welke grondstoffen het gaat en wat de reikwijdte van de doelstelling precies is. Dit gebeurt samen met betrokken maatschappelijke en bestuurlijke partners en daarmee is reeds een start gemaakt. Over de voortgang zal de Kamer worden geïnformeerd. In de tweejaarlijkse Integrale Circulaire Economie Rapportages van het PBL, waarvan de eerste begin volgend jaar uitkomt, zal worden ingegaan op het doelbereik.

26

Vraag:

Is het opstellen van prestatie-indicator waarden (PINs) voldoende om circulariteit te stimuleren binnen Rijkswaterstaat?

Antwoord:

Elke vier jaar worden met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over het onderhoudsniveau van de infrastructuur in een Service Level Agreement (SLA). Dit zijn afspraken over prestaties die het netwerk moeten leveren en deze worden gemeten met prestatie indicatoren (PIN's). Om circulariteit mee te kunnen nemen in de SLA wordt onderzoek gedaan naar een (set) prestatie indicator(en) om de mate van circulariteit te kunnen beoordelen. Dit in afstemming met het onderzoek naar indicatoren dat door het Plan Bureau voor de Leefomgeving (PBL) wordt uitgevoerd.

27

Vraag:

Hoe worden naast recyclen de andere elementen van circulaire economie meegenomen binnen de projecten van Rijkswaterstaat?

Antwoord:

Rijkswaterstaat neemt duurzaamheid en circulariteit al mee in haar aanbestedingen richting de markt middels technisch instrumentarium zoals: Dubocalc en MKI (de milieukostenindicator). Rijkswaterstaat

gebruikt de MKI-waarde als kwaliteitscriterium bij aanbestedingen volgens de methodiek van de beste prijs/kwaliteitverhouding (BPKV). Duurzaamheid is hierbij één van de bepalende aspecten voor de prijs. Er wordt gewerkt aan een methode om, naast CO₂ uitstoot, ook circulariteit aan de MKI toe te voegen. Hiermee wordt de integrale afweging van verschillende (duurzaamheids)aspecten verder verbeterd, waarbij stikstof en fijnstof ook belangrijke criteria zijn.

28

Vraag:

In welke mate is innovatie nodig om meer circulaire beslissingen te maken binnen projecten van Rijkswaterstaat of is deze kennis er misschien al bij ons of in het buitenland?

Antwoord:

Zoals door mijn Collega Wiebes is aangegeven in zijn brief «Visie verduurzaming basisindustrie 2050; de keuze is aan ons» (van 15-5-2020) is nog veel innovatie nodig om de bouw te verduurzamen en circulair te maken.

Bij Rijkswaterstaat ben ik in het kader van Launching Customer gestart met een eerste pilot Circulair viaduct en heb daarop volgend de SBIR (Small Business Innovation Research) uitvraag gedaan om het circulair bouwen verder te ontwikkelen.

29

Vraag:

Hoe kan circulariteit een rol krijgen in de lange termijn contracten van Rijkswaterstaat die momenteel lopen?

Antwoord:

Reeds lopende contracten worden, gezien de aanbestedings-regelgeving, niet tussentijds aangevuld met aanvullende eisen.

Overigens is het binnen de bestaande contractvormen voor marktpartijen mogelijk om circulair te werken, op voorwaarde dat de veiligheid en kwaliteit is geborgd.

30

Vraag:

Hoe wordt voldoende gewicht toegekend aan de Milieu Kosten Indicator (MIK)-waarde in aanbestedingen?

Antwoord:

Zie antwoord 35

31

Vraag:

In hoeverre kan de overheid bedrijven meer perspectief bieden over welke projecten in de pijplijn zitten om innovatie en circulair werken te bevorderen?

Antwoord:

Het Rijk kondigt voorgenomen aanbestedingen die vallen onder het categoriemanagement (rijksbrede inkoop) vroegtijdig aan via de aanbestedingskalender. Ook de categorieplannen worden openbaar gemaakt. Op specifieke onderwerpen waar veel impact te maken is proberen overheden daarnaast samen op te trekken om een gezamenlijke inkoopstrategie te bepalen. Daarbij wordt vroegtijdig de markt betrokken. PIANOo en RWS faciliteren dit voor een aantal productgroepen via buyer groups. Doordat de kennis rond circulair inkopen nog sterk in ontwik-

keling is, is het nog niet altijd mogelijk om precies aan te geven wat er ingekocht gaat worden.

32

Vraag:

Hoe ziet u kansen om toch circulaire innovaties grootschalig toe te gaan passen?

Antwoord:

Om de doelstellingen voor 2030 en 2050 daadwerkelijk te realiseren, is het noodzakelijk om allereerst de opbouw van de circulaire economie te stimuleren. Door inzet en stimulering van maatschappelijke en technologische innovaties en kennisontwikkeling; door circulaire initiatieven en innovaties van ondernemers in de volle breedte tot verdere opschaling te brengen; en door de vraag naar circulaire producten en diensten vanuit overheden en andere partijen verder aan te jagen. De rijksoverheid heeft een aantal financieringsbronnen ter beschikking die ingezet worden. Zo ondersteunt het Versnellingshuis Nederland Circulair! doorbraakprojecten in specifieke ketens om tot opschaling te komen. Voorbeelden zijn matrassen, chemische recycling van kunststoffen, circulaire windmolenparken en sierteelt. Daarnaast wordt ook vanuit de markt geïnvesteerd in de circulaire economie o.a. via de ondersteuning door diverse vermogensfondsen en InvestNL (ondersteuning bij grote maatschappelijke projecten). Voorts zal in het najaar een werkconferentie over financiering van circulaire economie worden gehouden. Het doel van deze conferentie is het klimaat voor financiering van circulaire investeringen te verbeteren.

33

Vraag:

Hoe kunt u de tijdshorizon van budgetten voor circulair bouwen verlengen?

Antwoord:

Om echt te kunnen innoveren in infraprojecten, is de tijdshorizon van budgetten zoals de Urgenda-gelden te kort, concludeert de Algemene Rekenkamer. Daarom adviseert de Rekenkamer om financiële afspraken te maken die aansluiten op de tijdshorizon van de projecten, zodat continuïteit is gewaarborgd. Het advies om dit inzichtelijk te maken neem ik over. Het stimuleren van innovatie van de markt is een belangrijk onderdeel van de aanpak «Naar klimaatneutrale en circulaire rijksinfrastructuurprojecten». Inzicht in budgetten voor innovatie is hierin cruciaal. Op basis daarvan kan ik beter inschatten welke afspraken noodzakelijk zijn.

34

Vraag:

Hoe moet structurele financiering er uit zien om circulariteit verder te stimuleren?

Antwoord:

Om circulariteit verder te stimuleren is het nodig dat het beleid zich richt op zowel de opbouw van de circulaire economie als de af- en ombouw van de lineaire economie. Een beleidsmix van stimulerende en regulerende maatregelen leent zich hier het beste voor. In het rapport «Naar een economie zonder afval» dat in het kader van de brede maatschappelijke heroverwegingen is opgesteld, staan verschillende toekomstvarianten opgenomen.

35

Vraag:

Hoe kan binnen het onderhoud van Rijkswaterstaat circulariteit gestimuleerd worden?

Antwoord:

Rijkswaterstaat neemt duurzaamheid en circulariteit mee in haar aanbestedingen richting de markt middels technisch instrumentarium zoals: Dubocalc en MKI (de milieukostenindicator). Rijkswaterstaat gebruikt de MKI-waarde als kwaliteitscriterium bij aanbestedingen volgens de methodiek van de beste prijs/kwaliteitverhouding (BPKV). Duurzaamheid is hierbij één van de bepalende aspecten voor de prijs.

Er wordt gewerkt aan een methode om, naast CO₂ uitstoot, ook circulariteit aan de MKI toe te voegen. Hiermee wordt de integrale afweging van verschillende (duurzaamheids)aspecten verder verbeterd, waarbij stikstof en fijnstof ook belangrijke criteria zijn.

36

Vraag:

Is het aantal Full Time Equivalent (fte) op circulaire economie voldoende om de doelstellingen op circulaire economie te halen?

Antwoord:

Het Circulaire economie beleid is een gezamenlijke inspanning van bedrijfsleven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke partijen. Op dit moment staat de transitie naar een circulaire economie aan het begin. Met het grondstoffenakkoord, transitieagenda's (consumptiegoederen, kunststoffen, maakindustrie, bouw en biomassa & voedsel) en het uitvoeringsprogramma is er de afgelopen jaren een basisstructuur neergezet. Om in 2050 een volledig circulaire economie te kunnen verwezenlijken, zullen ook de nu niet betrokken sectoren circulair moeten zijn en zullen nieuwe thema's verkend dienen te worden. Dat zal betekenen dat – met de uitbreiding van de prioritaire thema's of sectoren – er dan ook meer capaciteit actief aan de slag is met circulaire economie.

37

Vraag:

Welke onderzoeken die gepland stonden zijn uitgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), aangezien gesteld wordt dat het PBL een minder hoge realisatie heeft gehaald doordat private opdrachten zijn opgelopen?

Antwoord:

Het PBL neemt nooit private opdrachten aan. Naast de basisfinanciering vanuit de rijksoverheid zijn er wel betaalde externe opdrachten vanuit internationale organisaties zoals de VN, de EC of de OECD. In 2019 is er in de uitvoering van enkele van deze projecten geschoven. Dit heeft geleid tot aanpassingen in de begroting. Dit betreft onder meer de volgende projecten: ETC/CAA (EEA-project), SUPER (ESPO-project), NAVIGATE en REINVENT (beide Horizon2020). Tevens zijn er in 2019 geplande onderzoeken die waren opgenomen in het Werkprogramma 2019 uitgesteld of geschrapt vanwege extra werk in het kader van het Klimaatakkoord en de stikstofcrisis, maar dat heeft niet geleid tot aanpassingen in de begroting.

38

Vraag:

Kunt u meer inzicht geven in de verdeling van de klimaatakkoord middelen (€ 33 miljoen) over de sub-artikelen van de begroting? Kunt u in het licht van de stijgende lijn in de klimaatakkoord middelen de uitgavenreeks tot en met 2030 laten zien?

Antwoord:

De klimaatakkoordmiddelen voor demonstratieregelingen Klimaat, Technologieën en Innovaties (DKTI) € 33 miljoen staan vermeld op begrotingsartikel 14.01.02 onder Subsidie Duurzame mobiliteit en de uitvoeringsuitgaven van de regeling door RVO staan op begrotingsartikel 14.01.03 Bijdragen aan Agentschappen.

De uitgavenreeks van de beschikbaar gestelde klimaatakkoordmiddelen (14.01.01 Opdrachten) van gemiddeld 40 mln. per jaar voor de periode 2020 t/m 2030, stand miljoenennota 2020, is als volgt:

2020 € 20,8 mln.

2021 € 36 mln.

2022 € 41 mln.

2023 € 49,5 mln.

2024 € 52,7 mln.

2025 t/m 2030 € 40 mln. per jaar

39

Vraag:

Kunt u verklaren waarom er € 140 miljoen minder is besteed aan de aanleg van het spoor als de shift van vracht van de weg naar spoor als prioriteit wordt benoemd?

Antwoord:

Bij de MIRT projectoverzichten voor personen- en goederenspoor is in het jaarverslag de onderbesteding van de 140 miljoen per project inzichtelijk gemaakt en naar individuele oorzaak toegelicht, zowel voor realisatie- als voor planuitwerking projecten (zie pagina 35 t/m 40). De grootste afwijkingen ten opzichte van de in de begroting opgenomen financiële planning doen zich voor bij geluidsanering spoorwegen (30 miljoen), overwegenaanpak (25 miljoen) en sporendriehoek Noord-nederland (13 miljoen).

Daarnaast gaat het bijvoorbeeld ook om herzieningen door de aannemer van het geplande werk waardoor er minder overlast is voor reiziger en vervoerder, of dat er werk met werk wordt gedaan (projecten in de uitvoering combineren). Hierdoor verschuiven weliswaar betaalschema's aan de aannemer, maar worden de projecten binnen scope, budget en tijd gerealiseerd. Tenslotte bestaat de 140 miljoen ook uit middelen die op dit artikel begroot waren, maar zijn overgeboekt naar de Regio, bijvoorbeeld voor de projecten Vleugel- Geldermalsen en Sporendriehoek Noord Nederland. Deze gelden zijn derhalve wel besteed maar dit is niet zichtbaar in de realisatiecijfers van het Infrastructuurfonds.

De gelden die niet in 2019 zijn besteed voor de realisatie van de in de begroting opgenomen projecten worden in de volgende jaren wel op deze projecten gerealiseerd. Een lagere besteding in een jaar van beschikbare middelen is niet altijd te voorkomen maar staat geheel los van de ambitie op het vlak van model shift.

40

Vraag:

Kunt u vertellen hoe het bedrag van € 80 miljoen voor het bevorderen van de circulaire economie is vastgesteld?

Antwoord:

Het bedrag van € 80 mln voor het bevorderen van de circulaire economie maakt onderdeel uit van het pakket aan maatregelen ter uitvoering van het Urgenda-vonnis (Kamerstuk 32 813, nr. 341). Bij Incidentele Supplettoire Begroting is door de Minister van EZK aangegeven, dat daarvoor € 17,5 mln. beschikbaar komt voor de toepassing van CO₂-reducerende

circulaire maatregelen in de grond-, weg- en waterbouw, € 22,5 mln. voor recycling en biokunststoffen en € 40 mln. voor stimulering van CO₂-reducerende maatregelen circulaire economie (Kamerstuk 35 236, nr. 3).

41

Vraag:

Wat voor stappen zijn er inmiddels gezet voor het doortrekken van de lijn naar Luik?

Antwoord:

De Drielandentrein is toegelaten op het traject Maastricht Heerlen Aachen. Om de trein van Arriva door te laten rijden naar Luik moeten door alle betrokken partijen concrete stappen worden gezet. Arriva is verantwoordelijk voor het inbouwen van ETCS in de treinen. NS en Arriva zijn in gesprek met NMBS om afspraken te maken over de operationele en financiële aspecten van de doortrekking van de drielandentrein. ProRail houdt zicht op noodzakelijke aanpassing van perron Visé door Infrabel en op de capaciteitsaanvraag. Als inbouw van ETCS is afgerond en exploitatieafspraken zijn gemaakt, kan de toelatingsprocedure en capaciteitsaanvraag voor het Belgisch spoor worden gestart.

42

Vraag:

Hoeveel banen (in fte's) worden er gerealiseerd in de circulaire economie, in de jaren 2020, 2022, 2025, 2030 en richting 2050? Kunnen deze banen naar sector dan wel branche worden uitgesplitst? Welke loonkosten gaan hiermee gepaard? Kan dit per aantal fte's, per sector en per jaar worden weergegeven?

Antwoord:

Volgens het rapport CE in Kaart van het PBL (2019) zijn 420 duizend arbeidsplaatsen in Nederland toe te rekenen aan de circulaire economie, uiteenlopend van industriële R&D tot recycling- en reparatiebedrijven. De verwachting (op basis van onderzoeksrapporten van TNO en Rabobank/Universiteit Utrecht) is dat de transitie naar een circulaire economie in Nederland tot 2030 banengroei van per saldo 25 à 75 duizend arbeidsplaatsen kan opleveren. Verder onderzoek om deze cijfers nader te duiden – zoals naar sector/branche, welke opleidingsniveaus en in welke regio dit is te verwachten – is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie 2020. Dit rapport zal later dit jaar opgeleverd worden.

43

Vraag:

Op welke manier wordt de € 10 miljoen die beschikbaar is gesteld aan lokale overheden in het kader van de circulaire economie ingezet?

Antwoord:

Deze Urgendamaatregel wordt door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Decentrale overheden kunnen een verzoek tot een bijdrage indienen. Na een positieve inhoudelijk beoordeling zullen de middelen beschikbaar worden gesteld.

44

Vraag:

Heeft u ook maatregelen getroffen om het gebruik van Zeer Zorgwekkende Stoffen en de onwettelijke en onnodige oververpakking van onder anderen shampoo's en andere producten tegen te gaan?

Antwoord:

Het aanpakken van verpakkingen kan het beste op EU niveau worden gedaan. De Europese verordening REACH beperkt het gebruik van Substances of Very High Concern, de Europees vastgestelde ZZS, in producten. Daarnaast gelden op basis van de Richtlijn Verpakkingen eisen voor verpakkingen die er onder meer voor moeten zorgen dat er zo min mogelijk materiaal wordt gebruikt voor het ontwerpen van verpakkingen. De producent moet deze eis naast andere eisen in overweging nemen in het kader van de essentiële eisen.

Deze eisen worden momenteel geëvalueerd door de Europese Commissie. Ik zet me daarbij in voor het verder concretiseren van deze eisen ter verbetering van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

45

Vraag:

Heeft u bij de recyclingdoelstellingen ook gedacht aan het eenduidiger maken van verpakkingseisen van bepaalde producten door de hoeveelheid plastics en additieven bijvoorbeeld te beperken?

Antwoord:

De recyclingdoelstellingen zijn Europese verplichtingen die ik in de nationale regelgeving implementeer. Als het gaat om het beperken van hoeveelheid plastics en additieven, zoals zware metalen (bijvoorbeeld cadmium of lood), gelden er al de Essentiële Eisen uit de Europese Regelgeving die ook in Nederland van toepassing zijn. Deze eisen worden momenteel geëvalueerd door de Europese Commissie en mijn inzet daarbij is om de Essentiële Eisen op EU-niveau verder te concretiseren ten behoeve van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

46

Vraag:

Kunt u verklaren waarom de Kaderrichtlijn Water (KRW)-projecten veel minder zijn gefinancierd dan initieel was begroot terwijl dit wel als kerndoel wordt benoemd?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 15 van het Deltafonds.

47

Vraag:

Kunt u nader verklaren wat voor bronmaatregelen precies genomen zijn om de dump van medicijnresten en de watervervuiling door mest en gewasbeschermingsmiddelen te verminderen?

Antwoord:

De ketenaanpak medicijnresten is opgezet om de lozing van medicijnresten naar water te verminderen. Inmiddels nemen alle ketenpartijen maatregelen, binnen hun eigen invloedssfeer. Voor een overzicht hiervan wordt verwezen naar het voortgangsbericht dat in november 2019 aan uw Kamer is aangeboden (bijlage 4 bij kamerstuk 27 625, nr. 487). Op www.medicijnresten.org is de laatste stand van zaken te vinden. Vermindering van watervervuiling met mest en gewasbeschermingsmiddelen wordt op verschillende manieren aangepakt. Voor meststoffen is het 6e Actieprogramma Nitraatrichtlijn in uitvoering (zie o.a. Kamerstuk 33 037, nr. 368) en het 7e Actieprogramma wordt in december 2021 onder de eerste verantwoordelijkheid van de Minister LNV vastgesteld. In november ontvangt uw Kamer de rapportage waarmee Nederland de Europese Commissie informeert over implementatie van de Nitraatrichtlijn. Voor gewasbeschermingsmiddelen worden o.a. de «Toekomstvisie gewasbescherming 2030» en het «Pakket van maatregelen emissie-reductie gewasbescherming open teelten» uitgevoerd (zie o.a. de

antwoorden op Kamervragen van de Minister LNV van 20 mei 2020). Daarnaast wordt het verbeteren van waterkwaliteit voortvarend opgepakt in de het Deltaplan Agrarisch Waterbeheer» (zie <https://agrarischwaterbeheer.nl/>).

48

Vraag:

Wat voor aanvullende maatregelen bent u van plan te treffen om ervoor te zorgen dat de KRW-doelstellingen – in tegenstelling tot de verwachting in de laatste nationale analyse waterkwaliteit – toch behaald gaan worden?

Antwoord:

Ik zal uw Kamer middels een brief een appreciatie geven van het PBL rapport over de nationale analyse waterkwaliteit. Daarin geef ik een aanzet van de aanvullende maatregelen voor de komende planperiode. Het PBL rapport vormt een bouwsteen voor de KRW stroomgebiedbeheerplannen, met doelen, toestand en maatregelen, die uiterlijk 22 december 2021 zal worden vastgesteld.

49

Vraag:

Kunt u vertellen in hoeverre er coördinatie plaatsvindt bij de financiering van de benoemde verantwoordelijkheden rondom waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit?

Antwoord:

Zie ook het antwoord op vraag 19. De uitgaven voor waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit worden verantwoord onder respectievelijk artikel 1, 2 en 7 van het Deltafonds. Daar waar mogelijk worden opgaven in samenhang met elkaar gebracht om synergie in programmering en uitvoering te bereiken, zoals bijvoorbeeld bij Integraal Riviermanagement gebeurt bij de (Rijks)opgaven voor de rivier.

50

Vraag:

Kunt u vertellen of het vervroegd ontwikkelen van het Programma Integraal Riviermanagement (IRM) de coördinatie van de financiering van projecten met betrekking tot waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit kan verbeteren, doordat eventuele tekorten en overschotten op verschillende doelstellingen elkaar beter kunnen aanvullen?

Antwoord:

Het programma IRM is nog in ontwikkeling. Hierbij wordt een werkwijze ontwikkeld om diverse opgaves in samenhang aan te pakken, en ook de inzet van bestaande geldstromen te coördineren. Er zal nog ervaring moeten worden opgedaan, met hoe dit in de praktijk samenkomt en welke kwesties zich dan aandienen.

51

Vraag:

Waarom stelt u dat de financiering en de resultaten voor onder anderen het KRW op koers liggen als de financiering van de KRW aanzienlijk lager was dan voor 2019 begroot was, onder andere door verscheidene vertragingen?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 15 van het Deltafonds.

52

Vraag:

Op welke manier wordt geanticipeerd op de toch frequent bijgestelde cijfers over de stijgende zeespiegel? Kunnen de beleidsscenario's voor de lange termijn en de aanpassingen op de korte termijn worden toegelicht?

Antwoord:

Met het huidige waterveiligheidsbeleid kan Nederland zeker 1 meter zeespiegelstijging aan en misschien meer. Dat is de conclusie van zowel het Expertisenetwerk Waterveiligheid als Deltares. Op de korte termijn zijn er dus geen aanpassingen nodig.

Om echter tijdig te kunnen anticiperen op een onzekere toekomst moeten de komende jaren benut worden om specifieke kennis op te doen. Daarom is in 2019 het Kennisprogramma Zeespiegelstijging gestart. Hierin wordt op gestructureerde wijze onderzoek gedaan naar de consequenties van Zeespiegelstijging en verschillende scenario's ontwikkeld.

Het kennisprogramma loopt tot aan 2026 en de resultaten worden benut voor de tweede herijking van het Deltaprogramma die in september 2026 gepubliceerd wordt. Dan zal dus ook duidelijk worden of en op welke termijn aanpassingen van het huidige beleid nodig zijn.

53

Vraag:

Kunnen de resultaten van de stresstests worden toegelicht?

Antwoord:

De stresstesten hebben als doel de kwetsbaarheden voor wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen in beeld te brengen. Het overgrote deel van de overheden rapporteerde begin dit jaar dat de stresstesten zijn uitgevoerd. De volgende stap zijn de risicodialogen waar met burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties wordt gesproken over de aanpak van deze kwetsbaarheden. Stresstesten en risicodialogen worden uitgevoerd op lokale en regionale schaal: per straat, wijk, gemeente of regio. De problematiek is overal verschillend: in het heuvelland van Limburg spelen andere zaken dan in de binnenstad van Amsterdam. Vanwege dit schaalniveau en de lokale verschillen is in algemene zin geen uitspraak te doen over de resultaten van de stresstesten.

Wel is in het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie afgesproken dat de overheden de stresstesten openbaar zullen maken zodat ook burgers en bedrijven inzicht hebben in de kwetsbaarheid van hun gebied. Ook Rijkswaterstaat en ProRail werken in 2020 en 2021 aan stresstesten en risicodialogen voor het Hoofdwegennet, het Hoofdvaarwegennet, het Hoofdwatersysteem en het spoor.

54

Vraag:

Bent u in het kader van het monitoren en beheersen van de luchtkwaliteit van plan om het meetnetwerk van de luchtkwaliteit uit te breiden, zeker nu er een mogelijk verband met de verspreiding en verloop van Covid-19 blijkt te zijn?

Antwoord:

In het kader van de wettelijke monitoring en beheersing van de luchtkwaliteit volstaat het huidige Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit. In het kader van het Schone Lucht Akkoord ben ik wel in overleg met partijen over de mogelijke inzet van extra mobiele meetstations i.c.m. sensornetwerken. Daarnaast staat het derden vrij staat om lokaal aanvullende metingen te (laten) verrichten als daar behoefte aan is. Overigens is een causaal verband tussen luchtkwaliteit en COVID-19 niet aangetoond op basis van beschikbaar onderzoek.

55

Vraag:

Wat zijn precies de maatregelen die u neemt om koplopers in de autosector te stimuleren om zuinigere, schonere, en stillere voertuigen te maken, en hoe bent u van plan voor alternatieve brandstoffen en voertuigen een kansrijke omgeving te creëren?

Antwoord:

De autosector is een Europese/wereldwijde sector. Daarom zijn in eerste instantie bijvoorbeeld ook CO₂ normeringsafspraken op Europees niveau bepalend voor de sector. Nederland zet zich daarbij in voor verdere aanscherping van de normeringen. Daarnaast ga ik op nationaal en regionaal niveau vooral randvoorwaarden creëren om tot een zuiniger, stiller en schoner wagenpark te komen. Naast de in het Klimaatakkoord afgesproken fiscale stimulering voor zero emissie voertuigen heb ik de subsidie elektrische personenauto's voor particulieren op 4 juni gepubliceerd waardoor kleine en elektrische familie auto's (nieuw en gebruikt) voor particulieren financieel aantrekkelijk worden. Daarnaast wordt de laadinfrastructuur in het kader van de Nationale Agenda laadinfrastructuur uitgerold in de komende jaren.

Wat betreft alternatieve brandstoffen kan ik u melden dat ik toepassing van waterstof in de mobiliteitssector ondersteun. Het gaat daarbij vooral om toepassingen waarbij het gebruik van batterijtechnologie nog enige gebruiksbependingen kent. Dat is vooral het geval bij langeafstandsvervoer met vrachtwagens. De waterstoftechnologie bevindt zich op dit moment nog in een vroege marktphase. Die wordt gekenmerkt door demonstratieprojecten en een eerste uitrol van tankinfrastructuur. Deze worden door mij financieel ondersteund door een milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en -innovatie in transport (DKTI-transport). Samen met marktpartijen werk ik aan een convenant om na de demonstratiefase door te kunnen pakken in de opschaling. Ik verwacht dat dit convenant eind 2020 gereed zal zijn.

56

Vraag:

Kunt u vertellen waar en op hoeveel plekken de lokale luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet gemeten is?

Antwoord:

De luchtkwaliteit in Nederland wordt met d.m.v. modelberekeningen gemonitord op ruim 300.000 punten langs wegen. Deze modelberekeningen worden door het RIVM gevalideerd aan de hand van tientallen metingen uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, waaronder de volgende locaties langs het hoofdwegennet: A2 (Breukelen en Maastricht), A10 West (Amsterdam), A13 (Overschie), A15 (Alblasserdam) en de A16 (Ridderkerk).

57

Vraag:

Hoe bent u van plan om de daling van CO₂-emissies van nieuwe auto's te versnellen zodat de streefwaarde van 95,0 in 2021 toch gehaald kan worden?

Antwoord:

Fabrikanten en overheden binnen Europa zetten zich in om aan deze norm te voldoen. Autofabrikanten worden fors beboet als zij deze emissie-eisen niet halen in 2021. Zij hebben daarmee financieel belang om deze boetes te voorkomen en op of onder deze waarde te komen. De overheid ondersteunt de daling van CO₂-emissies indirect met haar zero-emissie beleid zoals fiscale prikkels (o.a. MIA/Vamil, MRB-vrijstelling en BPM-en

bijtellingskortingen) en andere stimuleringsmaatregelen, zoals de subsidie elektrische personenauto's particulieren (SEPP) welke onlangs op 4 juni is gepubliceerd.

58

Vraag:

Kunt u verklaren waarom er kasschuif plaatsvond voor Subsidies Duurzame Mobiliteit en zal dit leiden tot een latere realisatie van de duurzaamheidsdoelen?

Antwoord:

De kasschuif was noodzakelijk vanwege de in 2019 gepubliceerde subsidieregeling Demonstratieregelingen Klimaat, Technologieën en Innovaties (DKTI). De uitgaven van de subsidieregeling vinden plaats op basis van de voortgang van de projecten.

De latere realisatie was verwacht. De DKTI projecten 2019 brengen op basis van de huidige inzichten de realisatie van de duurzaamheidsdoelen in 2030 dan ook niet in gevaar.

59

Vraag:

Wat is de ontwikkeling van het aantal fte werkzaam in het openbaar vervoer over de afgelopen 10 jaar, uitgesplitst naar stad- en streekvervoer, regionale treindiensten en landelijke treindienst?

Antwoord:

In het onderzoek effecten van openbaar aanbesteden (Decisio, binnenkort te publiceren) zijn cijfers opgenomen over de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Cijfers over werkgelegenheid in het openbaar vervoer zijn lastig te isoleren. Zo is er geen data beschikbaar over de ontwikkeling van het landelijke arbeidsvolume van regionaal busvervoer. Voor het stadsvervoer (gebaseerd op cijfers van GVB, HTM en RET) geldt dat het aantal werkzame personen is afgenomen in de periode 2010–2018. Voor het regionale spoorvervoer is de ontwikkeling van de werkgelegenheid niet beschikbaar. Van NS is wel bekend hoe de werkgelegenheid zich heeft ontwikkeld. Het aantal fte werkzaam is toegenomen in de periode 2011–2018: van ca. 24.000 fte in 2011 (inclusief buitenland), waarvan ca. 14.000 fte in Nederland, naar ca. 34.000 fte in 2018 (inclusief buitenland), waarvan ca. 17.000 fte in Nederland.

60

Vraag:

Hoeveel buslijnen zijn de afgelopen tien jaar vervangen door belbussen of vergelijkbare constructies, uitgesplitst per vervoersregio?

Antwoord:

Voor het regionaal openbaar vervoer is het Ministerie van IenW geen concessieverlener. In verband daarmee beschikt het ministerie zelf niet over de gevraagde cijfers. In «De Staat van het OV 2018» zijn wel de trends op het gebied van flexibel vervoer weergegeven.

61

Vraag:

Hoeveel buslijnen zijn de afgelopen tien jaar opgeheven, ingekort of samengevoegd, uitgesplitst per vervoersregio?

Antwoord:

Voor het regionaal openbaar vervoer is het Ministerie van IenW geen concessieverlener. In verband daarmee beschikt het ministerie zelf niet over de gevraagde cijfers. Het CROW publiceert sinds 2017 jaarlijks de

«De Staat van het OV». Daarin is veel informatie opgenomen over het aanbod. Uit deze publicaties is op te maken dat het aantal ov-lijnen is in 2016 1896 was, in 2017 1880 en in 2018 1908.

62

Vraag:

Wat is de ontwikkeling over de afgelopen tien jaar van het totale budget (zowel reguliere als incidentele bijdrages) uitgegeven door alle overheidslagen aan het stad- en streekvervoer en de regionale treindiensten?

Antwoord:

Voor het regionaal openbaar vervoer is het Ministerie van IenW geen concessieverlener. In verband daarmee beschikt het ministerie zelf niet over de gevraagde cijfers, maar alleen over de bedragen die vanuit de rijksoverheid voor de BDU danwel het provinciefonds beschikbaar zijn gesteld. Een deel van de BDU en provinciefonds wordt door de regionale concessieverleners besteed aan het stad- en streekvervoer. In de publicatie «De Staat van het OV» zijn deze bedragen niet opgenomen, wel is er informatie opgenomen over het aandeel overheidsbijdrage van het ov. In deze publicatie staat vermeld dat in 2018 in totaal ongeveer 925 miljoen euro aan exploitatiebijdragen is verleend aan het regionale openbaar vervoer.

De gegevens zijn het resultaat van een informatie-uitvraag van DOVA bij de ov-autoriteiten. Voor busvervoer is een uitsplitsing gemaakt voor het aandeel overheidsbijdragen per ov-autoriteit voor het busvervoer voor drie achtereenvolgende jaren.

Tabel AOB bus per ov-autoriteit

Ov-autoriteit AOB bus	2015	2016	2017
Groningen Drenthe	54,4%	53,7%	53,4%
Fryslân	55,4%	55,2%	56,0%
Overijssel	54,5%	52,9%	52,5%
Flevoland	46,9%	45,8%	45,4%
Gelderland	51,5%	51,1%	50,4%
Utrecht	42,0%	42,6%	41,9%
Noord-Holland	49,4%	52,2%	51,7%
Vervoerregio Amsterdam ¹	45,8%	44,3%	44,2%
Zuid-Holland	50,6%	49,8%	48,6%
MRDH	49,9%	49,4%	49,7%
Zeeland	51,0%	49,2%	48,3%
Noord-Brabant	48,6%	47,9%	45,5%
Limburg	48,2%	52,4%	39,3%
Nederland, bus	49,4%	49,2%	47,9%

¹ exclusief stadsvervoer Amsterdam, bus

63

Vraag:

Wat is de ontwikkeling over de afgelopen tien jaar van de prijs per kilometer van het stad- en streekvervoer en de regionale treindienst?

Antwoord:

De tarieven voor het regionaal OV worden bepaald door de regionale overheden. Zij hanteren daarvoor een landelijk tarievenkader. Dit kader, alsmede inzicht in de ontwikkeling van tarieven, is te vinden op: www.dova.nu/themas/tarieven.

64

Vraag:

Wat zijn de winstcijfers over de afgelopen tien jaar van de regionale vervoerders? Zijn deze winsten in Nederland gebleven, of zijn deze naar het buitenland gegaan?

Antwoord:

Het Ministerie van IenW heeft geen inzicht in de winstcijfers van de regionale vervoerders, waarmee het geen concessierelatie heeft. Informatie hierover is te vinden in de gepubliceerde jaarrekeningen van de betreffende ondernemingen.

65

Vraag:

Kunt u toelichten hoe u wil inzetten op duurzaamheid van de luchtvaartsector als u tegelijkertijd in wil zetten op groei van deze milieubelastende sector?

Antwoord:

Ik heb uw Kamer in mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585) geïnformeerd over mijn inzet ten aanzien van het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Hierbij gaf ik aan dat het reduceren van CO₂- uitstoot door de luchtvaart grofweg via drie sporen mogelijk is: 1) duurzamer vliegen, 2) compenseren van uitstoot in andere sectoren en 3) alternatieven voor vliegen. In de ontwerpLuchtvaartnota, welke ik u op 15 mei 2020 heb aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 741), zijn doelstellingen verbonden aan deze sporen. Zo dient de luchtvaartsector onder andere in 2050 de CO₂- uitstoot voor de internationale luchtvaart minimaal te halveren ten opzichte van het niveau van 2005 en uiteindelijk in 2070 op zero emissie komen.

66

Vraag:

Kunt u verklaren hoe u van plan bent de duurzaamheid van de luchtvaart exact te bevorderen, en welke vooruitgang er is geboekt als het aankomt op het verduurzamen van vluchten?

Antwoord:

Om de duurzaamheid van de luchtvaart te bevorderen is een inzet nodig op een breed palet van instrumenten. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd met mijn brief van 27 maart 2019 (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585). De inzet van het Kabinet is er primair op gericht om via deze weg de luchtvaart te verduurzamen. Tevens heb ik de ontwerpLuchtvaartnota, welke ik u op 15 mei 2020 heb aangeboden (Kamerstuk 31 936, nr. 741), waarin een koers uiteengezet is naar een duurzame luchtvaartsector met heldere regels en voorwaarden voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart. Binnen de Duurzame Luchtvaarttafel wordt er uitvoering gegeven aan het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart. Zo is hier het Actieprogramma Hybride Elektrisch vliegen (AHEV) uit voortgekomen, waarover uw Kamer op 5 maart 2020 geïnformeerd is (Kamerstuk 31 936, nr. 727). Tevens bent u op 3 maart 2020 ook geïnformeerd over mijn voornemen om te komen tot een (Europese) bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen (Kamerstuk 31 936, nr. 726).

67

Vraag:

Kunt u vertellen of er in de prognoses veel ruimte is voor verduurzaming van ons vliegverkeer, en of er op dit gebied veel voortuitgang geboekt wordt?

Antwoord:

Voor de verduurzaming van ons vliegverkeer verwijs ik u graag naar het antwoord op vraag 66, de Kamerbrief van 27 maart 2019 (Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 585) over het klimaatbeleid voor luchtvaart en het klimaathoofdstuk van de ontwerpLuchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741).

68

Vraag:

Hoe weegt u het belang van een concurrerend kostenniveau af tegen het belang dat vlieggkosten evenrediger moeten zijn aan de sociaal-maatschappelijke en milieukosten die vliegen met zich meebrengt?

Antwoord:

Zoals uiteengezet in de Kamerbrief van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 585) en het klimaathoofdstuk van de ontwerpLuchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) dient de afweging gemaakt te worden in hoeverre maatregelen een wezenlijke bijdrage leveren aan het behalen van Klimaatdoelen. Voor het klimaatbeleid voor de luchtvaart is het belangrijk dat de maatregelen voor verduurzaming zo (kosten) effectief mogelijk zijn en daarmee maximaal bijdragen aan het halen van de klimaatdoelen.

Het rapport van CE Delft «Prijs van een Vliegreis» laat zien dat voor vliegvluchten naar intercontinentale en Europese bestemming respectievelijk circa 20–50% van de maatschappelijke kosten van de luchtvaart worden geïnternaliseerd. Ik heb uw Kamer over dit rapport geïnformeerd op 18 november 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 702).

69

Vraag:

Kunt u vertellen in hoeverre een vliegtax een dempende werking zou kunnen hebben op de groei van onze luchtvaart en als middel zou kunnen dienen om ervoor te zorgen dat Nederland haar maximale vluchtcapaciteit niet overschrijdt?

Antwoord:

Uit het onderzoek van CE Delft (juni 2018)¹ en CE Delft (april 2019)² blijkt dat de gevolgen van een vliegbelasting sterk worden bepaald door de mate waarin de vraag naar vliegbewegingen worden beperkt door capaciteitsrestricties. Zo lang de capaciteitsrestricties knellend zijn (de vraag naar vluchten is hoger dan het aantal vluchten dat wordt toegelaten in verband met de restricties), leidt een vliegbelasting niet tot grote effecten. Slechts tot beperkte verschuivingen tussen OD-passagiers³, transferpassagiers en vracht⁴. Bij een hogere belasting wordt de kans steeds groter dat het aantal vluchten onder de capaciteitsgrens uitkomt. Zoals ook beschreven in de Kamerbrief van 27 maart 2019 en het klimaathoofdstuk in de ontwerpLuchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) zijn er andere instrumenten die effectiever zijn in het behalen van klimaatdoelen. Dergelijke instrumenten, zoals een bijmengverplichting, hebben naast het prijsverhogende effect ook een direct CO₂ verlagend effect.

70

Vraag:

¹ CE Delft (juni 2018). Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting

² CE Delft (april 2019). Economische- en Duurzaamheidseffecten Vliegbelasting: doorrekening nieuwe varianten

³ Origin-Destination passagier; passagier met Schiphol als vertrek- of aankomstpunt

⁴ CE Delft april 2019, pagina 19

Kunt u nader toelichten in welke mate het gebruik van duurzame brandstoffen en andere technologische innovaties uit het Ontwerpakkoord van de Duurzame Luchtvaarttafel milieuwinst opleveren?

Antwoord:

In de brief over de biokerosinefabriek van 27 mei 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 633) en de brief over de ontwikkeling van duurzame brandstoffen van 3 maart 2020 (Kamerstuk 31 936, nr. 726) heb ik aangegeven dat de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen één van de weinige mogelijkheden is om op de korte en middellange termijn de uitstoot van de luchtvaart binnen de sector zelf aanzienlijk te reduceren. Het is daarmee ook een belangrijk instrument om de CO₂-uitstoot voor internationale luchtvaart in 2050 minimaal te halveren ten opzichte van het niveau van 2005 en uiteindelijk in 2070 op zero emissie te komen. In het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart is daarom afgesproken dat in 2030 14% van de brandstof voor luchtvaart in Nederland duurzaam is. Daarnaast heb ik samen met deze partijen ook afgesproken om in 2050 de volledige fossiele kerosine behoefte van de luchtvaart door duurzame alternatieven te vervangen. In algemene zin hebben de huidige duurzame brandstoffen een CO₂ reductiepotentieel van ongeveer 75% ten opzichte van fossiele kerosine. Dit percentage kan in de toekomst nog verder oplopen tot in potentie richting de 100% bij het gebruik van synthetische kerosine. Daarnaast bevatten duurzame brandstoffen geen zwavel en is er een reductie van (ultra)fijnstof van 30–70% te behalen.

Er is ook milieuwinst te behalen bij de innovaties op het terrein van navigatie-en communicatietechnologie, efficiëntere en stillere motoren en vliegtuigen en andere aandrijfsystemen zoals elektrisch en hybride vliegen. In de luchtvaart wordt continue gewerkt aan de efficiency, deze incrementele innovaties leveren een bijdrage van 1 a 1,5 procent per jaar. Op basis van huidige inschattingen is het beeld dat er richting 2030–2035 ongeveer 30% reductie kan worden behaald met efficiëntere vliegtuigen en maximaal zo'n 10% door betere navigatie-en communicatietechnologie. Om de doelstellingen zoals geformuleerd in de ontwerpLuchtvaartnota (Kamerstuk 31 936, nr. 741) te halen is echter meer nodig, zeker ook omdat het ontwikkelen en toepassen van innovaties in de luchtvaart-industrie een lange doorlooptijd hebben. Er is daarom behoefte aan snellere en radicalere innovaties. Om die reden zet ik mij er dan ook voor in dat ook op Europees niveau voldoende middelen beschikbaar komen voor dergelijke innovaties en werk ik bijvoorbeeld ook nationaal met partijen uit de sector aan het actieprogramma hybride elektrisch vliegen (AHEV).

71

Vraag:

Kunt u verklaren waarom er zoveel minder subsidie is uitbetaald voor de uitvoering van milieubeleid dan voor 2019 was begroot?

Antwoord:

Het gaat hier om de Europese subsidieregeling INTERREG. In 2019 zijn in het kader van de CETS-subsieregeling minder betalingen (€ 0,237 miljoen totaal) uitgevoerd door RVO.

Dit is het gevolg van vertraging van een aantal Interreg-projecten waardoor RVO minder voorschotaanvragen heeft ontvangen en daardoor minder heeft uitbetaald aan de subsidieontvangers.

Hierdoor is ook minder in rekening gebracht bij lenW dan was voorzien.

72

Vraag:

Kunt u toelichten waarom de emissiereductie van luchtverontreinigende stoffen stagneert en in het laatst benoemde jaar (2017) zelf stijgt?

Antwoord:

Helaas is per abuis in de Jaarverantwoording een oude tabel opgenomen, hoewel een geactualiseerde tabel werd aangeleverd. Daarom is de meest recente tabel opgenomen in bijgaand antwoord. Daarin is te zien dat de totale emissies voor alle luchtverontreinigende stoffen dalen. Ook voor ammoniak is weer een lichte daling te zien, nadat er de voorgaande jaren inderdaad sprake was van een stijging van de ammoniakemissies uit de landbouw. Deze stijging werd veroorzaakt door de verplichting in het kader de verplichte rapportage aan de EU en de UNECE nieuwe bronnen mee te nemen, waardoor de gerapporteerde cijfers hoger uitkwamen. Ik heb u hierover in mijn brief aan uw Kamer van 9 april 2019 (Kamerstuk 30 175, nr. 336) geïnformeerd.

73

Vraag:

In hoeverre zijn de beleidsdoelen geconcretiseerd, na de kritiek dat deze niet concreet genoeg en niet voldoende afrekenbaar zijn? Kan dit worden toegelicht?

Antwoord:

In de brief van 27 maart 2020 (Kamerstuk 32 852, nr. 115, pagina 2) heb ik aangegeven de aanbevelingen van PBL over te nemen en samen met de betrokken maatschappelijke en bestuurlijke partners de doelen en tussendoelen voor CE uit te werken en te concretiseren. Hier wordt nu aan gewerkt. Over de voortgang zal de Kamer worden geïnformeerd.

74

Vraag:

Hoe wordt er ingezet op de vermindering van de hoeveelheid bedrijfsafval? Zijn er stappen gezet in betere scheiding en recyclemogelijkheden van dit afval? Kan dit worden toegelicht?

Antwoord:

In 2019 is het tarief van de afvalstoffenbelasting op storten en verbranden van afval substantieel verhoogd. Dit jaar heeft een verdere verhoging plaatsgevonden tot € 32,63 per ton. Hiermee wordt het recyclen van afval bevorderd en het storten en verbranden ontmoedigd. Daarnaast ondersteun ik via het programma VANG-buitenshuis de kantoor-, winkel- en dienstensector bij het scheiden van hun afval en het verminderen van de hoeveelheid restafval. In de wijziging van het LAP 3 is voorts ingezet op een verduidelijking van het scheiden van bedrijfsafval. Ten algemene zet ik ter stimulering van recycling en biobased kunststoffen en textiel Urgenda middelen in (in 2019 € 1 miljoen in 2020 € 21,5 miljoen) (Kamerstuk 35 235, nr. 2). Tot slot zet ik via het programma Nederland circulair 2050 via verschillende sporen in op afvalpreventie.

75

Vraag:

In hoeverre neemt u de mogelijkheid voor het product-specifiek verzamelen en scheiden van plastic producten mee als middel om de mate van hoogwaardige recycling en de halvering van Nederlands afval te realiseren?

Antwoord:

Deze mogelijkheid wordt reeds ingezet als middel om hoogwaardig te recyclen en de halvering van de hoeveelheid afval te realiseren. Zo wordt plastic verpakkingsafval van huishoudens in het kader van producenten-

verantwoordelijkheid gescheiden ingezameld. Het invoeren van statiegeld voor kleine plastic flesjes in 2021 levert een plasticstroom op die geschikt is voor hoogwaardige recycling. Ook bij bedrijfsafval vindt productspecifiek inzamelen van plastic producten plaats. Dit is bijvoorbeeld het geval bij EPS van bouwplaatsen en landbouwplastics. Daarnaast vindt product-specifieke inzameling ook plaats bij andere materialen, zoals elektrische apparaten en batterijen.

76

Vraag:

Bent u van plan producenten die meer verpakkingsmateriaal gebruiken dan wettelijk is toegestaan beter te controleren en aan te pakken?

Antwoord:

Er gelden eisen voor verpakkingen die er onder meer voor moeten zorgen dat er zo min mogelijk materiaal wordt gebruikt bij het verpakken. Deze eisen worden momenteel geëvalueerd door de Europese Commissie. Ik zet me daarbij in voor het verder concretiseren van deze eisen ten behoeve van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

77

Vraag:

Kunt u toelichten waarom u stelt dat er geen grote neerwaartse bijstellingen nodig zijn als de hoeveelheid Nederlands afval dat de keten verlaat de laatste jaren niet significant daalt en met de huidige trend we de doelstelling in 2022 niet gaan halen?

Antwoord:

We hebben in Nederland een effectief afvalbeheer, waarbij recycling voor veel afvalstromen de norm is. In 2019 is het tarief van de afvalstoffenbelasting op storten en verbranden van afval substantieel verhoogd. Dit jaar heeft een verdere verhoging plaatsgevonden tot € 32,63 per ton. Hiermee wordt het recyclen van afval bevorderd en het storten en verbranden ontmoedigd. Ik zet met het programma Nederland circulair 2050 via verschillende sporen in op afvalpreventie. Tot slot ondersteun ik gemeenten en bedrijven bij het verminderen van de hoeveelheid restafval en het verhogen van de kwaliteit van de deelstromen van afvalscheiding. Ik verwacht dat deze inzet de komende jaren zal leiden tot een verdere daling van de hoeveelheid afval die de keten verlaat.

Tabel bij antwoord 72

Kengetal: Emissies luchtverontreinigende stoffen 1990, 2000, 2005, 2010, 2015, 2017 en 2018, doelstellingen en prognoses 2020 en 2030 in kton/jr.

Elk jaar wordt een nieuwe analyse van de emissies luchtverontreinigende stoffen uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast. Zie ook de toelichting. De gerealiseerde emissies tot en met 2018 zijn vastgesteld in februari 2020. De ramingen zijn nog gebaseerd op de cijfers van vorig jaar.

	1990	2000	2005	2010	2010	2015	2017	2018	2020	2020 ²	2030	2030
					NEC-Richtlijn	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Herziene NEC-Richtlijn	Raming	Herziene NEC-Richtlijn
SO ₂	194	77	67	35	50	31	26	25	30	48	31	32
NO _x	629	441	313	313	260	268	244	235	173	210	127	149
NH ₃	350	175	153	133	128	128	131	130	119	142	107	122
NM VOS ³	606	336	269	270	185	257	255	242		244		225

	1990	2000	2005	2010	2010	2015	2017	2018	2020	2020 ²	2030	2030
					NEC- Richtlijn	Realisatie	Realisatie	Realisatie	Raming	Herziene NEC-Richtlijn	Raming	Herziene NEC-Richtlijn
NM VOS ³				188	185	178	183	187	144	183	146	169
PM _{2,5}	53	28	22	17		14	13	13	11	15	10	13

Noot 2: De plafonds voor 2020 en 2030 zijn afgeleid van de Richtlijn inzake nationale emissie reductieverbintenissen inzake bepaalde stoffen in de lucht (2016/2284, herziene NEC), waarin reductiepercentages zijn opgenomen ten opzichte van basisjaar 2005. De voorstellen voor 2020 zijn gelijk aan de waarden in het herziene Gotenburgerprotocol, dat op 7 oktober 2019 in werking is getreden.

Noot 3: Voor NMVOS (Vluchtige organische stoffen, exclusief methaan) zijn 2 verschillende reeksen opgenomen. In het kader van de verplichte rapportage aan de EU en de UNECE over 2017 dienden nieuwe bronnen te worden meegenomen voor (NMVOS), waardoor de gerapporteerde cijfers aanzienlijk hoger uitkwamen dan die in de jaren daarvoor. Zoals in de brief daarover aan de Tweede Kamer van 9 april 2019 (Kamerstuk 30 175, nr. 336) is aangegeven, betreft dit geen veranderingen in de werkelijke emissies, maar louter een administratieve aanpassing. In het kader van de herziene NEC moeten deze bronnen weliswaar in kaart worden gebracht, maar zijn ze uitgezonderd van de reductieverplichtingen. De bovenste rij voor NMVOS in de tabel geeft de werkelijke emissies weer. De onderste rij betreft de emissies die meetellen bij realisatie van de reductieverplichtingen uit de herziene NEC.

Toelichting:

In december 2016 zijn de nieuwe doelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen vastgesteld. Het betreft aanpassing van de National Emission Ceilings (NEC) (richtlijn (EU) 2016/2284). In bovenstaande tabel zijn de reductiepercentages uit de richtlijn omgerekend naar vrachten. Elk jaar wordt een nieuwe analyse uitgevoerd en door nieuwe kennis kan dat betekenen dat ook eerdere cijfers soms nog enigszins worden aangepast doordat deze nieuwe inzichten met terugwerkende kracht ook worden meegenomen in de emissiecijfers van voorgaande jaren.⁵

⁵ Bronnen: www.emissieregistratie.nl en het Informative Inventory Report 2020: Emissions of transboundary air pollutants in the Netherlands 1990–2018 (RIVM Rapport 2020–0032). De ramingen gaan uit van uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid. (<https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2020-0032.pdf>).