

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister van Infrastructuur en Waterstaat op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022 (35925-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022 (35925-A).**

Kamerlid	Politieke partij	Vraag en antwoord
Alkaya, M	SP	<p>Vraag: Is het kabinet bereid meer te doen om stad- en streekvervoer betaalbaar te maken voor iedereen?</p> <p>Antwoord: Het stad- en streekvervoer is gedecentraliseerd naar provincies en vervoerregio's, de indexering wordt wel gemaximaliseerd door de Wet Personenvervoer 2000. De tariefbevoegdheid voor het stad- en streekvervoer ligt bij hen.</p>
Alkaya, M	SP	<p>Vraag: Kan de minister bevestigen dat uiterlijk 1 januari 2023 de tol voor de Westerscheldetunnel te beëindigen?</p> <p>Antwoord: Het is aan een nieuw kabinet om te besluiten over het al dan niet beëindigen van de tolheffing bij de Westerscheldetunnel. Om de tolheffing vroegtijdig te beëindigen is financiële dekking nodig. Vervolgens kunnen de stappen in het Draaiboek Tolvrije Westerscheldetunnel, dat ik u op 15 oktober heb toegezonden (Kamerstuk 35925-XII-12) worden doorlopen om de tunnel vroegtijdig tolvrij te kunnen maken. Uit het draaiboek blijkt dat het wegnemen van de tolheffing naar verwachting zal leiden tot een toename van het verkeer op het traject van de Westerscheldetunnel en tot gewijzigde verkeersstromen op omliggende (hoofd-)wegen. Aan de hand van een verkeersmodel dienen de effecten op het betreffende verkeersnetwerk in kaart te worden gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van dit verkeersmodel dienen mogelijk maatregelen te worden getroffen op het gebied van milieu (stikstofdepositie, luchtkwaliteit, geluidshinder) en verkeersveiligheid. Pas hierna kan de tunnel tolvrij worden.</p>
Amhaouch, M	CDA	<p>Vraag: Is de staatssecretaris bereid samen met de spoorvervoerders een bewustwordingscampagne te starten over waar crimineel gedrag (zoals graffiti spuiten) toe leidt?</p> <p>Antwoord: De NS heeft reeds een langlopend programma om graffiti te bestrijden, waaronder een bewustwordingscampagne. Het betreft een publiekscampagne die de maatschappelijke mindset rondom graffiti moet beïnvloeden: van 'het is alleen maar verf' naar 'het is vandalisme'. Het doel van de campagne is om schade te beperken en overlast terug te dringen; dit ondersteun ik natuurlijk van harte. Medio 2020 heeft NS nieuwe technieken toegevoegd aan dit lopende programma. Daarbij wordt gebruik gemaakt van kunstmatige intelligentie, bijvoorbeeld voor het sneller en beter herkennen van graffiti afbeeldingen.</p>
Amhaouch, M	CDA	<p>Vraag: Er is steeds vaker sprake van asociaal gedrag in het openbaar vervoer. Er is een vorig jaar een protocol opgesteld maar de cijfers zijn helaas weer gestegen. Ik vraag de staatssecretaris om het eindelijk mogelijk te</p>

maken voor ov-bedrijven om onderling persoonsgegevens van overlastgevers te delen.

Antwoord:

Ook vanuit de Rijksoverheid is er veel aandacht voor de sociale veiligheid van reizigers en personeel in het ov. Vanuit het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid werken partijen uit de ov-sector met elkaar samen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te borgen en vergroten. In de pilot regionaal reisverbod wordt de mogelijkheid onderzocht hoe op een verantwoorde manier persoonsgegevens gedeeld kunnen worden. De eventuele uitwisseling van persoonsgegevens moet uiteraard passen binnen de kaders van de AVG. Uw Kamer zal in de volgende Kamerbrief Sociale Veiligheid geïnformeerd worden over de uitkomsten van de pilot.

Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Wat is de stand van zaken van de Raildenktank?

Antwoord:

Zoals eerder aangegeven is de inrichting van de Raildenktank een sympathiek idee. Er zijn daarom verschillende verkennende gesprekken geweest met diverse spoorpartijen. Daarbij gaat het onder meer over de vraag voor welke vraagstukken deze Raildenktank - naast alle reeds bestaande organisaties - het best ingezet kan worden en hoe de denktank het meest zinvol kan worden vormgegeven. Deze gesprekken worden ook de komende periode doorgezet, zodat het nieuwe kabinet voortvarend met een Raildenktank aan de slag kan gaan.

Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Hoeveel geld heeft Nederland ontvangen om grensoverschrijdende treinverbindingen te financieren? Welke projecten zijn daarvan betaald?

Antwoord:

Om het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) verder te verbeteren kan er gebruik worden gemaakt van subsidies die via de Connecting Europe Facility (CEF) worden verleend. Het gaat hierbij altijd om verbindingen met een grensoverschrijdend karakter waarbij ook vanuit een andere bron medefinanciering komt. Over de periode 2014-2020 heeft Nederland voor spoorprojecten heeft Nederland via CEF een bedrag van zo rond de €215 miljoen ontvangen voor medefinanciering aan spoorprojecten in Nederland. Voorbeelden zijn projecten voor de uitrol van ERTMS, een project voor de verbetering van de Wunderline, Venlo-Kaldenkirchen en een omvangrijk project voor het spoorgoederenvervoer: het Theemswegtracé.

Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Kan de staatssecretaris wat zeggen over de haalbaarheid van de Lelylijn in het licht van de grootschalige voorziene woningbouw in dit gebied?

Antwoord:

Op basis van de moties Amhaouch en Terpstra werkt het Rijk (IenW, BZK en EZK) samen met de regio aan een Deltaplan voor het Noorden, waarin de verbetering van de bereikbaarheid een belangrijke rol speelt om zo de ruimtelijk-economische structuur van het Noorden te

versterken. Met de regio is overeengekomen dat de afspraken uit het BO-MIRT 2020 over de verbetering van de verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad voor de lange termijn in de uitwerking van het Deltaplan worden meegenomen.

Met de brief aan uw Kamer van afgelopen juni heeft mijn voorganger u reeds geïnformeerd over de wijze waarop Rijk en regio nu gezamenlijk de haalbaarheid en maakbaarheid laten onderzoeken van de regionale inbreng aan bouwstenen voor dit Deltaplan. In deze regionale bouwstenen voor het Deltaplan schat de regio dat er 220.000 woningen bovenop de autonome ontwikkeling van 100.000 woningen gerealiseerd kunnen worden in combinatie met forse investeringen van ca. €10 mld. via de aanleg van de Lely- en Nedersaksenlijn en het verbeteren van de bestaande verbinding. Het onderzoek naar deze haalbaarheid en maakbaarheid loopt nog en de resultaten worden richting het einde van het jaar verwacht en kunnen dan meegenomen worden in de aankomende BO MIRT gesprekken. Besluitvorming over dergelijke investeringen en woningbouwontwikkelingen, die immers in het hele land spelen en integraal afgewogen moeten worden, is aan een volgend kabinet.

Dat betekent niet dat er momenteel geen stappen worden gezet om de positie van Noord-Nederland te versterken. Tijdens mijn werkbezoek aan Groningen afgelopen maandag heb ik de bestuursovereenkomst met de provincies Groningen en Friesland ondertekend ten behoeve van de versnelde uitrol van ERTMS op de noordelijke regionale lijnen. Hierbij is vastgelegd dat het Rijk, bovenop de meer dan €300 mln. voor de vervanging van de treinbeveiliging in de infrastructuur, €60 mln. extra in de regio zal investeren voor de ombouw van het betreffende materieel, wat voor de overige €30 mln. zal worden bekostigd door de beide provincies. Daarnaast werken we verder aan de versnelling van de bestaande verbinding met de Randstad met de aanpassing van de spoorboog bij Hoogeveen die nu wordt uitgevoerd en ontstaat dankzij onderzoek van ProRail en NS zicht op stapsgewijze verdere versnelling en verbetering van de betrouwbaarheid op de korte en middellange termijn.

Met deze bovengenoemde stappen in combinatie met de pilots waar Noord-Nederland op inzet op het gebied van batterij- en waterstofreinen en de inzet van Automatische Trein Operatie (ATO), kan gesteld worden dat Noord-Nederland een voortrekkersrol speelt in de ontwikkeling van het gehele Nederlandse spoorstelsel.

Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Bij de EU-begroting 2021-2027 zijn opnieuw CEF-middelen beschikbaar gemaakt voor vervoersprojecten van de lidstaten. De staatssecretaris gaf in de brief van 9 juni aan dat een eerste oproep dit najaar zou verschijnen. Is dit al gebeurd? Kan de staatssecretaris aangeven welke plannen er nu klaarliggen? Vindt er coördinatie plaats vanuit het ministerie? Waarom wordt Eindhoven Centraal dat een belangrijk knooppunt is voor Zuidoost Nederland en een cruciale schakel richting België en Duitsland niet meegenomen?

Antwoord:

Er is in Nederland veel belangstelling voor de beschikbare middelen vanuit de *Connecting Europe Facility*: bij de RVO zijn op dit moment al 6

potentiële ideeën voor projectvoorstellen op spoorgebied bekend, terwijl de deadline op 19 januari 2022 is. De uiteindelijke projectvoorstellen voor CEF worden alleen met goedkeuring van het ministerie ingediend. Daarmee behoudt het ministerie het overzicht en de coördinatie. Na indiening zal de Kamer nader geïnformeerd worden. Onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting heeft de Europese Commissie afgelopen september een eerste oproep gedaan voor het indienen van CEF-projectvoorstellen op het gebied van transport. Het beschikbare budget voor deze oproep bedraagt € 7 miljard. Op dit moment studeren we binnen 'Toekomstvast Spoor Zuidoost Nederland' nog op de noodzakelijke maatregelen voor Eindhoven. Wanneer er meer helderheid is hoe we het spoor rond Eindhoven CS willen aanpassen én een Europese subsidie opportuun is, kan deze kans benut worden. Vorig jaar is wel al een reservering gemaakt van €50 miljoen voor urgente opgaven op Eindhoven Centraal, onder andere voor het emplacement westzijde.

Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Wat vindt de staatsecretaris van het puntensysteem voor ov-reizigers, gebaseerd op het Duitse rijbewijssysteem. Voor lichte overtredingen krijg je 1 punt, bij zwaardere overtredingen 2 of 3. Bij 8 punten sluit dan de deur. En bij minderjarigen een brief naar de ouders.

Antwoord:

Veiligheid in het openbaar vervoer is voor de ov-sector een prioriteit. Zo'n zes keer per jaar is er een landelijk overleg sociale veiligheid, waarin IenW met vervoerders, het ministerie van Justitie en Veiligheid, decentrale overheden, politie en vakbonden de ontwikkelingen op het gebied van sociale veiligheid bespreken. In Nederland hebben we reeds een wettelijk reisverbod dat ook toegekend kan worden door vervoerders na een bepaald aantal overtredingen. Vervoerders bepalen binnen de kaders van het Openbaar Ministerie zelf voor welke overtredingen ze een reisverbod opleggen. Bij zwartrijden wordt bijvoorbeeld bij de meeste vervoerders na vijf keer overgegaan tot een reisverbod. Bij geweldsincidenten kan een verbod al na één keer worden opgelegd.

Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Hoe wil de minister zorgen voor een meer overkoepelende en integrale regie tussen Schiphol en de regionale luchthavens?

Antwoord:

Naar aanleiding van de motie Amhaouch/Paternotte in 2019 (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 28) hebben de afgelopen periode verschillende overleggen tussen het ministerie van IenW en de luchthavens plaatsgevonden over de invulling van de samenwerking, zoals ook opgenomen in de Luchtvaartnota. Daarbij is per publiek belang gezien welke concrete acties de luchthavens kunnen ondernemen en waar het Rijk acties al dan niet kan ondersteunen. Op basis daarvan hebben de luchthavens een eerste groslijst van potentiële acties gedefinieerd. Daarbij kan gedacht worden aan acties als het verder vormgeven van een auditsysteem binnen de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) met uniforme

werkwijze, rapportages en opleidingen gericht op het verbeteren van de veiligheid, het bevorderen van gezamenlijke inkoop door luchthavens voor veiligheidsequipment, het gecoördineerd opzetten van proefprojecten voor het verminderen van hinder of de oprichting van een vakgroep duurzame luchtvaart binnen de NVL. lenW zal met de luchthavens in nader overleg gaan om de acties verder te concretiseren. Inzet is om in het eerste kwartaal van 2022 tot een gedeeld beeld te komen. Ik zal uw Kamer nader informeren over de voortgang.

Beckerman SP
S.M.

Vraag:

Kan de staatssecretaris een reactie geven op de vraag waarom het ministerie niet ingrijpt bij asfaltcentrales als deze niet voldoen aan de geldende milieunormen?

Antwoord:

Ik vind dat we de uitstoot van schadelijke stoffen zoveel mogelijk moeten voorkomen om onze gezondheid en het milieu te beschermen. We hebben daarom normen voor wat de asfaltcentrale in mag en wat er uit de pijpen mag komen. Bedrijven zijn er verantwoordelijk voor dat ze voldoen aan de eisen die voor hen gelden. Bevoegde gezagen zijn aan zet voor toezicht en handhaving. Waar nodig ondersteun ik de omgevingsdiensten bij hun taak. Ik heb het signaal ontvangen dat er een zorg bestaat t.a.v. de regelgeving m.b.t. de zogenaamde 'erkende maatregel' en PAK's (= polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Destijds is in overleg met o.a. decentrale overheden en op basis van metingen tot de invoering van de erkende maatregel besloten. Het signaal over de erkende maatregel neem ik serieus. Als er te veel vervuilende emissies uit de pijp komen, dan moet er opgetreden kunnen worden. Als de gemeente of provincie dat nu niet kan door landelijke regels dan vind ik het noodzakelijk dat aanpassing van de landelijke regels onderzocht wordt. Ik ben hierover in gesprek met bevoegde gezagen, ODNL (Omgevingsdienst Nederland) en het KIWA. Ik verwacht eind van het jaar een besluit te kunnen nemen over de erkende maatregel. Ik betrek daarbij ook de uitkomst van de metingen bij de asfaltcentrale in Nijmegen om te bezien of de uitstoot in de praktijk afwijkt. Ik heb daarnaast aan uw Kamer beloofd voor het einde van het jaar met een overzicht te komen van de acties die verschillende bevoegd gezagen hebben genomen.

Bouchallikh, GL
K.

Vraag:

Is de minister bereid een compensatieplan voor te bereiden voor als de opening van vliegveld Lelystad niet doorgaat?

Antwoord:

Een besluit over de openstelling van Lelystad voor groot commercieel verkeer is door uw Kamer controversieel verklaard. Het is daarom aan een volgend Kabinet om daarover te besluiten. Het voorbereiden van een compensatieplan is dus nu niet aan de orde.

Bouchallikh, GL
K.

Vraag:

CE Delft geeft aan dat een belasting op plastic te organiseren is via een belasting op polymeren en pleit voor invoering van het stelsel in 2023. In hoeverre kan hier navolging aan worden gegeven.

Antwoord:

Naar aanleiding van een motie van het lid Van Raan hebben mijn collega van Financiën en ik een onderzoek door CE Delft laten uitvoeren. Dit onderzoek is, door de staatssecretaris van Financiën, mede namens de staatssecretaris van IenW in juni ook aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 35 572, nr. 90) en geeft een interessant beeld van de technische mogelijkheden voor een aangrijpingspunt voor een belasting op primair plastic. Nieuwe fiscale maatregelen zijn echter aan een volgend kabinet.

Boulakjar, F. D66

Vraag:

Steeds meer fietsers kunnen nu veilig en snel hun fiets stallen bij een ov-punt. We zouden nog meer stations van goede fietsenstallingen kunnen voorzien. Kan met het huidige budget alle knelpunten worden opgelost? En is de staatssecretaris bereidt om de fietsambities van zijn voorganger op z'n minst te evenaren?

Antwoord:

Ik zie de fiets als een oplossing voor verschillende maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Afgelopen kabinetsperiode is 175 mln euro door het Rijk uitgetrokken om te investeren in snelfietsroutes en fietsenstallingen bij stations. Gezamenlijk met de decentrale overheden en vervoersregio's is er ongeveer een half miljard euro geïnvesteerd. Daarmee wordt voor het grootste deel in de huidige behoefte in fietsparkeerplekken in stationstallingen voorzien tot 600.000 in 2027. Er zijn mooie resultaten geboekt, maar op langere termijn (tot 2040) zullen nog meer fietsparkeerplekken nodig zijn. Dat is ook opgenomen in de hoofdlijnen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets dat in maart dit jaar naar uw Kamer is gestuurd. Daarbij gaat het om acties vanuit gemeenten, provincies en Rijk. Ieder heeft daarbij een eigen verantwoordelijkheid. Voor het Rijk zijn nieuwe investeringsbeslissingen aan een nieuw kabinet.

Boulakjar, F. D66

Vraag:

Waarom verhogen we per 2022 de tarieven voor internationale treinkaartjes met 2,1 procent? Graag een reactie hierop van de staatssecretaris.

Antwoord:

NS stelt de tarieven voor internationale treinkaartjes vast. De door NS doorgevoerde tariefaanpassing voor 2022 is beperkt tot de voor internationale tarieven gehanteerde inflatiecorrectie van 2,1%. De *early bird*-tarieven voor de IC naar Brussel en de *Sparpreis*-tarieven naar Duitsland blijven wel gelijk en stijgen dus niet mee met de inflatie. De consumentenorganisaties zijn geconsulteerd, zoals gebruikelijk bij tariefwijzigingen. Zij hebben positief geadviseerd over deze tariefaanpassingen.

Boulakjar, F. D66

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid binnen de EU extra te lobbyen voor goede internationale treinverbindingen, zodat de reiziger in de toekomst makkelijker en goedkoper van A naar B kan reizen binnen EU?

Antwoord:

Ja. Het belang van goede internationale treinverbindingen is door mijn voorganger regelmatig benoemd en deel ik ook. Nederland heeft het initiatief genomen om met 25 EU-lidstaten, Noorwegen, Zwitserland en de sector te komen tot het platform International Rail Passenger Transport (IRP). Daarin werken we onder co-voorzitterschap met Oostenrijk aan het verder concretiseren van de EU Green Deal, aan betere ticketing en informatie voor de treinreiziger, versterking van het Europese netwerk voor reizigersvervoer per trein en aan een betere afstemming tussen verschillende vormen van marktordening.

Daarnaast is dit jaar, op initiatief van Duitsland, ook door Nederland de *letter of intent* ondertekend voor Trans Europe Expres 2.0. Deze intentieverklaring beoogt te komen tot een ontwikkeling van een Europees treinennetwerk voor afstanden langer dan 600 kilometer, met snelheden tussen de 100-160 km/u en voor treinen die door ten minste 3 lidstaten rijden. Met verschillende lidstaten werken we nauw samen aan de uitwerking hiervan.

Deze acties passen goed in het *European Year of Rail* en de *Green Deal* van de Europese Commissie. In beide trajecten participeert Nederland volop.

Boulakjar, F. D66

Vraag:

Welk perspectief bieden we de spoorgoederenvervoerders als het gaat om een goed functionerend spoor rondom Rotterdam? Er is op dit moment circa 200 miljoen euro onderhoudstekort. Welke risico's lopen we bij deze tekorten?

Antwoord:

De instandhouding van het spoor in de havengebieden vraagt om een inhaalslag. Zoals gemeld in de instandhoudingsbrief van 29 oktober jl. is extra geld nodig om onderhoudsachterstanden in het Rotterdamse havengebied weg te werken en wordt in de Voorjaarsnota binnen de investeringsruimte van de fondsen aan uw Kamer een concreet voorstel opgenomen om deze financiële tegenvaller m.b.t. 2022 in de begroting in te passen. Voor het oplossen van de onderhoudsachterstanden in het havengebied is er al enkele jaren een verbeterprogramma van ProRail. Vanaf 2022 valt dit programma onder de beheerconcessie, waardoor aandacht voor het onderhoud in het Rotterdamse havengebied beter geborgd wordt.

Voor het spoornetwerk was vorig jaar het beeld dat vanaf 2026 een gemiddeld gevalideerd tekort was van € 200 miljoen per jaar. Bovenop dit vorig jaar gecommuniceerde beeld is in de recente brief over de financiële situatie met betrekking tot instandhouding en ontwikkeling van de Rijksinfrastructuur twee aanvullende ontwikkelingen voor het spoornetwerk gemeld:

- Hogere instandhoudingskosten van gemiddeld ca. € 100-150 miljoen per jaar in de periode t/m 2030.
- Een verhoging van de onderhoudskosten indien er invulling wordt gegeven aan een klimaatrobuuste uitvoering, duurzaamheidseisen

en cyberveiligheid. Eerste inschattingen, die nog getoetst moeten worden, zijn dat dit op het spoor tot een kostenverhoging leidt van ca. € 150-200 miljoen per jaar.

In de recente instandhoudingsbrief is geschetst wat het risico is zonder extra middelen voor instandhouding. Zonder extra middelen voor instandhouding zullen er keuzes moeten worden gemaakt over de eisen die we aan het de netwerkkwaliteit stellen, welk onderhoud nog wel kan worden uitgevoerd en welk onderhoud wordt uitgesteld. Dit heeft naar verwachting grote consequenties voor de bereikbaarheid en gaat gepaard met aanzienlijke hinder en economische schade.

Boulakjar, F. D66

Vraag:

De Wunderline is de verbinding Groningen-Bremen. Europa staat klaar met een flinke zak geld. Het is wachten op de Provincie en het Rijk. Wat is de stand van zaken van de Wunderline? Blijven die middelen, die zak geld uit Europa, voor ons beschikbaar?

Antwoord:

Door de regio, ProRail en de Duitse partners wordt hard gewerkt aan de uitvoering van de eerste bouwstap, wat eind 2024 moet resulteren in circa een kwartier minder reistijd als de Friesenbrücke ook hersteld is. In januari van dit jaar is uw Kamer geïnformeerd over het ontstane tekort bij de provincie Groningen voor de tweede bouwstap van de Wunderline na 2024. Dit tekort is ontstaan doordat de provincie een deel van het budget van de Wunderline heeft ingezet voor de Zuidelijke Ringweg Groningen. Conform de motie van Esch zijn we met de provincie in gesprek over dit tekort. Vooralsnog is nog geen oplossing gevonden voor dit tekort. Eerder is voor de Wunderline een bijdrage van ca. €12 miljoen verkregen uit de CEF-gelden. De regio werkt inmiddels aan een volgende aanvraag voor een nieuwe Europese bijdrage.

Boulakjar, F. D66

Vraag:

Wil de staatssecretaris zich hiervoor (EU gezamenlijk hyperloopsysteem) inzetten en kan de staatssecretaris de ontwikkelingen rondom de hyperloop weergeven?

Antwoord:

Mijn voorgangers en ik hebben ons steeds ingezet voor de ontwikkeling van hyperloop in een Europees speelveld. Zo is in 2017 een studie gedaan naar de potentie van hyperloop, hebben we het initiatief genomen tot een EU-werkgroep waarmee we ook de totstandkoming van een EU-hyperloopsysteem ondersteunen, hebben we het secretariaat voor een NEN-standaardiseringscommissie mede bekostigd en dragen we bij aan de bekostiging van het Hyperloop Development Program. In dat kader zijn we ook samen met EZK actief in de ondersteuning van het testcentrum in Groningen. Zoals in oktober 2020 aan uw Kamer is gemeld, hebben zowel het ministerie van EZK als het ministerie van IenW beiden € 2,25 mln. toegezegd voor de € 30 mln. kostende testfaciliteit. De bouw van deze testfaciliteit start naar verwachting medio 2022.

Esch, E. van PvdD

Vraag:

Wanneer komen we tot concrete maatregelen om ultrafijnstof te verminderen?

Antwoord:

In september heeft de Gezondheidsraad het advies "Risico's van ultrafijnstof in de buitenlucht" opgeleverd met daarin maatregelen om de uitstoot van ultrafijnstof te verminderen. Ik constateer dat de aanbevelingen aansluiten op maatregelen die reeds in gang zijn gezet voor de uitvoering van het Schone Lucht Akkoord, het Klimaatakkoord, de stikstofaanpak en de Luchtvaartnota. Zo wordt op Schiphol onderzoek gedaan naar duurzaam taxiën, wordt gewerkt aan de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen, zero-emissie stadslogistiek en stimulering van walstroom. Daarnaast wordt er vanaf 1 juli 2022 een nieuwe APK-test voor roetfilters van dieselauto's ingevoerd. De aanbevelingen van de commissie zie ik als een belangrijke aansporing voor het voortvarend uitvoeren van de ingezette maatregelen gericht op emissiereductie en gezondheidswinst. Betreffende de aanbevelingen voor de industrie zal ik investeren in meer kennisopbouw over de bijdrage van specifieke bronnen om te komen tot mogelijke aangrijpingspunten voor beleid. Ik doe dit in samenspraak met partijen zoals het RIVM.

Esch, E. van PvdD

Vraag:

Door de gezondheidsraad wordt het verminderen van particulier hout stoken en vliegbewegingen als aanbeveling gegeven voor het verminderen van ultrafijnstof. Neemt de staatssecretaris deze concrete aanbevelingen mee?

Antwoord:

Binnen het Schone Lucht Akkoord werk ik aan het verminderen van emissies van particuliere houtstook. In de pilot houtstookarme/houtstookvrije wijken onderzoeken Rijk en gemeenten welke lokale maatregelen ingezet kunnen worden om het gebruik en de uitstoot van houtkachels bij particulieren te verminderen. In aanvulling daarop voert het kabinet in samenwerking met gemeenten en provincies verschillende maatregelen uit om houtstookemissies te verminderen. Het gaat daarbij om communicatie en voorlichting, regelgeving, het verbeteren van de handhaving bij overlastsituaties en pilots. Zo is er een Stookwijzer, die op postcodeniveau actueel (stook)advies geeft. Daarnaast geven het RIVM en het KNMI een stookalert als voor een langere periode bijzonder ongunstige omstandigheden worden verwacht. Ook stellen we vanuit het Rijk jaarlijks voorlichtingsmateriaal voor gemeenten beschikbaar. De Gezondheidsraad heeft in zijn advies aangegeven dat minder vliegen tot minder uitstoot leidt. Maatregelen om luchtvervuiling van de luchtvaart terug te dringen worden uitgewerkt in het kader van de Luchtvaartnota, vanwege het internationale karakter van die sector. De Luchtvaartnota sluit aan bij de doelstelling van het Schone Lucht Akkoord. In de Luchtvaartnota is opgenomen dat het Rijk als doel stelt de negatieve gezondheidseffecten door de luchtvaart te verminderen en in te zetten op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond luchthavens.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

Hoe staat het met de aangenomen motie Geurts om tussendoelstelling te gaan hanteren om een halvering van aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen?

Antwoord:

Een halvering van verkeersslachtoffers in 2030 zou een vermindering van circa 300 dodelijke verkeersslachtoffers en 10.000 ernstig verkeersgewonden betekenen. Dat is een ambitieus doel, waarvoor keuzes nodig zijn. Naar aanleiding van de motie van dhr. Geurts heeft lenW op basis van rapporten en documenten van verkeersveiligheidspartners geïnventariseerd wat potentiële (extra) maatregelen kunnen zijn. Daarnaast zijn er dilemma's in kaart gebracht. Ook wordt gekeken wat in de bestaande programma's (zoals het Strategisch Plan Verkeersveiligheid) aan extra potentie zit. Met al deze informatie wordt met wegbeheerders, kennispartners zoals SWOV en betrokken organisaties op het gebied van verkeersveiligheid zoals VVN, TeamAlert en ANWB begin 2022 een ronde tafel georganiseerd om te bepalen welke maatregelen haalbaar zijn en wat daarvoor nodig is. De resultaten worden met uw Kamer rond de zomer 2022 gedeeld.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

Kan de minister een reactie geven op het willen uitstellen van de helmplicht voor snorfietsers naar 1 januari 2023? Wat zegt dit volgens de minister over de proactiviteit en politieke in de voorbereiding van de regeling?

Antwoord:

We gaan zo snel als mogelijk met het verplichten van een helm voor snorfietsers. Daartoe is het besluit voor de zomer naar uw Kamer gestuurd en parallel daaraan uitgezocht of een speed-pedelec helm ook geschikt is.

Het is van belang dat invoering op een verantwoorde wijze gebeurt. Burgers en deelscooteraanbieders moeten zich immers voor kunnen bereiden op de nieuwe regels. Tijdens het Commissiedebat Verkeersveiligheid op 2 december a.s. wordt het voorstel behandeld door uw Kamer. Daarna gaat het ontwerpbesluit naar de Raad van State. Publicatie in de Staatscourant is daarom op zijn vroegst in maart 2022 voorzien. Vanaf dat moment is er zekerheid en definitieve duidelijkheid bij burgers en ondernemers dat de helmplicht er komt. Om burgers en ondernemers tijd te geven een geschikte helm aan te schaffen is in het ontwerpbesluit opgenomen dat er minimaal een half jaar tussen publicatie en invoering zal zitten. In vele sectoren kampen fabrikanten, importeurs en leveranciers met leveringsproblemen. Dit geldt ook voor de helmenbranche. Het is onduidelijk of en hoe de productie van de helmen in de nabije toekomst zich zal ontwikkelen. Op dit moment is de inschatting vanuit de branche dat de levertijden tussen de 12 en 14 maanden liggen. Voor de uitvoering van de maatregel acht ik eerdere invoering dan 1 januari 2023 dan ook niet verantwoord.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

Is de minister bereid om eindelijk te voldoen aan de wensen van de Tweede Kamer en de pilot te starten ten aanzien van de weergave van de maximumsnelheid op de matrixborden?

Antwoord:

Recentelijk heeft IenW met experts gesproken over deze motie en de pilots. Uw Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over deze gesprekken in de brief die ik voor het commissiedebat Verkeersveiligheid aan uw Kamer zal sturen.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

CDA stelt voor om uitzondering voor kenniswerkers te schrappen ten aanzien van inwisseling van rijbewijzen, de Kamer verzoekt de minister om een reactie.

Antwoord:

Uw Kamer is 29 oktober jl. geïnformeerd over omwisseling rijbewijzen kennismigranten. De regeling voor kennismigranten is ingesteld in 1995 en wordt jaarlijks door 7000 expats gebruikt. Uit navraag bij politie, OM, RDW en Rijkswaterstaat is niet gebleken dat er bij deze groep verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid zijn. Omdat we de signalen serieus nemen, hebben we een beleidsondersteunend advies gestart om nader onderzoek te doen naar deze risico's. Dit advies omvat naast een analyse van de ongevalldata ook bredere wetenschappelijke inzichten over rijopleiding en verkeersveilig gedrag gecombineerd met wat we weten over de groep. De resultaten hiervan wil ik afwachten. Daarnaast is het ministerie in overleg met EZK over deze regeling.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

Hoe staat het met motie Geurts ten aanzien van de N50?

Antwoord:

Zoals aan uw Kamer gemeld is in de beantwoording van Kamervragen van het lid Van der Plas (TK 2021D35501), is de voorbereiding voor uitvoering van dit onderzoek gestart. Momenteel wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de uitvoering van de motie, waarna een extern bureau aan de slag gaat met het onderzoek. Het plan van aanpak zal ook worden afgestemd met de regio. In het onderzoek wordt zoveel mogelijk reeds bestaande kennis benut, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 en het onderzoek van Rijkswaterstaat naar fysieke rijbaanscheiding. Het externe bureau zal aan de slag gaan met onderwerpen waar kennislacunes zijn. Uw Kamer wordt medio 2022 geïnformeerd over de eerste resultaten of verdere voortgang.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

Wat worden de vervolgstappen N-wegen, die als prioritair in de Kamerbrief zijn aangegeven?

Antwoord:

In de Kamerbrief over verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen, welke op 2 november jl. aan uw Kamer is gestuurd, is ingegaan op een mogelijke prioritering met betrekking tot veilige berminrichting en het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op Rijks-N-wegen. De vervolgstappen zijn geschetst in deze brief. Rijkswaterstaat gaat de

categorie resterende knelpunten nader in beeld brengen aan de hand van regio-specifieke analyses. Dit is naar verwachting in 2022 gereed. Vervolgens kan een integrale prioritering gemaakt worden. Een besluit over mogelijke intensivering van de verkeersveiligheidsaanpak op Rijks-N-wegen is aan een nieuw kabinet en afhankelijk van eventuele aanvullende middelen.

Geurts, J.L. CDA

Vraag:

Kan minister toezeggen dat categorie 1b voertuigen alleen de openbare weg op mogen als volstrekt helder is dat de verkeersveiligheid voldoende kan worden geborgd en de verwachting is dat het aantal verkeersdoden en slachtoffers niet toeneemt?

Antwoord:

Bij toelating van voertuigen tot de weg staat de veiligheid voorop. Daarnaast wordt gekeken in welke context, zoals de plaats op de weg en leeftijd, het voertuig gebruikt mag worden. Het oordeel over de veiligheid behoort bij de experts te liggen. Dit is ook in lijn met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Zo weten mensen dat de voertuigen die zij aanschaffen veilig zijn. Momenteel is het zo geregeld dat de beoordeling van het voertuig en van het fabricageproces door de RDW en een risico-inventarisatie van de SWOV over veilig gebruik in het verkeer, leidend zijn bij het aanwijzen van voertuigen zoals e-steps. Deze voertuigen kunnen dus nu ook al toegelaten worden, mits deze als veilig worden beoordeeld door de RDW. Deze lijn wordt voortgezet in het LEV-kader. De RDW toetst dat wat op de weg wordt toegelaten ook veilig is. Er wordt onder andere nagegaan of het voertuig goed kan remmen en stabiel is. Daarmee dienen we de verkeersveiligheid, maar is helaas niet uit te sluiten dat het aantal verkeersslachtoffers niet toeneemt. Daarom is het van groot belang dat de toelating zorgvuldig wordt gedaan. Voorafgaand aan het CD Verkeersveiligheid van 2 december a.s. ontvangt uw Kamer de beantwoording van de feitelijke vragen over het nieuwe LEV-kader.

Groot, P. de VVD

Vraag:

De VVD ziet kansen om goederen per trein te vervoeren. Maar dan moet er wel iets gebeuren. De tarieven zijn nog niet conform de tarieven in de landen om ons heen. Een gelijk speelveld is nodig. Daar graag een reactie over van de staatssecretaris.

Antwoord:

Ook het kabinet ziet kansen voor het vervoer van goederen per trein. Het gelijke speelveld met omringende landen wordt in de gaten gehouden. Zo wordt met de op 1 januari 2019 in werking getreden Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor bijgedragen aan de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Recent zijn door ProRail via de concept-Netverklaring de nieuwe tarieven voor het gebruik van het spoor voor de periode 2023-2025 gepubliceerd. De consultatiefase voor deze concept-Netverklaring loopt op dit moment. De aanpassing draagt bij aan de het verkleinen van de verschillen tussen landen. Uw Kamer wordt voor het einde van dit jaar nader geïnformeerd over de meest recente inzichten op het

gebied van een gelijk speelveld voor de spoorgoederensector via de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Kan de minister aangeven of er voldoende gedaan wordt voor ongevallen met elektrische fietsen?

Antwoord:

Er komen steeds meer elektrische fietsen. Meer fietsen is goed voor de gezondheid. Ernstige ongevallen, waaronder de enkelvoudige fietsongevallen moeten evenwel voorkomen worden.

Uit onderzoek (Fietsongevallen in Nederland 2017, VeiligheidNL) blijkt dat de e-fietsers niet meer risico lopen dan de gewone fietsers zonder trapondersteuning. Daarom wordt vanuit lenW ingezet op meerdere sporen gericht op alle fietsers. Eén van de sporen is betere registratie van ongevallen en het verkrijgen van meer inzicht in de ongevallencijfers. Zo wordt nu politiedata (BRON) gekoppeld aan ziekenhuisgegevens (landelijke basisregistratie ziekenhuiszorg, lbz). Om ook zicht te krijgen op de ongevalslocatie, wordt gewerkt aan het beschikbaar krijgen van ambulancegegevens. Voorts voert VeiligheidNL in opdracht van lenW een verdiepend onderzoek uit naar de aanleiding en oorzaak van fietsongevallen. In dat onderzoek wordt naar alle fietsers gekeken: ouderen, jongeren, wielrenners, mensen op elektrische fietsen. Deze resultaten worden in het voorjaar van 2022 verwacht. Daarnaast wordt ingezet om de fietsinfrastructuur meer "vergevingsgezind" te maken. Hiervoor hebben medeoverheden een rijksbijdrage vanuit de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid (eerste tranche) kunnen aanvragen.

Wegbeheerders werken, in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, aan risicoanalyses. Deze analyses helpen wegbeheerders een risicogestuurde afweging te maken waar vanuit verkeersveiligheid te investeren, bijvoorbeeld in veilige fietsinfrastructuur.

Ten slotte wordt ingezet op gedragsprogramma's om fietsers te stimuleren tot veiliger fietsgedrag. Zo is het terugdringen van het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets onderdeel van de MONO-campagne. Het programma Doortrappen is daarnaast gericht op de oudere fietser. Inmiddels doen zo'n 165 gemeenten, alle 12 provincies en een vervoersregio (VRA) mee om senioren veilig op de fiets te houden.

Ook start naar aanleiding van een motie van het lid De Groot een onderzoek naar de invloed van andere weggebruikers op de veiligheid van fietsers en e-fietsers in het bijzonder. De resultaten worden rond de zomer 2022 verwacht.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Het gaat om de verbinding tussen Zwolle via Enschede naar Munster. Hoe kijkt staatssecretaris aan tegen de opname van deze verbinding in het Europese comprehensive network van trans European Networks? Oftewel het programma voor investeringen in het spoor, Europees gezien. Want dit is een belangrijke voorwaarde voor de financiering uit

Europa. Welke kansen en risico's zijn hieraan verbonden? Heeft u hierover al gesproken met uw Duitse collega?

Antwoord:

Op dit moment werkt de Europese Commissie aan de herziening van de TEN-T-verordening. Het voorstel tot herziening wordt op medio december 2021 verwacht. Het (nieuwe) kabinet zal daarna komen tot een positiebepaling. Het is momenteel dus nog te vroeg om een keuze te maken over het eventueel toevoegen van tracés aan het TEN-T-netwerk. Hierbij geldt dat het realiseren van een directe verbinding gemoeid is met omvangrijke investeringen en vereist altijd cofinanciering. Tevens zal rekening worden gehouden met de opstelling van de Duitse overheid bij het bepalen van de Nederlandse inzet in de TEN-T-herziening. Het betreft hier immers een grensoverschrijdende corridor waarvoor aan beide zijdes van de grens breed draagvlak moet bestaan. Duitsland heeft laten weten dat deze verbinding voor hen geen prioriteit heeft.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Nationaal Groeifonds zoals ombouw Oude Lijn tussen Dordrecht en Leiden (lightrail): Hoe wordt de cofinanciering hiervan geregeld? Welke bijdrage wordt er vanuit de regio gedaan aangezien de bijdrage vanuit IenW de bodem heeft bereikt?

Antwoord:

Samen met de regio geven we momenteel uitwerking aan de vragen die de commissie in haar advies heeft gesteld. Daarbij gaat het ook om een voorstel voor de gevraagde cofinanciering vanuit alle betrokken partijen. In januari 2022 zal dit worden afgerond en opnieuw worden ingediend bij de Groeifondscommissie.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Ik zie graag dat de staatssecretaris aandacht heeft voor de verkeersregeling in de havengebieden. Hier kan beter werk worden geleverd door de spoorbeheerder.

Antwoord:

Terecht wordt aandacht gevraagd voor dit plan. Het heeft dan ook de aandacht van de Rijksoverheid. ProRail is bezig met een pilot om met smart camera's en sensoren de verkeersregeling en de logistiek voor spoorgoederenvervoer in de havengebieden te verbeteren. Vanaf januari 2022 wordt er gestart met het testen van deze maatregelen. De pilot moet leiden tot een verbetering van de verkeersregeling en het logistieke proces, waardoor goederentreinen sneller en efficiënter afgewikkeld worden.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Een voorbeeld voor duurzaam spoor is de noordtak Betuweroute. Hoe kijkt de staatssecretaris tegen deze verbinding aan?

Antwoord:

In de ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV 2040 wordt de afwikkeling van goederentreinen naar Noordoost Europa gezien als een belangrijke opgave. Er is nader onderzoek gestart naar de omvang van het vraagstuk en de mogelijkheden om dit aan te pakken. De noordtak

van de Betuweroute komt dan mogelijk in beeld als een van de routevarianten. Ook financieel zal er nog een opgave liggen, aangezien de keuze voor de routing van goederentreinen van Rotterdam naar Noordoost Europa naar verwachting een forse investering zal vragen.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Kan er in het kader van verkeersveiligheid vaart worden gemaakt ten aanzien van N-wegen bij het plaatsen van kantverhardingen, greppels en middegeleiders?

Antwoord:

Vanuit de eerste tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid is circa € 38 mln gegaan naar provinciale N-wegen. Momenteel wordt gewerkt aan een tweede tranche. Daarnaast is € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor de veilige inrichting van bermen op provinciale N-wegen. Hiervoor is tot nu toe ruim 750 km aan provinciale N-wegen verkeersveilig gemaakt.

Voor Rijks-N-wegen geldt dat met het beschikbare budget van eveneens € 25 miljoen tussen 2020 en 2024 op 11 verschillende wegvakken de bermen worden aangepakt. Het betreft bijvoorbeeld het verwijderen of afschermen van objecten in de zijbermen.

In de kamerbrief over verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen die ik op 2 november jl. aan uw Kamer stuurde, zijn mogelijke stappen voor intensivering van de aanpak van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen geschetst. Een besluit over intensivering van de aanpak is afhankelijk van eventuele aanvullende middelen en daarmee aan een nieuw Kabinet.

Groot, P. de VVD

Vraag:

Er dient gekeken te worden naar hoe grondstofketens werken. Regels en hergebruik zitten elkaar in de praktijk in de weg, zoals de inzet van een tweedehands branddeur voor een volledig circulair pand. Om tot oplossingen te komen is er meer ruimte en meer experimenteerruimte nodig.

Antwoord:

In zijn algemeenheid geldt dat we hergebruik stimuleren. Daar waar regels knelpunten opleveren kijken we vanzelfsprekend naar de desbetreffende casuïstiek en als dat nodig is naar eventuele aanpassing van de regels. Uiteraard wel met voldoende waarborgen voor veiligheid, gezondheid en milieu. Bedrijven kunnen ook altijd contact opnemen met het Versnellingshuis wanneer zij knellende regelgeving ervaren. Uw vraag naar eventuele experimenteerruimte met betrekking tot een circulair pand richt zich op de eisen voor bouwproducten. Dat is de bevoegdheid van de minister van BZK. Ik zal dan dit specifieke voorbeeld dan ook onder de aandacht van het ministerie van BZK laten brengen.

Hagen, K. D66

Vraag:

Krijgen regionale luchthavens de ruimte om drones van een groter formaat in te zetten voor bijvoorbeeld de kustwacht of natuurbeheer?

Antwoord:

Ja, sinds 31 december 2020 zijn Europese regels geïmplementeerd voor het vliegen met drones. Deze EU-regelgeving biedt meer ruimte voor het testen en experimenteren voor innovatieve toepassingen met drones. De EU-regelgeving geeft drone operators meer mogelijkheden zoals bijvoorbeeld de inzet van drones langs de kust of in het kader van natuurbeheer. Dit onder voorwaarden van een af te geven vergunning door de ILT.

Hagen, K. D66

Vraag:

Goede grondstoffen zoals textiel belanden in de grijze bak. De UPV zou dit moeten ondervangen. Per 2023 volgen nieuwe maatregelen. In de begroting van 2022 staat geen bedrag voor de inning en handhaving van deze regels. Kan de staatssecretaris aangeven hoe dit dan geïmplementeerd gaat worden?

Antwoord:

De invoering van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) moet er inderdaad aan bijdragen dat textiel wordt ingezameld en niet meer bij het restafval belandt. Het besluit voor de invoering van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) textiel is in voorbereiding. De AMvB moet in werking treden per 2023. In 2022 zal dus nog geen sprake zijn van inning en handhaving.

Het aankomende jaar wordt benut voor consultatie om de effecten van de invoering van de UPV, bijvoorbeeld voor de handhaving, in beeld te brengen. Dan komen ook de kosten voor inning en handhaving in beeld.

Hagen, K. D66

Vraag:

Het is goed dat de ACM een onderzoek naar misleidende duurzaamheidsclaims is gestart. Hoe wordt de consument beschermd tegen loze kreten als 'goed voor de planeet'? Hoe zit het met claims dat producten van duurzaam katoen zijn gemaakt, terwijl dit in werkelijkheid een fractie is? En wanneer kunnen we de uitslag van het onderzoek van de ACM verwachten? Kan de consument nog wel een verantwoordelijke en eerlijke keuze maken?

Antwoord:

Er zijn veel nationale en internationale labels en certificaten rond duurzaamheid, maar er is helaas nog niet één uniform systeem. Daarom is het voor consumenten nog onvoldoende duidelijk wat de impact van een kledingstuk is op sociaal gebied en qua milieudruk en of de gedane claim echt klopt. Daarom pleit Nederland – ook samen met andere lidstaten – bij de Europese Commissie voor een Europees duurzaamheidslabel. Dit zou wat Nederland betreft onderdeel kunnen zijn van de Textielstrategie die de Europese Commissie heeft aangekondigd voor het eerste kwartaal van 2022.

De ACM doet inderdaad onderzoek naar misleidende duurzaamheidsclaims in drie sectoren, waaronder de kledingbranche. ACM heeft laten weten dat de eerste resultaten van dit onderzoek nog dit jaar beschikbaar komen. Ik zal uw Kamer daarover informeren.

Hagen, K. D66

Vraag:

Gaat de minister de pilots rondom rekening rijden voortzetten?

Antwoord:

Op 30 juni 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken aangaande de pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling (zie Kamerstuk 2021D26482). In de brief zijn de uitkomsten en leerervaringen van de 2 uitgevoerde pilots toegelicht. Keuzen over een vervolg op de pilots zijn aan een nieuw kabinet.

Hagen, K. D66

Vraag:

Hoe worden drones meegenomen in de luchtruimherziening?

Antwoord:

De gebruikswensen voor drones zijn in kaart gebracht in de integrale gebruikersbehoeften voor het programma Luchtruimherziening, die in april 2019 is vastgesteld. In verschillende bijeenkomsten is besproken of en hoe de gebruikswensen meegenomen kunnen worden in de ontwerpfase. Betrokkenheid van de drones sector zal gedurende alle volgende stappen geborgd blijven. Daarnaast houdt het programma Luchtruimherziening rekening met de Europese ontwikkelingen van het zogenaamde U-space concept om drone operaties te ondersteunen. U-space is de digitale luchtverkeersleiding voor onbemande luchtvaartuigen. Hierover vindt overleg plaats met alle betrokken partijen, zoals drone-operators, luchtverkeersleidingorganisaties en kennisinstellingen.

Heerema, R.J. VVD

Vraag:

Hoe lang is het baggersysteem houdbaar in de Waddenzee?

Antwoord:

In lijn met de Natura 2000 doelstellingen voor de Waddenzee wordt er vanaf 2022 geen zand meer onttrokken bij het vaargeulonderhoud in de Waddenzee, omdat zandonttrekking in de Waddenzee leidt tot extra zandhonger. Dit is het proces waarbij door het verwijderen van zand uit de Waddenzee dit op natuurlijke wijze weer via de Noordzeekustzone aangevuld wordt.

Het in de vaargeulen opgebaggerde zand wordt daarom vanaf 2022 verspreid in de daartoe aangewezen 'verspreidingsvakken' binnen de Waddenzee. Met de keuze van de locaties wordt rekening gehouden met de ligging van de vaargeulen. De vraag of dit op de langere termijn een houdbaar handelingsperspectief is, wordt onderzocht. De vragen die de Kamerleden Heerema en De Vries op 14 oktober jl. over dit onderwerp hebben gesteld zullen op korte termijn beantwoord worden.

Heerema, R.J. VVD

Vraag:

Kan de minister vertellen wat het effect van het stopzetten verdieping vaargeulen Afsluitdijk is voor de 3 projecten (verdiepen vaargeulen, vismigratie en versterking Friese IJsselmeerkust). Onderzoek is toegezegd, maar pas over 9 maanden klaar. Kan de minister toezeggen dat versterkingsproject Friese IJsselmeerkust geen vertraging oploopt en gaat de versterking door? Wat voor uitdaging ziet de minister voor dit laatste project?

Antwoord:

De verdieping van de vaargeulen is tijdelijk gestopt, omdat uit monitoring is gebleken dat er een risico is op verzilting. We onderzoeken nu de invloed van de verdieping op de verspreiding van zout water in het IJsselmeergebied. Voor de projecten betekent dit:

1. Vaargeul: de verdieping van de vaargeul Kornwerderzand – Urk is "on hold" gezet. Scheepvaart die een verdieping van de vaarweg nodig heeft, kan de vaargeul pas na realisatie van de nieuwe sluis bij Kornwerderzand gebruiken.
2. Afsluitdijk: het onderzoek naar de verzilting heeft geen invloed op de planning van de versterkingswerkzaamheden aan de Afsluitdijk of op het gebruik van de A7 over de Afsluitdijk door automobilisten.
3. Vismigratierivier: In samenspraak tussen Rijk en Provincie wordt gekeken naar alternatieve zandwinlocaties. Het project wordt uitgevoerd door de provincie en is zelf nog niet in uitvoering. De voorbereidende werkzaamheden aan de Afsluitdijk door RWS om de vismigratierivier mogelijk te maken zijn inmiddels in uitvoering.
4. Friese IJsselmeerkust: De provincie Friesland werkt aan de planuitwerking voor het versterken van de Friese IJsselmeerkust. Deze planuitwerking is niet stilgelegd. Om de voortgang van het project niet in gevaar te brengen onderzoeken de provincie Friesland en RWS verschillende mogelijkheden voor zandwinning ten behoeve van dit project.

Hoop, H. de PvdA

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid beleidsopties in kaart te brengen om vervoersarmoede tegen te gaan?

Antwoord:

Uw Kamer vraagt aandacht voor het tegengaan van vervoersarmoede. Het is aan een nieuw kabinet om keuzes te maken over nader beleid en bijbehorende investeringen om vervoersarmoede te verminderen. Ondertussen werk ik aan het in kaart brengen van de omvang van het probleem, zodat het nieuwe kabinet onderbouwde keuzes kan maken. Dat doe ik onder andere via het onderzoek van het PBL naar vervoersarmoede dat medio 2022 wordt verwacht en de opname van vervoersarmoede in het jaarlijkse CBS-onderzoek Onderweg in Nederland (ODIN) vanaf volgend jaar. Ondertussen lopen er reeds verschillende maatregelen die ook kunnen bijdragen aan het verminderen van vervoersarmoede, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Daarnaast hebben ook decentrale overheden hier een verantwoordelijkheid in.

Hoop, H. de PvdA

Vraag:

Probleem met vervoersarmoede moet beter in kaart worden gebracht. De staatssecretaris heeft in het voorjaar de toezegging gedaan dat in het najaar een CBS-onderzoek over vervoersarmoede in Nederland uitkomt. Wanneer verwacht de staatssecretaris dit onderzoek?

Antwoord:

Het betreft hier een onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), waarbij gebruik wordt gemaakt van CBS-data. Het PBL heeft aangegeven dat het onderzoek medio volgend jaar gepubliceerd zal worden.

Madlener,
B. PVV

Vraag:

Hoeveel huizen zijn er gebouwd en hoeveel wegen zijn er aangelegd door de stikstofwinst door verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u? Bent u bereid de snelheidsverlaging af te schaffen?

Antwoord:

In november 2019 heeft het kabinet bronmaatregelen aangekondigd om de toestemmingverlening aan woningbouw en zeven MIRT-projecten mogelijk te maken via het Stikstofregistratiesysteem. Eén van de maatregelen is de landelijke snelheidsverlaging. De ruimte uit de snelheidsverlaging is met voorrang ingezet voor woningbouw, conform de Motie Moorlag. Er zijn inmiddels voor zover mij bekend circa 24.000 woningen vergund op basis van de ruimte die de snelheidsverlaging biedt via het SRSS. Het nu terugdraaien van de snelheidsverlaging is met het oog op die verleende vergunningen niet mogelijk.

Madlener,
B. PVV

Vraag:

Waarom gaan we innovaties zoals de e-steps niet omarmen? Kan de minister deze e-steps legaliseren?

Antwoord:

Op dit moment kunnen e-steps al aangewezen worden via de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, waarbij verkeersveiligheid voorop staat. De aanwijzing van e-steps vereist een zorgvuldig proces waarin de experts, de RDW en SWOV, een belangrijke rol hebben. Er ligt nu een aantal aanvragen bij de RDW. Als de RDW positief adviseert kan IenW een e-step aanwijzen als bijzondere bromfiets. Deze werkwijze wordt voortgezet met het nieuwe LEV-kader.

Pouw-
Verweij, N. Ja21

Vraag:

Houdt de minister in de uitvoeringsagenda nationaal toekomstbeeld fiets er rekening mee dat er steeds meer ongelijksoortige voertuigen op de fietspaden rijden? Als dat niet gebeurt, accepteren we ook een impliciet dat het uitbreiden van fietspaden leidt tot meer ongevallen.

Antwoord:

In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets brengen Rijk en decentrale overheden gezamenlijk de potentie voor fietsen voor zowel de korte als de langere termijn in beeld. Het gaat zowel om nieuwe fietsinfrastructuur (inclusief stallingen) als om het wegnemen van capaciteits- en verkeersveiligheidsknelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. De eerste inventarisatie laat investeringskansen zien voor de fiets met een totale waarde van enkele miljarden euro (t/m 2025), waarbij ook de huidige verantwoordelijkheidsverdeling tussen provincies, vervoerregio's, gemeenten en Rijk geldt. Deze inventarisatie is gedeeld met uw Kamer in maart jl. Het is een eerste stap op weg naar een concrete uitvoeringsagenda. Hierbij zal ook aandacht zijn voor de diversiteit van voertuigen op het

fietspad en worden de ontwikkelingen met betrekking tot het LEV-kader meegenomen. De uitvoeringsagenda is voorzien voor het eerste kwartaal in 2022.

Pouw-
Verweij, N. Ja21

Vraag:

Is de minister het met JA21 eens dat het realiseren van de Lelylijn en de Nedersaksenlijn een ambitie is die in een volgend regeerakkoord thuishoort?

Antwoord:

Zie mijn antwoord op de vraag van Amhaouch over hetzelfde onderwerp.

Pouw-
Verweij, N. Ja21

Vraag:

Zijn er naast de bestaande MIRT-drempelwaarden van 112,5 mln. (provincies) en 225 mln. (stadsregio's) voor rijksbijdragen aan regionale en lokale projecten ook aparte drempelwaarden nodig voor een eventuele toekomstige bijdrage aan fietsprojecten vanuit het Nationaal Toekomstbeeld Fiets?

Antwoord:

Er is geen aparte drempelwaarde voor de fiets nodig. De financiële verantwoordelijkheid voor fietspaden ligt hoofdzakelijk bij de gemeenten en provincies. Met het huidige regeerakkoord is € 100 mln. geïnvesteerd in fietspaden en –stallingen (onder cofinanciering van de regio). Dit is aan de regio's uitgekeerd via een specifieke uitkering. De genoemde drempelbedragen hebben betrekking op bijdragen aan grootschalige lokale en regionale projecten. In de regeling lokale en regionale projecten en projectpakketten die binnenkort bij uw Kamer zal worden voorgehangen kunnen fietspaden onderdeel zijn van deze projectpakketten.

Raan, L. van PvdD

Vraag:

Hoe denkt de minister bij stikstofberekeningen de spagaat op te lossen tussen 5 km (vastlopen bij rechter) en 25 km (teveel stikstof)?

Antwoord:

Op deze vraag heeft de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in de brief 'Beantwoording vragen over de vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof' antwoord gegeven (AH 3998, 2021Z13947). TNO heeft op verzoek van het ministerie van LNV, in samenwerking met externe deskundigen, op van de aanknopingspunten uit RIVM-onderzoek en de wetenschappelijke praktijk inzicht geboden om een keuze voor een afbakening te kunnen maken. Op basis van de resultaten van deze onderzoeken naar de modeleigenschappen ziet het kabinet aanleiding om te komen tot een onderbouwde keuze voor een maximale rekenafstand van 25 kilometer voor depositieberekeningen met AERIUS Calculator voor alle projecten in het kader van toestemmingsverlening Wet natuurbescherming. De depositiebijdrage buiten 25 kilometer van een individueel project per hectare is relatief klein. Het toerekenen van dusdanig kleine depositieveranderingen op een dergelijke afstand aan een individueel project is om technisch modelmatige redenen bezwaarlijk. Op basis hiervan heeft het Kabinet

per brief van 9 juli besloten dat voor alle toestemmingsbesluiten vanuit de Wet natuurbescherming 25 km als grens zal worden gehanteerd voor depositieberekeningen (Kamerstuk, 35 334, nr. 158). Op 14 september 2021 heb ik u geïnformeerd dat ik de nadere motivering en aanpassing van het Tracébesluit ViA15 op 13 september 2021 als eerste besluit op basis van deze rekenafstand aan de Raad van State heb gestuurd (Kamerstuk 35 570 A, nr. 98).

Raan, L. van PvdD

Vraag:

In het Verdrag van Chicago staat groei van de internationale luchtvaartsector als doel vermeld. Dat is in 2021 een achterhaald doel. Kunt u zich hard maken dit doel uit (de statuten bij) het Verdrag van Chicago te schrappen.

Antwoord:

Zoals eerder aangegeven heb ik recent gesproken op de ICAO High Level Conference over het herstel van luchtvaart na COVID. Dit aanloop naar de ICAO assembly in 2022. Ik heb daarbij de oproep gedaan om bij dit herstel de veiligheid te waarborgen en de CO2-uitstoot fors terug te dringen. Die inzet acht ik belangrijker dan in deze ICAO assembly 193 landen te overtuigen van een aanpassing van statuten uit 1944.

Raan, L. van PvdD

Vraag:

Wat is de inzet van Nederland voor de aankomende ICAO-luchtvaarttop?

Antwoord:

Twee weken terug heb ik gesproken op de ICAO High Level Conference over het herstel van luchtvaart na COVID. Ik heb daarbij de oproep gedaan om daarbij de veiligheid te waarborgen en de CO2-uitstoot fors terug te dringen. Dit in aanloop naar de 41ste ICAO assembly van 2022, waarin een lange termijn emissiereductiedoel voor de internationale luchtvaart wordt vastgesteld. Nederland zal in EU-verband de onderhandelingen binnen ICAO voeren. De inzet daarvoor wordt volgend jaar voorafgaand aan de ICAO assembly aan uw Kamer voorgelegd.

Stoffer SGP

Vraag:

Wordt ook voor de innovatieve onderdelen van het vlootvervangingsprogramma een beroep op het Groeifonds gedaan? En hoe gaat de minister vaart maken en de industrie in het proces meenemen?

Antwoord:

Ja. Het ministerie van Defensie heeft op basis van het Maritiem Masterplan van de sector, en in samenwerking met de sector en de ministeries IenW en EZK eind oktober een aanvraag voor het Nationaal Groeifonds (NGF) ingediend. Deze richt zich op het voor 2030 in de vaart brengen van 50 emissie loze schepen, waarvan 10 bij de Rijksrederij, het versterken van de launching customer rol door de overheid, het stimuleren van verduurzaming van de civiele vloot, en automatisering in de maritieme maakindustrie. Binnen de Rijksrederij wordt op dit moment de planning van het vlootvervangingsprogramma uitgewerkt. Gestreefd wordt naar het slim combineren van de

aanbesteding en vervanging van verschillende schepen. Vanuit het vlootvervangingsprogramma is er regelmatig contact met de maritieme maakindustrie.

Stoffer

SGP

Vraag:

Wat vindt de staatssecretaris van de voorstellen van CU en SGP om als overheid in te zetten op betere ontwerpeisen in de EU, het instellen van een expertteam om nieuwe producten op repareerbaarheid te beoordelen, en consumenten naar Frans voorbeeld te informeren over de repareerbaarheid van producten?

Antwoord:

Het belang van reparatie om de levensduur van producten te verlengen en daarmee verbruik van grondstoffen en afvalproductie voorkomen deel ik geheel. Ik wil bevorderen dat reparatie vaker de voorkeur krijgt boven vervanging van defecte producten. Daartoe moet reparatie makkelijk en betaalbaar zijn. Dit moet op drie niveaus worden aangepakt. Allereerst op productniveau: producten moeten zo ontworpen zijn dat ze gerepareerd kunnen worden. Ze moeten bijvoorbeeld demonteerbaar zijn en onderdelen die vaak stuk gaan, moeten leverbaar zijn en blijven. Ten tweede op consumentenniveau: consumenten moeten informatie krijgen over reparatieopties en weten waar ze terecht kunnen. En ten slotte op systeemniveau: reparatiediensten moeten beschikbaar zijn en goed vindbaar voor consumenten. Ik richt mijn inzet op alle drie de genoemde niveaus. We moeten zorgen dat repareerbaarheid een vereiste wordt voor producten. Vanwege het belang van de EU-interne markt moeten we dit Europees regelen. Dan krijgt het ook de schaal die nodig is om producenten tot actie te doen komen. Ik ben van mening dat dit meer effect zal hebben dan een nationaal expert-team voor bedrijven. Producenten weten over het algemeen goed hoe ze hun producten repareerbaar moeten maken, maar ze hebben er nu feitelijk onvoldoende belang bij dat te doen. In de EU dring ik in het kader van de Ecodesignrichtlijn aan op repareerbaarheid bij het ontwerp van producten. Dit heeft eerder dit jaar al geleid tot maatregelen voor onder andere koelkasten, wasmachines en beeldschermen. Nadere maatregelen zijn in de maak voor onder andere smartphones, tablets en laptops. Bovendien zal dit na de aankomende uitbreiding van de richtlijn voor veel meer producten kunnen gaan gelden. Daarnaast verken ik de mogelijkheid voor een register voor reparateurs. Dit kan reparateurs helpen makkelijker aan onderdelen en informatie over apparaten te komen. Dit zou reparateurs ook beter vindbaar kunnen maken voor consumenten. Ik steun ook de wens tot een repareerbaarheidsscore, op EU-niveau. Hier wordt ook aan gewerkt. De EU komt komend jaar met verdere voorstellen in het kader van het 'Right to Repair'. Ik zal hier dus actief op inzetten met als doel reparatie makkelijker en goedkoper te maken.

Stoffer

SGP

Vraag:

Is de ontwikkeling te keren dat het verbruik en het gewicht van benzine- en dieselauto's toeneemt?

Antwoord:

De vormgeving van autobelastingen (bpm, MRB en accijns) zorgen ervoor dat zwaardere voertuigen hoger belast worden. Dat desondanks het gemiddelde gewicht gestegen is heeft vooral te maken met aanbod vanuit de wereldwijde auto-industrie (hogere en zwaardere auto's). Deze trend leest u ook terug in het Trendrapport Nederlandse markt personenauto's, editie 2021, welke ik recent aan uw Kamer heb aangeboden. Dat het gemiddelde verbruik en het gewicht ook in NL is toegenomen, komt door keuzes die consumenten hierin maken, ondanks de prikkels die uitgaan van de CO2-afhankelijke tarieven in de bpm en de hogere MRB die voor zwaardere auto's betaald wordt. Uw vraag onderstreept waarom het kabinet inzet op het stimuleren van de overgang naar duurzaam vervoer, waaronder elektrisch rijden, voor een steeds breder publiek.

Stoffer

SGP

Vraag:

Voor het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie dreigt een aderlating op het budget. Er is wel ambitie, maar actie ontbreekt. Fiscale prikkels moeten zorgen dat recycleat goedkoper wordt dan ruwe grondstoffen, circulaire businessmodellen moeten gefaciliteerd worden, herwonnen grondstoffen moeten erkend worden als grondstof in plaats van afvalstof en er zijn bestuurlijke afspraken nodig over circulair aanbesteden. Hoe gaat het kabinet ambitie omzetten in daden?

Antwoord:

Op 18 oktober heb ik u de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie gestuurd. Hierin is aangegeven wat binnen de huidige kaders en middelen mogelijk is. De huidige middelen zijn opgebouwd uit twee delen. Enerzijds gaat het om incidentele middelen in de IenW-begroting voor het Programma Circulaire Economie. Dit betreft een aflopende reeks t/m 2024. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar vanuit de Urgenda- en Klimaatenvolp, waarbij de activiteiten moeten bijdragen aan CO2-reductie. In de aanbiedingsbrief bij de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma heb ik aangegeven dat het aan een volgend kabinet is om keuzes te maken ten aanzien van intensivering van beleid. Daarbij heb ik ook aangegeven dat het voor mij volstrekt helder is dat er meer nodig is om onze ambities waar te maken. Ik onderschrijf dan ook het belang van de door de heer Stoffer genoemde voorbeelden, die ook op dit moment al mijn aandacht hebben.

Stoffer

SGP

Vraag:

Waar blijft het voorstel voor herziening van de MIRT-spelregels? Worden ook de genoemde drempelwaarden t.a.v. cofinanciering in lijn gebracht met de genoemde opgaven?

Antwoord:

In het Notaoverleg MIRT in december 2020 is toegezegd de actualisatie van de MIRT-spelregels vóór de zomer van 2021 aan uw Kamer te zullen sturen.

In de MIRT-voortgangsbrief aan uw Kamer van 9 juni 2021 (35 570A, nr. 62) is aangegeven dat op een aantal onderdelen nog nadere uitwerking

en tijd nodig is en dat de besluitvorming over de geactualiseerde versie van de MIRT-spelregels aan een volgend kabinet wordt overgelaten. De drempelwaarden zijn opgenomen in de regeling lokale en regionale projecten en projectaanpakken die binnenkort bij uw Kamer zal worden voorgehangen. Daarnaast wordt met de decentrale overheden gesproken over de mogelijkheden van decentrale overheden om te investeren in genoemde opgaven (inclusief de drempelbedragen).

Stoffer SGP

Vraag:

De jaarschotten in de subsidieregelingen voor elektrische auto's vertragen de boel. Waarom kiest het kabinet er niet voor om deze jaarschotten weg te halen?

Antwoord:

In het Klimaatakkoord is afgesproken een subsidieregeling voor particulieren te ontwikkelen voor de periode 2020-2025.

Het gaat bij deze regeling om zowel de aanschaf of lease van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's.

Uit oogpunt van budgettaire beheersbaarheid is op verzoek van de Tweede Kamer de regeling jaarlijks gebudgetteerd.

Op = op. Het kabinet wil met de jaarbudgetten voorkomen dat particulieren die in eerdere jaren een aanvraag doen meer kans op subsidie maken dan de mensen die dat pas later van plan zijn of kunnen. Met het hanteren van jaarschotten hebben particulieren elk jaar ook daadwerkelijk de kans om in aanmerking te komen voor een subsidie. Wel heeft het kabinet op 22 september 90 mln. euro extra budget vrijgemaakt voor deze regeling. Daardoor is de kans op zeer snelle uitputting van het budget in de komende jaren verkleind.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Door een kasschuif is geld voor het veiliger maken van onder meer gevaarlijke N-wegen naar voren gehaald. Wat is het perspectief voor de periode daarna?

Antwoord:

Vanuit de eerste tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid is circa € 38 miljoen gegaan naar provinciale N-wegen. Momenteel wordt gewerkt aan een tweede tranche. Daarnaast is € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor de veilige inrichting van bermten op provinciale N-wegen. Hiervoor is tot nu toe ruim 750 km aan provinciale N-wegen verkeersveiliger gemaakt. Voor Rijks-N-wegen geldt dat met het beschikbare budget van eveneens € 25 miljoen tussen 2020 en 2024 op 11 verschillende wegvakken de bermten worden aangepakt. Het betreft bijvoorbeeld het verwijderen of afschermen van objecten in de zijbermen. In de kamerbrief over verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen die ik op 2 november jl. aan uw Kamer stuurde, zijn mogelijke stappen voor intensivering van de aanpak van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen geschetst. Een besluit over intensivering van de aanpak is afhankelijk van eventuele aanvullende middelen en daarmee aan een nieuw Kabinet.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Wanneer schaft het kabinet de importheffing voor buitenlands afval af?

Antwoord:

Momenteel wordt op verzoek van uw Kamer de motie van het lid Mulder (CDA) uitgevoerd. Deze motie roept op om in overleg met de sector te komen tot een realistisch afbouwpad voor de Nederlandse afvalverbrandingscapaciteit en als die overeenstemming er is het afschaffen van de belastingvrijstelling voor buitenlands afval dat Nederland binnenkomt om hier te worden verbrand te heroverwegen. Sinds uw Kamer de motie aangenomen heeft, heeft er een aantal overleggen plaatsgevonden tussen IenW, EZK en de sector. Ik heb uw Kamer conform de oproep in de motie voorafgaand aan deze begrotingsbehandeling geïnformeerd over het feit dat er nog geen doorbraak is in deze gesprekken. Daarom is heroverweging van de belastingmaatregel met betrekking tot buitenlands afval op dit moment dan ook niet aan de orde. IenW voert samen met EZK verdere gesprekken met de sector om te komen tot het in de motie gevraagde realistisch afbouwpad van Nederlandse verbrandingscapaciteit.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Hoe zorgen zij ervoor dat Europese subsidies binnen handbereik komen van onze binnenvaartvloot?

Antwoord:

De huidige Europese subsidieprogramma's zien vooral op ontwikkeling en demonstratie van nieuwe innovatieve technieken. Op dit moment zijn er nog geen programma's waarmee grootschalig kan worden geïnvesteerd in duurzaamheid. Om de verduurzaming beschikbaar te maken voor de binnenvaartsector zal ik bij de Europese Commissie en via de Nederlandse leden van het Europese Parlement hiervoor pleiten voor Europese subsidieregelingen.

In het kader van het Europees COVID-herstelfonds (RRF) is wel investeringsgeld beschikbaar gesteld. Het nieuwe kabinet zal beslissen welke voorstellen in het Nederlands herstelplan worden opgenomen. Er liggen diverse voorstellen voor de binnenvaart: motorvervanging, elektrificatie en toepassing waterstof.