

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris 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 2021 (35570-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2021 (35570-A).**

Kamerlid Amhaouch, M	Politieke partij CDA	Vraag en Antwoord Vraag:
		In hoeverre onderzoekt de staatssecretaris alternatieve vervoerssystemen, zoals vervoer per buisleiding?
		Antwoord: Het is onze inzet om in het kader van het programma Robuust Basisnet Spoor met alle betrokken partijen (ook omwonenden) een oplossing te vinden voor ervaren leefbaarheidsproblemen. Wat betreft de inzet van alternatieve vervoerssystemen, zoals buisleidingen, zien we kansen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, waardoor de Basisnet-problemen op het spoor kunnen verminderen. Daarom is een haalbaarheidsonderzoek gestart, samen met het bedrijfsleven, naar een buisleidingtracé Rotterdam-Chemelot(-Duitsland). Op basis van een positieve uitkomst van dit haalbaarheidsonderzoek worden op initiatief van en in samenwerking met het bedrijfsleven verdere concrete vervolgstappen uitgewerkt.
Amhaouch, M	CDA	Vraag:
		Wat is de uitkomst van de gesprekken over de samenwerking tussen de 6 luchthavens? Is er een verdiepingsslag nodig?
		Antwoord: Ik ben naar aanleiding van de Ontwerp- Luchtvaartnota en de zienswijzen daarop van de luchthavens - met de Schiphol Group en de regionale luchthavens in gesprek over intensivering van de samenwerking. Een eerste gesprek heeft plaatsgevonden. Er is afgesproken dat de luchthavens gezamenlijk met een voorstel komen waarin ze aangeven hoe zij de systeembenadering van de luchtvaart en de samenwerking tussen luchthavens zien, wat zij daarin zelf (kunnen) doen en waar ze een faciliterende, regisserende of actieve rol van het Rijk verwachten. Zodra dit voorstel binnen is ga ik daarover in gesprek om tot concrete afspraken te komen. Nederland als klein land moet zorgen voor goede samenwerkingsafspraken onderling en met deze gesprekken wil ik hier regie op voeren. Ik zal uw Kamer op de hoogte te houden en informeren over deze vervolgafspraken.
Amhaouch, M	CDA	Vraag:
		Wat is de zienswijze van de minister t.a.v. het belang van regionale hubs?
		Antwoord: Zie hiervoor het antwoord op de vraag over de samenwerking tussen de zes luchthavens.
Amhaouch, M	CDA	Vraag:
		Is de staatssecretaris bekend met het idee van het 'Turboplan 2020' om lichte goederen (pakketten) en personenvervoer te combineren (aangepaste treinen bijvoorbeeld)? Is ze bereid hier een serieus onderzoek naar te doen en in gesprek te gaan met de initiatiefnemers? En wat moet hiervoor in de wet en concessies aangepast worden?
		Antwoord: Het Turboplan is een interessant idee, maar de haalbaarheid ervan is nu nog moeilijk in te schatten. Hiervoor zou eerst een uitgewerkt en gevalideerd kostenplaatje gemaakt moeten worden, en dat ontbreekt.

Onderdeel hiervan zou ook commitment moeten zijn van de logistieke partijen uit de sector. Het staat kortom nu nog in de kinderschoenen. Desondanks is het combineren van goederen en personenvervoer tot een hybride vorm die voordelen oplevert wel een aansprekende gedachte. Ik ben daarom bereid om in gesprek te gaan met de initiatiefnemer(s) om te kijken of er potentieel is om te komen tot een verdere concretisering. Bij voldoende haalbaarheid kan vervolgens worden gekeken naar wat er qua afspraken en regels nodig is om dit idee verder te brengen richting realisatie.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Kan de minister de voortgang en resultaten van het verbeteren van geluidsmetingen van vliegtuigen met de kamer delen?

Antwoord:

Ik heb uw Kamer op 29 juni jl. geïnformeerd over de voortgang m.b.t. de programmatische aanpak "meten en berekenen vliegtuiggeluid". In deze aanpak wordt o.a. gekeken naar de wijze waarop nu berekeningen worden gedaan en hoe metingen hierin een rol zouden kunnen spelen. Ik zal u over de voortgang van dit programma voor het AO van 16 december informeren.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Hoe gaat de minister de innovatieparagraaf van de concept luchtvaartnota structureel borgen? Heeft de minister ideeën om een platform hiervoor op te richten? Welke rol gaat de topsector HTSM hierin spelen? Hoe gaat de financiering hiervan plaatsvinden?

Antwoord:

Innovatie is van groot belang voor het borgen van de vier publieke belangen uit de Ontwerp-Luchtvaartnota en de verduurzaming van de luchtvaart. Ook biedt het economische kansen voor de luchtvaartsector. Kennisinstellingen zoals de Technische Universiteit Delft en het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum NLR vervullen hierin een prominente rol en leggen tevens de relatie met de overige relevante kennisinstellingen in Nederland.

Sinds twee jaar werk ik met sectorpartijen, maakindustrie en kennisinstellingen samen aan de publiek private Duurzame Luchtvaarttafel. Om te zorgen dat vliegen schoner, stiller en zuiniger wordt ga ik komend jaar samen met de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel voor de verschillende technologiesporen een innovatiestrategie opstellen. Voor de korte termijn zijn binnen de begroting van IenW beperkte middelen beschikbaar gesteld om onderzoek en innovaties te kunnen ondersteunen. Daarnaast zal ook de luchtvaartsector zelf dienen bij te dragen en zal er gekeken worden naar andere ontwikkelingen zoals het Recovery and Resilience Fund. Er wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij het missiegedreven topsectoren- en innovatiebeleid en bij de actieprogramma's van de Duurzame Luchtvaarttafel, zoals het Actieprogramma Hybride Elektrisch Vliegen (AHEV) dat ik eerder met u gedeeld heb.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Kan de staatssecretaris een update geven over wat er wordt gedaan aan de onrust van bewoners omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen (giftreinen)? Kijk de staatssecretaris ook naar alternatieve routes?

Antwoord:

Met het programma Robuust Basisnet Spoor wordt met alle betrokken partijen (ook omwonenden) gezocht naar een aanpak voor de ervaren leefbaarheidsproblemen. Hiervoor is niet één eenvoudige oplossing voor heel Nederland voorhanden. In het programma zet ik daarom in op permanente verbetering van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen en op maatwerkoplossingen voor lokale knelpunten. Daarbij wordt zowel naar vervoer als naar ruimtelijke ordening gekeken. Wat betreft de alternatieve routes stimuleer ik goederenvervoerders om zoveel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute, die speciaal voor spoorgoederenvervoer is aangelegd.

Amhaouch,
M CDA

Vraag:

Hoe gaat de staatssecretaris enerzijds de zorgen van omwonenden over spoorgeluid adresseren zodat anderzijds geen capaciteitsproblemen in de toekomst op zullen treden?

Antwoord:

Rond het hoofdspoorwegennet liggen geluidproductieplafonds. Dit is een zogenaamde vergunde geluidruimte. Dat betekent dat al het treinverkeer moet passen binnen deze plafonds, zodat het geluid voor de omgeving niet onbeperkt kan toenemen. Jaarlijks monitort ProRail of hier aan voldaan wordt. Hierover informeer ik u in het wettelijke nalevingsverslag.

Elke capaciteitsaanvraag wordt getoetst aan deze plafonds. Mocht blijken dat deze aanvraag niet past, maar het extra treinverkeer wel wenselijk is, dan onderzoekt ProRail welke geluidmaatregelen getroffen moeten worden om binnen de plafonds te blijven en zo de omgeving te beschermen tegen het eventuele extra geluid. Daarbij houdt zij ook rekening met toekomstige prognoses. In enkele gevallen zal, als geluidmaatregelen niet doelmatig zijn, een openbare procedure worden gevolgd om de plafonds aan te passen. Dit kan alleen als ook op omliggende woningen wordt voldaan aan de wettelijke normen, eventueel inclusief geluidmaatregelen. Hiermee zijn de omwonenden beschermd dat zij geen ontoelaatbare geluidbelasting zullen ondervinden en is capaciteitstoename in de toekomst ook mogelijk onder voorwaarden.

Amhaouch,
M CDA

Vraag:

Kan de minister, samen met de staatssecretaris en met de minister van Buitenlandse Zaken komen tot een integraal plan voor grensoverschrijdende samenwerking tussen de vier noordelijke provincies?

Antwoord:

Het ministerie van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties werkt aan het verbeteren van de grensoverschrijdende samenwerking. In dat kader is reeds een samenwerkingsagenda tussen Noord-Nederland en Nedersaksen afgesproken, waar mobiliteit onderdeel van is. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is uiteraard betrokken bij deze werkstroom.

Baudet
T.H.P. FvD

Vraag:

Kan de minister een overzicht geven van alle trajectcontroles in Nederland, hoeveel geld daarmee wordt opgehaald en wat het verschil is in verkeersveiligheid, gerekend in ongevallen, doden en gewonden voor en na de invoering van de trajectcontrole.

Antwoord:

De uitvoering van trajectcontroles vindt plaats onder de

verantwoordelijkheid van de minister van JenV. Op de website van het Openbaar Ministerie is een overzicht te vinden van de actieve trajectcontroles.

De minister van JenV heeft in zijn brief van 5-2-2020 aangegeven dat:
- trajectcontroles bijdragen aan de naleving van de snelheidslimiet en dat daarmee zowel de gemiddelde snelheid als snelheidsverschillen worden beperkt;
- ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid aangeeft dat trajectcontroles bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Baudet
T.H.P.

FvD

Vraag:

Waarom is deze fopmaatregel (maximum snelheid 130-100) nadat werd aangetoond dat deze zinloos is, niet onmiddellijk terug gedraaid?

Antwoord:

De maatregel biedt op korte termijn ruimte aan woningbouw en MIRT projecten en is daarmee niet zinloos.

Inmiddels zijn 65 á 70 woningbouwvergunningen verleend op basis van de ruimte die gegenereerd is door de snelheidsverlaging. Ook voor het zojuist door mij ondertekende tracébesluit voor Ring Utrecht doe ik gedeeltelijk een beroep op die ruimte.

Dijk, G.J.
van

PvdA

Vraag:

Wat kunnen we deze winter van de minister verwachten als het gaat om schepen te laten varen in kwetsbaar gebied?

Antwoord:

In de kabinetsreactie op het OvV-rapport over het ongeval met de MSC Zoe, die ik u op zeer korte termijn toestuur, ga ik in op de zaken die ik al in gang heb gezet om de veiligheid van de containerscheepvaart ten noorden van de Wadden te verbeteren. Daarbij zal ik uitgebreid ingaan op o.a. de lopende en voorgenomen acties richting IMO, de meest actuele resultaten van het overleg met Duitsland, en de rol van de Kustwacht.

Dijk, G.J.
van

PvdA

Vraag:

Heeft het kabinet nog de ambitie om investeringen te doen in deze crisistijd, bijvoorbeeld in de Noord-Zuid lijn, Lelylijn en internationale treinverbindingen? Kan het kabinet voorbereidingen treffen zodat we volgend jaar kunnen beginnen met deze projecten? Hoe worden de mobiliteitsopgave en de woningbouw opgave samen genomen?

Antwoord:

In de komende bestuurlijke overleggen MIRT wordt zoals gebruikelijk gesproken over verschillende projecten. Over de uitkomsten zal uw Kamer geïnformeerd worden via de MIRT-brief. Woningbouwopgave en mobiliteit moeten in samenhang gezien worden. In de stedelijke regio's waar de woningbouwopgave het grootst is, werken we met de verschillende regio's en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties samen in brede gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarbuiten werken we gezamenlijk aan zowel de woningbouwopgave als de bijbehorende mobiliteitsopgaven.

Dijkstra, R.J.

VVD

Vraag:

Hoe verschuift de behoefte naar individuele vervoersmiddelen en hoe blijft tegelijkertijd het regiovervoer en het aanbod overeind in de

toekomst? Gaan de bewindslieden plannen heroverwegen vanwege Corona of blijven ze investeren?

Antwoord:

De huidige mobiliteitsontwikkelingen als gevolg van de COVID-19-crisis zijn niet maatgevend voor de situatie na de crisis. Tijdens het begin van de intelligente lockdown dit voorjaar daalde de verkeersintensiteit en daarmee de filedruk op het hoofdwegennet tot 35-50% van het niveau in 2019, o.a. omdat men in korte tijd meer is gaan thuiswerken. Sindsdien is de verkeersintensiteit weer deels hersteld tot zo'n 90% van het niveau van september 2019. De file-afname is o.a. te verklaren doordat mensen meer thuiswerken en door een betere spreiding van verplaatsingen.

De structurele effecten van de COVID-19-crisis op de mobiliteit zijn nog onduidelijk. We zetten er op in dat mensen blijven thuiswerken, maar we kunnen niet van mensen verwachten dat ze na de crisis hun werkweek volledig thuis blijven doorbrengen. Daarnaast zien we nu ook dat bijvoorbeeld de mobiliteit als gevolg van thuisbezorgde pakketjes toeneemt. We zien op dit moment een verschuiving van collectief naar individueel vervoer. In welke mate dat blijvend is weten we op dit moment niet.

De huidige verwachting is dat het effect van COVID-19 voor de lange termijn beperkt is. Zo laat het KiM in de laatste prognose zien dat in 2025 het OV weer op niveau is van 2019 en de drukte op de weg tegen die tijd gestegen is met 5-10%. In deze cijfers is het thuiswerkeffect meegenomen. Er resteert dus nog steeds een grote opgave. Die zal per regio verschillen. Het is daarom belangrijk dat we het investeringsprogramma uitvoeren en ook in de toekomst nieuwe projecten opstarten.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Welke rol heeft de minister bij fiscaal beleid? Bewaakt zij daar het belang van de automobilist?

Antwoord:

Het fiscaal beleid is primair de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën. Die spreekt namens het kabinet. Er vindt goede afstemming plaats met de bewindslieden wiens beleidsterrein dit aangaat. Dat geldt ook bij de uitvoering van de motie van de leden Lodders en Stoffer. Het ministerie van IenW wordt daar goed bij betrokken. Daarbij bewaak ik zeker de belangen van de automobilist.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Wat kan de minister zeggen over dat wij het filemonster hebben opgelost in corona-tijd?

Antwoord:

Zie het antwoord op de vraag van het lid van der Graaf inzake gespreid reizen.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Kan de minister iets zeggen over de planning van de andere zes projecten? Kan daar een besluit worden genomen voor de verkiezingen?

Antwoord:

Voor de anderen zes projecten zet ik mij in om de motie van Van Aalst uit te voeren, die mij verzoekt de MIRT-projecten zo snel als mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat. Over de planning van deze projecten heb ik u per brief van 7 oktober geïnformeerd.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Een jonger wagenpark kan bijdragen aan de verkeersveiligheid,deelt de minister dat?

Antwoord:

Over het algemeen geldt inderdaad dat auto's steeds veiliger worden. Dit wordt gestimuleerd in Europees verband via EuroNCAP en via de eisen die we stellen aan wagens vanuit internationale en Europese regelgeving.

Veel ADAS systemen zijn of worden bijvoorbeeld per 2022 verplicht. Onze doelstelling is om ervoor te zorgen dat mensen veilige ADAS systemen ook veilig gebruiken. Hiervoor werken we onder meer samen met de ADAS-Alliantie aan een campagne die volgend voorjaar gaat lopen. Deze campagne richt zich ook op verkoopkanalen. De aanschaf van veilige systemen die nog niet verplicht zijn wordt daarmee verder gestimuleerd.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Hoe zorgen we dat er goede spreiding komt van fondsen uit het groeifonds over de modaliteiten, en niet alleen spoor?

Antwoord:

Mijn collega, de minister van EZK heeft u recent geïnformeerd over het Groeifonds. In de kamerbrief van 30 oktober jl. is aangegeven dat er tot 1 januari geen mededelingen kunnen worden gedaan over ingediende projecten.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Kan de minister aangeven hoe middelen uit het groeifonds en het mobiliteitsfonds goed onderbouwd ingezet worden voor het oplossen van knelpunten en het verbinden van stad en regio?

Antwoord:

Een doelmatige en doeltreffende besteding is geborgd door de manier waarop investeringsbeslissingen worden gemaakt. In onder meer de NMCA worden de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven in kaart gebracht. Voor de bereikbaarheidsopgaven worden in opeenvolgende stappen in het MIRT-proces oplossingen in kaart gebracht, uitgewerkt, gekozen en uitgevoerd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die toetst op doelmatigheid en doeltreffendheid, is een belangrijk hulpmiddel om te komen tot keuzes en tot concrete investeringsbeslissingen.

Voor wat betreft het Nationaal Groeifonds toetst - is de bedoeling - de onafhankelijke beoordelingsadviescommissie een doelmatige besteding van de middelen en geeft hierover een zwaarwegend advies aan het Kabinet.

Er wordt gewerkt aan een nieuwe NMCA die breder naar de mobiliteit zal kijken dan capaciteits- en robuustheidsknelpunten. Mijn doel is om in de nieuwe NMCA de modaliteiten beter onderling vergelijkbaar te

maken. Daarnaast wil ik ook de bereikbaarheid van banen en voorzieningen in kaart brengen en verkeersveiligheid in de analyse meenemen. Tevens nemen we grensoverschrijdend verkeer mee en brengen we effecten op de leefomgeving beter in kaart

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Beheer en onderhoud heeft een tekort van 1,4 miljard, waar komt dat tekort vandaan?

Antwoord:

Dat heeft onder meer te maken met het intensievere gebruik, zowel in aantallen gebruikers als in zwaardere voertuigen. En het feit dat veel kunstwerken en assets het einde van de technische levensduur naderen.

Hierdoor is er meer onderhoud nodig en hebben we een grote vervanging- en renovatieopgave. Eind van het jaar informeer ik uw Kamer over de resultaten van de externe validatie van de budgetbehoefte voor instandhouding. Dan zal inzichtelijk zijn hoeveel budget benodigd is voor de instandhouding van de netwerken. Het is inmiddels al wel duidelijk dat de potentiële tekorten aanzienlijk zijn.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Hebben de minister en de staatssecretaris onderbouwd voor een volgend kabinet en formatie dat er voldoende middelen zijn voor beheer en onderhoud van wegen?

Antwoord:

Rond de jaarwisseling informeer ik uw Kamer over de resultaten van de externe validatie van de budgetbehoefte voor instandhouding. Dan is onderbouwd hoeveel budget benodigd is voor de instandhouding van de netwerken. Het is inmiddels al wel duidelijk dat de potentiële tekorten aanzienlijk zijn en effect hebben op uitgesteld onderhoud. Zonder aanvullend budget kunnen we de prestaties op termijn niet op hetzelfde niveau houden. Vooruitlopend hierop maken we in de Ontwerpbegroting 2021 extra middelen vrij voor instandhouding, mede in het kader van het aan het werk houden van de GWW-sector.

Dik-Faber,
R.K. CU

Vraag:

Is de 40 miljoen voor de circulaire economie vooral voor stappen hoger op de ladder, dus eerst repareren en hergebruiken en dan pas recyclen?

Antwoord:

Met de € 40 mln. die in totaal voor de komende 4 jaar is vrijgemaakt, zetten we de lijn voort om ook hoger op de "r-ladder" in te zetten. Dit gaat via het stimuleren van sociale en productinnovaties, stimuleren van kennisontwikkeling en opschaling van (bijna-) marktrijpe technieken. Daarnaast zet ik middelen vanuit het klimaatakkoord in op circulair ontwerpen en het stimuleren van circulaire ambachtscentra, waar repareren en hergebruik centraal staat.

Dik-Faber,
R.K. CU

Vraag:

Ziet het kabinet ook de waarde van een wettelijke taakuitbreiding voor de commissie MER?

Antwoord:

Er is vooruitlopend op de wijzigingen in de Omgevingswet geen

aanleiding om wijzigingen in het juridische mer-instrumentarium te overwegen, dus ook niet in een uitbreiding van het takenpakket van de Commissie m.e.r. Na de invoering van de Omgevingswet wordt nagegaan hoe het instrument mer zich ontwikkelt. Afhankelijk van de uitkomsten wordt bezien welke acties dan nodig zijn.

Dik-Faber,
R.K. CU

Vraag:

Hoe gaat het met bebording van laadpunten voor schone brandstoffen? Het logo is er, waarom duurt het allemaal zo lang?

Antwoord:

In september is gestart met het plaatsen van het nieuwe symbool voor waterstof en elektrisch laden. Langs de A58 zijn inmiddels de eerste twee symbolen aangebracht. Het plaatsen van de borden en het aanbrengen van het nieuwe symbool voor waterstof en elektrisch laden wordt gecombineerd met lopende werkzaamheden. In 2021 worden in elk geval nog borden geplaatst langs de N57, A28, A50 en A59.

Dik-Faber,
R.K. CU

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid om de eisen voor laadinfrastructuur voor nieuwe utiliteitsbouw aan te scherpen in het Bouwbesluit?

Antwoord:

De Minister van BZK is verantwoordelijk voor het Bouwbesluit. Zij heeft in een eerder stadium met uw Kamer gesproken over de implementatie van de Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (EPBDIII).

Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Het Bouwbesluit geeft daarmee een minimumeis en sluit aan bij wat de EPBDIII aan lidstaten voorschrijft.

Hiervoor hebben we als Nederland gekozen, omdat de behoefte aan laadinfrastructuur varieert per gebruiksfunctie, situatie en locatie.

Het staat projectontwikkelaars en eigenaren van nieuwe utiliteitsgebouwen uiteraard vrij om meer laadpunten te realiseren naar eigen inschatting van de toekomstige behoefte aan laadpunten. Door een minimumeis in te stellen wordt er juist voorkomen dat er onnodige kosten worden gemaakt om laadpunten aan te leggen in parkeergelegenheden waar een beperkte vraag is. Dat zou zonde zijn. In het kader van het Nationale Agenda Laadinfrastructuur houd ik een vinger aan de pols om te kijken hoe de ontwikkelingen gaan en ik zal met mijn collega van BZK bespreken of de minimumeis uit de regelgeving nog overeenkomt met wat we met elkaar als minimaal noodzakelijk zien ondertussen.

Dik-Faber,
R.K. CU

Vraag:

Ziet de staatssecretaris mogelijkheden voor meer perspectief voor Stichting Repair Café, in lijn met het amendement?

Antwoord:

De huidige subsidie voor twee jaar past binnen de spelregels voor subsidies. In een langer durende subsidie kan ik op basis van het Europese Staatssteunkader niet voorzien. Wel zie ik mogelijkheden voor de stichting Repair Cafés om aan te sluiten bij gemeenten in het

kader van de regeling voor circulaire ambachtscentra, waarbij de samenwerking binnen gemeenten op lokaal niveau juist is gericht op reparatie en hergebruik.

Eijs, J.M. van D66

Vraag:

De staatssecretaris gaf in een eerdere brief aan dat zij een overleg met het Versnellingshuis, de plastic pact deelnemers en anderen zou organiseren in verband met Corona. Wat is hier uitgekomen?

Antwoord:

De rondetafelbijeenkomst heeft begin september plaatsgevonden en is ook benut om het actieplan toepassing recycleat van het Transitieteam Kunststoffen verder vorm te geven. Tijdens de bijeenkomst is gesproken over mogelijke maatregelen – van de overheid en van het bedrijfsleven zelf – om de toepassing van recycleat te stimuleren. Met een aantal van de genoemde maatregelen, zoals een verplicht percentage recycleat en de ontwikkeling van standaarden voor recycleat, ben ik al bezig. Naar verwachting wordt het actieplan toepassing recycleat begin volgend jaar opgeleverd. Op basis daarvan bekijk ik welke andere maatregelen ik kan nemen.

Eijs, J.M. van D66

Vraag:

Kan de ILT voortaan meer onaangekondigde controles doen op BRZO bedrijven?

Antwoord:

De ILT is geen toezichthouder op het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo). Toezicht op Brzo-bedrijven is de bevoegdheid van de Brzo-omgevingsdiensten, Inspectie SZW en de Veiligheidsregio's. Deze toezichthouders maken eigenstandig de afweging of zij een inspectie aangekondigd of onaangekondigd doen. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met de aard van de inspectie en het gewenste maatschappelijk effect. In mijn brief met de aanbieding van de Staat van de Veiligheid Brzo-bedrijven 2019 van 8 juli 2020 ben ik uitgebreid ingegaan op de overwegingen van de Brzo-toezichthouders om aangekondigd of (deels) onaangekondigd te inspecteren. Ook heb ik aangegeven dat ik een nadere analyse van de inspectiegegevens sinds 2013 laat uitvoeren om te achterhalen of er sprake is van een samenhang tussen het type inspectie (aangekondigd/onaangekondigd) en tijdens de inspectie geconstateerde overtredingen. Ik verwacht deze analyse begin 2021 te hebben uitgevoerd. Daarna wordt samen met betrokken partijen bekeken wat dit eventueel betekent voor de huidige balans tussen aangekondigde en onaangekondigde inspecties.

Eijs, J.M. van D66

Vraag:

Hoe kijkt de staatssecretaris naar de mogelijke rol die het Versnellingshuis kan spelen als doorgeefluik aan het ministerie omtrent de belemmeringen en regelgeving waar bedrijven tegen aanlopen?

Antwoord:

Het Versnellingshuis *Nederland Circulair!* fungeert – naast haar andere taken – als loket voor het signaleren van belemmerende regelgeving en helpt circulaire ondernemers die in de praktijk knelpunten ervaren op het terrein van wet- en regelgeving. Deze vragen worden waar nodig aan de betreffende ministeries gestuurd. Zo worden vragen over biotische reststromen naar het Agroloket van LNV doorgeleid.

Elk jaar publiceert het Versnellingshuis op hun website de rode draden van de vragen die ondernemers stellen. Deze worden ook opgenomen in de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie dat jaarlijks aan uw kamer wordt gestuurd.

Eijs, J.M. van D66

Vraag:

Welke andere opties voor het stimuleren van een markt voor gerecycled plastic naast de heffing, worden onderzocht door de staatssecretaris?

Antwoord:

Voor het stimuleren van een markt voor gerecyclede plastics zet ik in op een verplicht percentage recycelaat in Europese regelgeving, om het gelijke speelveld te waarborgen en om grotere impact te hebben. Nederland zet zich proactief in om het Europese proces te bespoedigen en onze kennis en ervaring op genoemde onderwerpen te delen. In juni heb ik in de Milieuraad opgeroepen tot een eerste wetgevingsvoorstel op dit punt binnen een jaar. Daarnaast werkt het Transitieteam Kunststoffen aan een Actieplan toepassing recycelaat. Hierin worden maatregelen geïnventariseerd om de markt voor recycelaat te stimuleren. Ik verwacht het actieplan begin volgend jaar en bekijk – mede op basis daarvan - welke verdere maatregelen ik – ook in aanloop naar Europese verplichtingen – kan treffen.

Eijs, J.M. van D66

Vraag:

Zwarte lijsten liggen altijd moeilijk, maar is een groene lijst openbaar maken niet mogelijk?

Antwoord:

Vorig jaar heeft 42 procent van de rapportageplichtige partijen in het Plastic Pact monitoringsdata aangeleverd. Er is veel actie ondernomen om de respons te verhogen. Dit jaar is dat gestegen naar 88 procent. Dat is dus een heel mooie stijging. De stuurgroep van het Plastic Pact hecht veel waarde aan een goede monitoring en bespreekt binnenkort hoe zij omgaat met partijen die geen data aanleveren. De stuurgroep heeft overigens alleen op collectief niveau inzicht in de door partijen aangeleverde data zodat concurrentiegevoelige informatie niet wordt gedeeld. Dat is zo afgesproken bij het afsluiten van het Pact en een groene lijst (en impliciet een zwarte lijst) is daarmee niet mogelijk. De stuurgroep bekijkt wel hoe zij koplopersgedrag kan belonen, bijvoorbeeld door het vermelden van goede voorbeelden op de website

Eijs, J.M. van D66

Vraag:

Kan de staatssecretaris toezeggen samen met de provincies nog eens heel goed naar de vergunningen te kijken rondom TATA-staal en grafietregen?

Antwoord:

De provincie en de omgevingsdienst hebben naar aanleiding van eerdere incidenten de vergunningen van Tata Steel al doorgelicht. Dit onderzoek is recent afgerond en concludeert dat aanscherpingen van de vergunningen mogelijk zijn. De omgevingsdienst heeft aangegeven in haar *uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020-2022* de inzet op toezicht te intensiveren en de aanpassing en actualisatie van de vergunningen waar mogelijk te versnellen. Ik ben hierover in contact met de provincie en ondersteun de provincie waar ik dat kan vanuit mijn rol. Daarnaast doet ook de Randstedelijke Rekenkamer onderzoek naar de

vergunningverlening, toezicht en handhaving bij Tata Steel (rapport naar verwachting begin 2021 gereed).

Ik zie daarom nu geen meerwaarde in extra onderzoek naar de vergunningen, maar wil de provincie stimuleren en ondersteunen bij het treffen van maatregelen. Zoals hierboven aangegeven zetten de provincie en omgevingsdienst in op een intensief uitvoeringsprogramma.

Daarnaast zet ik binnen het Schone Lucht Akkoord (SLA) in op verdere samenwerking met provincies, gemeenten en stakeholders aan de permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. De provincie Noord-Holland en de IJmondgemeenten zijn partners in het SLA. Het SLA bevat een groot aantal maatregelen om emissies van luchtvervuilende stoffen in diverse sectoren, waaronder de industrie, terug te dringen.

Binnen het SLA ondersteunt het Rijk bevoegde gezagen bij het scherper vergunnen en zet het Rijk in op ambitieus internationaal bronbeleid. Ook werken de SLA-partijen gezamenlijk een aanpak voor hoog blootgestelde gebieden uit.

Graaf, S.J.F. CU
van der

Vraag:

Is de minister bereid expliciet middelen ter beschikking te stellen vanuit het strategisch plan verkeersveiligheid voor verkeersveiligheid rond scholen?

Antwoord:

Hier is reeds geld beschikbaar voor gesteld in de eerste tranche van de impuls verkeersveiligheid. Het inrichten van schoolzones is één van de maatregelen waarvoor medeoverheden een rijksbijdrage konden aanvragen. Medeoverheden hebben hier gebruik van gemaakt. Over de invulling van de resterende middelen van de impuls verkeersveiligheid ben ik in overleg met de medeoverheden. Daarbij zal ik ook aandacht vragen voor een veilige schoolomgeving. Het is uiteindelijk een lokale afweging hoe schoolzones in te richten.

Graaf, S.J.F. CU
van der

Vraag:

Wat is de inzet van de staatssecretaris voor de TEN-T middelen, de Green Deal en het herstelfonds als het gaat om grensoverschrijdend spoorvervoer?

Antwoord:

Het is de inzet om het internationaal personenvervoer per spoor onderdeel uit te laten maken van de acties van de EU Green Deal. De Commissie heeft al aangegeven in haar werkprogramma voor 2021 om een actieprogramma voor internationaal personenvervoer per spoor op te zullen nemen.

De komende herziening van het TEN-T kan worden aangegrepen om ervoor te zorgen dat het toekomstig TEN-T-beleid ook een bijdrage gaat leveren aan het oplossen van knelpunten in het internationaal personenvervoer per spoor. Daarbij moeten onderwerpen zoals geïntegreerde ticketsystemen, first/last mile connections en digitalisering onderdeel zijn van het herziene TEN-T-beleid en voor medefinanciering vanuit de financiële middelen van TEN-T in aanmerking komen.

Het kabinet verkent op dit moment de mogelijkheden die het Europees herstelfonds Nederland biedt. Er kan niet vooruit gelopen worden op de inhoud en het proces van het nationaal herstelplan die moet worden ingediend. De onderhandelingen in Brussel over het Europees herstelfonds zijn namelijk nog in volle gang, en de criteria, inhoud, en proces is zodoende nog niet vastgesteld. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd door de minister

van EZK.

Graaf, S.J.F. CU
van der

Vraag:

Door de coronacrisis hebben we gezien dat minder en meer gespreid reizen dankzij het thuiswerken kan. Relatief kleine verschuivingen kunnen de piekbelasting op onze infrastructuur verkleinen. Hoe kijken de minister en staatssecretaris hiernaar? En wat is de ambitie het komende jaar om op van dit effect van de coronacrisis tot een kans te maken?

Antwoord:

Tijdens het begin van de intelligente lockdown dit voorjaar daalde de verkeersintensiteit, en daarmee de filedruk, op het hoofdwegennet tot 35-50% van het niveau in 2019, o.a. omdat er in korte tijd meer is gaan thuiswerken. Sindsdien is de verkeersintensiteit weer deels hersteld tot zo'n 90% van het niveau van 2019 in september. De filedruk bleef echter relatief laag; er waren fors minder files dan voor de pandemie. De file-afname is o.a. te verklaren doordat mensen meer thuiswerken en door een betere spreiding van verplaatsingen. Ook de bezetting in het OV is sinds het voorjaar flink gedaald. De bezetting op dit moment schommelt tussen de 30-50% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. De huidige verwachting is dat het effect van COVID-19 voor de lange termijn beperkt is. Zo laat het KiM in de laatste prognose zien dat in 2025 naar verwachting de drukte op de weg zal stijgen met 5-10% ten opzichte van 2019. Hierbij is een inschatting gemaakt voor de ontwikkeling van het thuiswerken. De planbureaus starten binnenkort met een scenariostudie waarbij onder andere nader wordt gekeken naar de effecten van thuiswerken op mobiliteit op de langere termijn

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

De infrastructuur staat op sommige plekken op instorten. De minister is zich hier bewust van, maar weigert dit probleem aan te pakken. Graag een reactie van de minister hierop.

Antwoord:

De Nederlandse infrastructuurnetwerken behoren tot de beste én meest intensief gebruikte netwerken ter wereld. Er is een uitgebreid hoofdwegennet, een hoofdvaarwegennet, een hoofdwatersysteem en een hoofdspoorwegennet opgebouwd. Uitval en storingen kunnen leiden tot maatschappelijke hinder en economische schade, daarom is het noodzakelijk en effectief om te investeren in de bestaande infrastructuur, naast aanleg van nieuwe wegen. Het beheer en onderhoud van die infrastructuur heeft dan ook onze voortdurende aandacht. Ik heb uw Kamer in eerdere brieven over instandhouding gemeld dat de kosten voor beheer, onderhoud en vervangingen een steeds grotere druk op de beschikbare middelen zullen leggen. Eind van het jaar informeer ik uw Kamer over de resultaten van de externe validatie van de budgetbehoefte voor instandhouding. Vooruitlopend hierop heb ik in de begroting 2021 extra middelen vrijgemaakt voor instandhouding. Zo worden de risicoreserveringen à € 470 mln toegevoegd aan de onderhoudsbudgetten. Daarnaast wordt € 44 mln toegevoegd om extra instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

De importheffing op afval raakt o.a. de ondernemer. Waarom wordt er zodanig beleid gevoerd op importheffing van afval?

Antwoord:

De afvalstoffenbelasting belast het verbranden en storten van afval om recycling verder te bevorderen. Sinds 2020 wordt ook het

verbranden en storten van buitenlands afval in Nederland in de heffing betrokken. Daarmee wordt de situatie voor Nederlands en buitenlands afval gelijk getrokken. Deze maatregel is genomen naar aanleiding van het Urgenda-vonnis en heeft als doel CO2-besparing in Nederland.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Volgens de PVV leidt de hoge accijns op brandstof tot weglekeffecten naar het buitenland. Wat vindt de minister hiervan?

Antwoord:

De beleidsverantwoordelijkheid voor de brandstofaccijnzen en de grenseffecten daarvan liggen primair bij de staatssecretaris van Financiën.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Wil de minister in gesprek met de schippers in de binnenvaart om hun kritiek aan te horen?

Antwoord:

Het is goed om de zorgen van de sector te kennen. Om die reden ben ik in gesprek met alle spelers in de binnenvaartsector. Zo is de binnenvaartsector nauw betrokken bij onder meer de uitwerking van de Green Deal, het project dat gaat over de toekomst van de binnenvaart en de gevolgen van COVID-19 voor de binnenvaartsector. Daarnaast is er een aantal keer per jaar overleg met de sector. Daar ga ik graag mee door.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Kan er op meer plekken een boarding onder de vangrail worden aangebracht voor de veiligheid van de motorrijders?

Antwoord:

In 2006 zijn met een financiële impuls motorfietsvriendelijke geleiderails geplaatst bij scherpe bochten en andere locaties met zogenoemde 'motorrijders verzwarende omstandigheden', zoals:

- o geen (verharde) uitwijkmogelijkheden;
- o een onregelmatig of slecht zichtbaar verloop van de bocht.

Sindsdien wordt dit meegenomen bij nieuwe aanleg.

Bovenstaande werkwijze is besproken met de Motorrijders Actie Groep (MAG) en de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV).

Daarnaast ben ik, ter uitvoering van een motie van de heer Dijkstra, samen met Veilig Verkeer Nederland, MAG, KNMV en ook Rijkswaterstaat bezig met het inventariseren van gevaarlijke situaties voor motorrijders. Deze partijen delen de meldingen die zij binnenkrijgen, met als doel om een beter beeld te krijgen van welke typen gevaarlijke situaties er zijn. Ook is het hiermee beter mogelijk om in overleg te treden met wegbeheerders om concrete situaties aan te pakken.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Waarom koos de minister voor uitstel en afstel van de 7 MIRT-projecten?

Antwoord:

Voor de 7 MIRT projecten zet ik mij in om de motie van Aalst uit te

voeren, die verzoekt de zeven MIRT-projecten zo snel als mogelijk te realiseren en te voorkomen dat er nog meer vertraging ontstaat. Met de vernietiging van de PAS was het nodig voor deze projecten een alternatieve beoordeling mbt stikstof te maken conform de natuurbeschermingswet.

Gezien de stikstofproblematiek is dit niet eenvoudig, daarom treedt er vertraging op in deze projecten.

De inzet blijft om de door stikstof opgetreden vertraging bij projecten te minimaliseren.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Had de minister niet veel beter in asfalt kunnen investeren, gegeven dat er geen plaats in OV is en auto veiliger is.

Antwoord:

Investerings in wegen zijn zeker nodig. Maar om Nederland bereikbaar te houden zullen we ook in spoorwegen moeten investeren.

Waar asfalt en waar spoor de beste investering is, hangt af van de opgave en de context (stedelijk gebied of landelijk gebied bijvoorbeeld). Daartoe gebruiken we instrumenten als de NMCA en processen als het MIRT.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Waarom zet de minister geen streep onder de vrachtwagenheffing?

Antwoord:

Conform het regeerakkoord wordt, in navolging van omliggende landen, de invoering van de vrachtwagenheffing voorbereid.

De inkomsten uit de heffing zullen worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden voor innovatie en verduurzaming.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Waarom geeft de minister geen reactie op de plannen van de PVV om de N35, A76 en A12 aan te pakken?

Antwoord:

Het Notaoverleg MIRT is de plek om het over individuele projecten te hebben. Er worden nu gesprekken gevoerd met de provincies over verschillende projecten. Hierover zal ik uw Kamer voorafgaand aan het Notaoverleg informeren.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Hoe heeft het zover kunnen komen dat VVD de snelheidsverlaging heeft doorgevoerd?

Antwoord:

In november 2019 heeft het kabinet besloten de maximumsnelheid op autosnelwegen van het Rijk overdag te verlagen naar 100 km/u. Het is geen leuke maatregel, maar wel een noodzakelijke. Het is nodig om ruimte te bieden voor de bouw van 75.000 woningen en om 7 MIRT-projecten vlot te trekken. Mede door deze ruimte hebben provincies al veel vergunningen afgegeven voor woningbouw en heb ik gisteren het TB voor de Ring Utrecht getekend.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Kunt u aangeven wat de voordelen zijn van de omvorming van ProRail naar een ZBO?

Antwoord:

ProRail voert een publieke taak uit en ontvangt daar elk jaar zo'n 2 miljard euro belastinggeld voor van het Rijk. Daar hoort publieke sturing en verantwoording bij, ook richting uw Kamer. De publieke positionering ondersteunt daarbij de benodigde samenwerking tussen beleid en uitvoering beter, zeker gelet op de grote toekomstige uitdagingen ten aanzien van mobiliteit. De omvorming levert echt voordelen op: het diffuse sturingsmodel maakt plaats voor een eenduidiger, scherper en eenvoudiger sturings- en verantwoordingmodel waarmee een nog betere informatiepositie van de verantwoordelijk bewindspersoon wordt gerealiseerd en de informatiepositie van uw Kamer verbetert.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Wat gaat u doen aan agressie en intimidatie in het OV?

Antwoord:

Het kabinet neemt incidenten met agressie en intimidatie in het OV zeer hoog op. Zeker gezien de huidige omstandigheden heeft het nog extra de aandacht van vervoerders, politie en mijzelf. Juist omdat medewerkers ervoor zorgen dat we veilig van A naar B kunnen reizen. De samenwerking op sociale veiligheid is in het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid verankerd, waarin alle betrokken partijen de ambitie hebben uitgesproken om het behaalde niveau van sociale veiligheid te behouden en waar nodig te verbeteren. Dat - ook juist in deze tijd - dergelijk gedrag niet wordt geaccepteerd, blijkt bijvoorbeeld uit de aanpak van het OM in recente spuug- en kuchincidenten. In de zaak van het bespugen van een buschauffeur in Maastricht is snelrecht toegepast en een straf van 8 weken onvoorwaardelijk uitgesproken.

Graus, D.J.G. PVV

Vraag:

Wat gaat u doen om kermisexploitanten en circusondernemers te helpen die hinder ondervinden van milieuzones?

Antwoord:

Dit kabinet heeft vorig jaar afspraken gemaakt over de harmonisatie van milieuzones. Daarbij is in het Reglement verkeersregels en verkeertekens 1990 opgenomen dat kermis- en circusvrachtauto's een ontheffing krijgen van het inrijdverbod voor milieuzones.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Ik zie graag een uitgewerkt alternatief plan voor de A27 tegemoet. Graag een reactie van de minister.

Antwoord:

Eerder is in uw Kamer dit besluit uitvoerig besproken. Er is dan ook geen reden voor een alternatief plan; er is een zorgvuldige afweging gemaakt. Uw Kamer heeft voorafgaand aan het NO MIRT ook informatie opgevraagd, o.a. het verzoek om inzicht te krijgen in de stikstofberekeningen. Uw Kamer wordt daar nog over geïnformeerd.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Welk aandeel van de totale stikstofruimte wordt door de A27 ingenomen? Hoe is de prioritaire ruimte voor woningbouw geborgd? Is de aankondiging van de compenserende maatregelen die nodig zijn, de ADC-toets?

Antwoord:

Uw Kamer heeft voorafgaand aan het NO MIRT ook informatie aangevraagd, o.a. om inzicht in de stikstofberekeningen. Uw kamer wordt daar nog over geïnformeerd.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Wanneer komt er nieuw onderzoek naar de werking van de VVR?

Antwoord:

Door de corona-crisis zijn er minder vliegtuigbewegingen geweest dan de afgelopen jaren. We verwachten dat op termijn het reizen per vliegtuig verder aantrekt. Hoe lang dat duurt, weet niemand, want dat is o.a. afhankelijk van hoe snel we het coronavirus onder controle krijgen. Het is niet te voorspellen hoe het herstel van de luchtvaart precies zal verlopen. Ook een nieuw of extra onderzoek (naar de VVR) kan die vraag niet beantwoorden. De inzet van het kabinet is echter ongewijzigd: het kabinet wil dat zoveel mogelijk van het vliegverkeer op Schiphol bijdraagt aan de hubfunctie, die Schiphol direct en indirect zo belangrijk maakt voor de Nederlandse economie. Daarvoor blijft het essentieel om zoveel mogelijk vakantievluchten vanaf Lelystad Airport te laten vliegen.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Hoe staat het met de motie Kröger (31936-759)? Kan deze voor de behandeling van de Luchtvaartnota beantwoord worden?

Antwoord:

De motie waarin de regering gevraagd wordt om te (laten) onderzoeken voor hoeveel vluchten er nationale vraag is, hoe Nederland zich exclusief kan richten op passagiers en routes die voor Nederland van waarde zijn, hoe Nederland daarmee voldoende met de wereld verbonden kan zijn, hoeveel vluchten hier minimaal voor nodig zijn en welke sturingsmiddelen nodig zijn om hierop te kunnen sturen (31936-759) zal worden uitgevoerd via het nieuw op te stellen beleidskader netwerkkwaliteit. Dit beleidskader is aangekondigd en op hoofdlijnen toegelicht in de Ontwerp-Luchtvaartnota. In de eerste helft van 2021 zal het nieuwe kader worden uitgewerkt.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Kan de staatssecretaris kijken naar de Nederlandse variant "hello Belgium Pass"?

Antwoord:

In Nederland vragen we mensen om hun reisbewegingen te beperken en hebben we - om de effecten van de coronacrisis het hoofd te bieden - besloten tot een beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer. Daarmee kan de vitale rol van het OV vervuld blijven. De beschikbaarheidsvergoeding dient voor het zo optimaal mogelijk en veilig rijden van het OV, ondanks de daling van het aantal reizigers en daarmee de reizigersinkomsten. Goedkopere kaartjes of acties zijn mogelijkheden waar vervoerders buiten de beschikbaarheidsvergoeding voor kunnen kiezen, als en wanneer het aan de orde is om reizigers weer aan te moedigen vaker het OV te pakken, voor bijvoorbeeld een uitje.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Vlak over de grens in Antwerpen wordt een grote nieuwe plastic fabriek gebouwd. Helaas zullen wij de dupe worden van vervuiling door microplastics. Klopt het dat dit in strijd is met de Trans Boundary richtlijnen? Wat kan Nederland doen om de vervuiling tegen te gaan?

Antwoord:

De plastics industrie neemt maatregelen om de vervuiling door plastic korrels te voorkomen, zowel in Nederland, als in de haven van Antwerpen. Dit doen ze door middel van het programma 'Operation Clean Sweep', waarmee best practices om verlies van de plastic korrels tijdens productie, overslag en transport te voorkomen in de praktijk worden gebracht.

In de Antwerpse haven werken het Antwerps Havenbedrijf, de plastics producenten en vervoerders met elkaar aan minder pelletverlies via een lokale werkgroep van 'Operation Clean Sweep'.

Het meedoen aan 'Operation Clean Sweep' is nu nog op vrijwillige basis. Maar op basis hiervan wordt een certificeringssysteem gemaakt door de Europese plasticsproducenten, zodat inzet hierop minder vrijblijvend wordt. Daarnaast zet ik op verschillende manieren in op het verminderen van microplastics. Rijkswaterstaat voert onder andere pilots uit met vangsystemen in rivieren om te voorkomen dat plastic zwerfafval in zee eindigt en daar uiteenvalt in microplastics.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Kan de staatssecretaris uurdiensten naar Londen, Brussel en Parijs meenemen in de review van de concessie hoofdrailnet? En hoe nu verder met de Berlijntrein na de publicatie van het onderzoek?

Antwoord:

De midtermreview van de huidige concessie is recentelijk afgerond.

Voor wat betreft de internationale verbindingen wordt op basis van de aangekondigde marktverkenning naar internationaal vervoer per spoor bekeken wat het potentieel is en op welke manier dit ingevuld kan worden. Hierbij staat de beste oplossing voor de reiziger centraal.

Zoals gemeld in de Kamerbrief van 16 november jl. is het doel om tijdens het BO MIRT met de regio Oost Nederland afspraken te maken over de versnelling van de IC Berlijn. Daarna zullen ook afspraken met Duitsland gemaakt worden gericht op continuering van de goede samenwerking van de infrabeheerders aan beide zijden van de grens. ProRail krijgt in dat geval een opdracht om voorgestelde infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor de versnelling in detail uit te werken.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Lelystad Airport: Kan de minister alle stikstofberekeningen die gemaakt zijn voor zowel het besluit in 2015 als ook voor de aangepaste MER in 2018 als ook de natuurvergunning die net is aangevraagd, binnen een week met de Kamer delen?

Antwoord:

De resultaten van de stikstofberekeningen die gemaakt zijn voor het MER 2014 (31936 nr. 202 en 31936 nr. 733) en het geactualiseerde MER uit 2018 (31936 nr. 462) zijn openbaar gemaakt. De berekeningen en de PAS meldingen uit 2016 en 2019 zijn als bijlage te vinden bij het advies van de commissie MER / RIVM over de stikstofberekeningen van Lelystad Airport (<https://www.commissiemer.nl/adviezen/3456>).

Voor wat betreft de projectspecifieke berekeningen die ten grondslag liggen aan de passende beoordeling voor Lelystad Airport, kan ik u aangeven dat de gebruikelijke gang van zaken is dat uw Kamer wordt geïnformeerd als het onderzoek is afgerond en deze door het bevoegd gezag als aanvaardbaar zijn beoordeeld. Ik verwacht dat dit binnen enkele weken het geval zal zijn.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Hormoon verstorende stoffen. De website "waar zit wat in" komt niet overeen met de nieuwe Europese positie (strengere wetgeving). Is de Staatssecretaris bereid dit aan te scherpen? En is zij bereid tot extra voorlichting, ook gericht op doelgroepen zoals zwangere vrouwen?

Antwoord:

Mevrouw Kröger verwijst naar de Europese chemicaliënstrategie en de Nederlandse voorlichting over stoffen. De chemicaliënstrategie betreft een voornemen tot beleid en is dus nog geen nieuwe regelgeving. Ik zal echter zorgen dat contact wordt opgenomen met de collega's van VWS die het voortouw hebben in de communicatie richting zwangere vrouwen.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Is de minister bereid om de gewijzigde MER en onderliggende stukken opnieuw voor te leggen aan de commissie MER wanneer een grootschalig infrastructuurproject na kritiek van de commissie MER of een negatieve uitspraak van de rechter aan de orde is?

Antwoord:

In beide gevallen is er geen wettelijke verplichting tot het vragen van advies aan de Commissie m.e.r. over de aanvulling. Er wordt per geval een zorgvuldige afweging gemaakt op basis van onder meer de aard en omvang van de geconstateerde tekortkoming. Daarbij wordt vanzelfsprekend ook de afweging gemaakt of een aanvulling wordt voorgelegd voor advies aan de Commissie m.e.r. Het bevoegd gezag is verantwoordelijk voor de kwaliteit van zijn besluitvorming en dient zijn besluiten kwalitatief goed te onderbouwen. Daar houd ik mij aan.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Hoe gaat de minister om met de uitkomst commissie Hordijk en rekengesjoemel rond maximum snelheidsverlaging en wat dat betekent voor de stikstofruimte?

Antwoord:

In de reactie op het eindrapport van de Commissie Hordijk heeft het kabinet toegelicht hoe zij het advies van de Commissie meeneemt in verdere vormgeving van de structurele aanpak stikstof en de doorontwikkeling van AERIUS. Daarbij is aangegeven dat het kabinet uw Kamer vóór de zomer van volgend jaar zal informeren over de resultaten van de aangekondigde onderzoeken.

De berekening van de effecten van de landelijke snelheidsverlaging zijn in opdracht van het Ministerie van LNV, door het RIVM, uitgevoerd.

Zoals eerder aan uw Kamer is gemeld, is verzekerd dat niet meer ruimte wordt gebruikt dan beschikbaar is in het stikstofregistratiesysteem op het moment dat een Tracébesluit wordt vastgesteld. Voor MIRT-projecten maak ik gebruik van het deel van de depositieruimte door de snelheidsverlaging die op dezelfde wijze is berekend als de depositiebijdrage van het MIRT-project. Dit is de gebruikelijke werkwijze bij een projectspecifiek depositieonderzoek

voor een Tracébesluit, ook in de periode voor het PAS.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Europese kerosineaccijns om een Europees HSL net te financieren?

Antwoord:

Als onderdeel van de Green Deal van Eurocommissaris Timmermans zal een herziening plaatsvinden van de Energiebelastingrichtlijn. Hieronder valt ook een heroverweging van de belastingvrijstelling op kerosine. De besprekingen hierover zullen naar verwachting in het tweede kwartaal van 2021 starten. Inkomsten van dergelijke belastingen gaan naar de lidstaten. Bovendien hanteert dit Kabinet de algemene regel dat (belasting)inkomsten niet gekoppeld worden aan specifieke uitgaven, deze inkomsten kunnen dus niet specifiek ingezet worden voor een bepaald doel.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Een vliegtaks wordt geïntroduceerd om vliegen te ontmoedigen/beperken. Hoe kan je ondertussen een vliegveld openen die vluchten moet aanjagen?

Antwoord:

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

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Welke luchtvaart hebben we in NL echt nodig en wat is ons dat waard?

Antwoord:

Nederland moet goed verbonden zijn en blijven met belangrijke bestemmingen in de wereld. Het kabinet wil hierbij zoveel mogelijk voorrang geven aan luchtvaart met de grootst mogelijke waarde voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. En hoewel de sector nu in een diepe recessie zit als gevolg van Covid-19 is het tegelijk de verwachting dat mensen weer in het vliegtuig zullen instappen als het virus voldoende onder controle is waardoor op den duur opnieuw capaciteitsschaarste zal ontstaan. In de ontwerp- Luchtvaartnota is aangekondigd dat een nieuw beleidskader netwerkqualiteit zal worden ontwikkeld met daarin onder andere een inventarisatie van de belangrijkste bestemmingen voor Nederland en wat er mogelijk is om schaarse capaciteit voor deze bestemmingen in te zetten. Hiermee zal het beleidskader een bijdrage kunnen leveren aan de vraag wat we nodig hebben aan luchtvaart in ons land.

Lajin, C. SP

Vraag:

Kan de Staatssecretaris alle lopende en afgeronde onderzoeken wat betreft Tata Steel bij elkaar leggen en ingrijpen? De situatie is onacceptabel en niet meer over te laten aan het lokaal bevoegd gezag. Is de staatssecretaris hiertoe bereid?

Antwoord:

De provincie Noord Holland is bevoegd gezag en primair aan zet bij tata Steel. Ik laat me regelmatig door de verantwoordelijk gedeputeerde informeren. De provincie is momenteel samen met de omgevingsdienst erg actief om de situatie rondom Tata Steel aan te pakken. Zo hebben zij een uitvoeringsprogramma VTH voor Tata

opgesteld voor de periode 2020-2022 (zie bijlage). De inzet op Tata wordt naar mij is medegedeeld verder geïntensiveerd en de vergunningen van Tata worden versneld aangescherpt. Ik zie in de optelsom van voorbeelden uit de afgelopen tijd wel reden om te laten onderzoeken hoe het VTH-stelsel verbeterd kan worden. Juist ook als je kijkt of de rol van het Rijk zou moeten worden aangepast om tot een toekomstbestendig en effectiever stelsel te komen. Daartoe heb ik een commissie onder leiding van dhr J. van Aartsen om advies gevraagd. Dat advies komt begin 2021.

Laçin, C. SP

Vraag:

Zijn er alternatieven voor de regionale luchthavens waar soms slechts drie vluchten per dag faciliteren denkbaar die meer banen creëren en duurzamer zijn?

Antwoord:

Allereerst is dit een tijdelijke crisissituatie. De verwachting is dat luchtvaart zich de komende jaren gaat herstellen. In de Ontwerp-Luchtvaartnota heeft het kabinet de beleidsinzet voor de regionale luchthavens beschreven. Daarin is geen alternatieve invulling van de luchthaventerreinen voorzien. Aangegeven is dat de luchthavens regionale verkenningen moeten maken om met belanghebbenden samen de ontwikkeling van de luchthaven vorm te geven.

Laçin, C. SP

Vraag:

Welke stappen worden er gezet om tot een goed systeem van recycling te komen? Behoren strengere normen voor producten daar ook toe?

Antwoord:

Om tot een goed systeem voor recycling te komen moeten we voorkomen dat recyclebare materialen in de verbranding terecht komen. Daar waar recycling niet mogelijk is, omdat het bijvoorbeeld te veel vervuild is, is verbranding echter de enige optie. Daarom moet afval zo schoon mogelijk worden aangeleverd door afval zo goed mogelijk te scheiden. Ik neem dit aspect ook mee in het onderzoek naar het voorkomen van verbranding van recyclebare materialen. Wat betreft strenge normen voor recycling van producten pleit ik er bij de Europese Commissie voor om in productregelgeving wettelijke bepalingen op te nemen rond duurzaamheid, waaronder de recyclebaarheid van producten. In een goed systeem voor recycling is daarnaast een robuuste afzetmarkt voor recyclaat nodig. In dat kader zet ik op Europees niveau in op een verplichte toepassing van recyclaat.

Ik wil zoveel mogelijk producten op de markt die duurzaam zijn, dat wil ook zeggen goed recyclebaar als die producten uiteindelijk worden afgedankt. Hier zet ik mij Europees voor in vanuit het oogpunt van de interne markt en het level playing field, maar ook in Nederland. Zo stimuleer ik de maakbedrijven via het programma CIRCO in het circulair en recyclebaar maken van hun producten. Inmiddels hebben ruim 800 bedrijven hieraan deelgenomen.

Laçin, C. SP

Vraag:

Hoe kan het dat er een zevende grondafhandelaar op Schiphol komt?

Antwoord:

Europees uitgangspunt is een vrije markt, maar met zoveel actieve afhandelaren is op Schiphol wel een opmerkelijke situatie ontstaan. Uiteraard moeten ze aan alle Nederlandse regels voldoen, zeker ook met betrekking tot veiligheid. Naar aanleiding van een motie van de

heer Laçin en mevrouw Kuiken (31963-767), is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om sociale vestigingseisen te stellen aan partijen op Schiphol. Daarbij wordt in het bijzonder gekeken naar de grondafhandelaren. De uitkomsten van dit onderzoek worden naar verwachting in het voorjaar van 2021 met uw Kamer gedeeld.

Laçin, C. SP

Vraag:

Hoe staan diverse spoor-projecten ervoor in relatie tot het groeifonds?

Antwoord:

Onze collega, de minister van EZK heeft u recent geïnformeerd over het Groeifonds. In de Kamerbrief van 30 oktober jl. is aangegeven dat er tot 1 januari geen mededelingen kunnen worden gedaan over ingediende projecten.

Laçin, C. SP

Vraag:

Wat is nodig om de concessie aan NS voor komende 10 jaar te gunnen, zonder delen over te hoeven dragen aan commerciële vervoerbedrijven?

Antwoord:

In brief over het integrale spoormarktordeningsbesluit van 11 juni jl. bent u geïnformeerd over het voornemen om de concessie voor het hoofdrailnet na 2024 onderhands aan NS te gunnen. Het belang van de reiziger staat daarin voorop. De vormgeving van de nieuwe concessie bestaat uit een vastomlijnd proces, waarbij allereerst een Beleidsvoornemen en Programma van Eisen opgesteld wordt. In het Programma van Eisen wordt ingegaan op de duur van de concessie en het volume en de omvang van de markt waarop de concessie ziet. Dat Programma van Eisen leg ik naar verwachting begin 2022 aan uw Kamer voor.

Laçin, C. SP

Vraag:

Wat is nodig, welke aanpassingen in de WP2000, om steden en provincies eigen vervoerbedrijven te kunnen laten oprichten en rechten (voor 10 jaar) onderhands te gunnen?

Antwoord:

De provincies en vervoerregio's zijn op basis van de Wp2000 verplicht om het openbaar vervoer waar zij verantwoordelijk voor zijn aan te besteden. Het onderzoeksrapport "Effecten openbaar aanbesteden van het ov", dat op 11 juni aan de Kamer is aangeboden, geeft aan dat het aanbod van het openbaar vervoer, de efficiency en de klanttevredenheid in de afgelopen twee decennia over de gehele linie is gegroeid, ook in het regionaal openbaar vervoer. Als stelselverantwoordelijke is er daarom geen reden om de Wp2000 te wijzigen op dit punt.

Laçin, C. SP
Amhaouch, CDA
M

Vraag:

Voorstel 1e klasse open te stellen voor 2e klasse reizigers zodat er meer ruimte is en treinen aantrekkelijker zijn tijdens de crisis. Graag reactie van de staatssecretaris.

Antwoord:

Het openstellen van de eerste klas in de trein voor reizigers in de tweede klas, is aan de vervoerders. Afgaande op cijfers van NS is hier geen aanleiding toe. De afgelopen 4 weken (21 oktober – 15

november) is slechts 0.03% van de NS treinen meer dan 80% bezet geweest. Dit betreft ca. 28 van de 92.645 treinen, gelijk verdeeld over de ochtendspits, avondspits en dal. Op specifieke plaatsen is lokaal door de vervoerder en de decentrale overheid bezien hoe drukte in de toekomst kan worden voorkomen.

Laçin, C. SP

Vraag:

Wat vindt u ervan dat 1000'en mensen bij KLM ontslagen zijn en dat een groot deel van de 3,4 miljard staatssteun naar buitenlandse bedrijven gaat? Is dat waar solidariteit van dit kabinet ligt?

Antwoord:

Om de coronacrisis te kunnen overleven en een gezond toekomstperspectief te krijgen, zijn herstructureringsmaatregelen en kostenverlaging bij KLM onvermijdelijk. Reductie van het personeelsbestand is daarbij helaas niet te vermijden. De Kamer is over het herstructureringsplan van KLM, de goedkeuring door de overheid en de bij de overheidssteun gestelde voorwaarden geïnformeerd per brief van 3 november (2020Z20450). Daarin wordt ook ingegaan op afspraken met ketenpartners als leasemaatschappijen. Zo zijn leases beëindigd en andere verlengd tegen lagere tarieven. Ook zijn de kosten voor zgn. hedging van brandstof onder de loep genomen, contracten met leveranciers wereldwijd aangepast en zijn kortingen en langere betalingstermijnen bedongen.

Laçin, C. SP

Vraag:

Wat gaat u doen dat RWS en ILT prioriteit geven aan het doorlichten van de vergunningen en hebben zij daar voldoende capaciteit voor?

Antwoord:

Rijkswaterstaat investeert op dit moment fors in een ambitieuze en uitvoerbare aanpak om alle waterlozingsvergunningen te bezien en zo nodig te actualiseren. Binnen drie jaar wordt een inhaalslag uitgevoerd op de 200 meest prioritaire vergunningen. Daarbij wordt tijdelijk extra capaciteit uit de markt betrokken. Parallel wordt gewerkt aan een structurele versterking voor het bezien van de overige 600 vergunningen. Voor deze structurele aanpak wordt binnen RWS flink extra capaciteit vrijgemaakt. Ik zie geen mogelijkheden om dit proces verder te versnellen. Door de ILT is een beperkt aantal watervergunningen verleend. Ook hiervoor geldt dat deze met prioriteit bezien en zo nodig aangepast worden.

Postma, W. CDA
de

Vraag:

De minister is in gesprek gegaan met VNO-NCW over slimmer en flexibeler thuiswerken. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken hiervan is? Kan de minister aangeven hoe zij de Kamer hierover informeert? En denkt de minister dat deze gesprekken zullen leiden dat niet elk bedrijf maandagochtend fysiek een teammeeting wil en dat niet iedereen dezelfde dag kiest om thuis te werken?

Antwoord:

De afgelopen maanden is er regelmatig contact geweest tussen het kabinet, VNO-NCW en MKB-Nederland, over o.a. slimmer en flexibeler thuiswerken. Meer concrete afspraken worden door het ministerie van IenW in regionaal verband gemaakt en vastgelegd in de MIRT afspraken dit najaar. Hierover wordt de Kamer nader geïnformeerd in de MIRT-brief. Deze regionale aanpak is gebiedsgericht. Dit betekent dat afspraken met betrokken partijen integraal worden afgestemd. Zo

wordt spreiding geborgd, en wordt voorkomen dat bijvoorbeeld alle medewerkers op dezelfde dag naar kantoor komen en op dezelfde dag thuiswerken.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam is er bijvoorbeeld een intentieverklaring tussen regionale overheden en werkgevers afgesloten om vaker thuis te werken, te spreiden over de dag en over de week. Een voorbeeld hiervan: werkgevers in de private en publieke sector gaan zich inspannen voor afspraken met hun werknemers over hun mobiliteitsgedrag en over het invullen van werktijd met thuiswerken op een of meerdere dagen per week, ook na het beëindigen van de COVID-19 maatregelen.

Postma, W.
de CDA

Vraag:

Hoe waarborgt de minister dat binnenvaartschippers daadwerkelijk gebruik maken van de subsidie voor retrofit motoren?

Antwoord:

Duurzaamheid wordt steeds belangrijker voor alle belanghebbenden. Zo willen banken schepen financieren op basis van duurzaamheid. Verladingscontractanten steeds vaker de duurzaamste schepen. De Rijksoverheid wil duurzame schepen voor baggerwerkzaamheden en andere infrastructurele werkzaamheden. En ook havens willen voordelen bieden aan de meest duurzame schepen door lagere havengelden te bieden. Over al deze punten hebben we in de Green Deal ook afspraken gemaakt. Daarom is het voor schippers ook essentieel om in duurzaamheid te investeren. Hierbij kunnen ze gebruik maken van deze subsidieregeling.

Postma, W.
de CDA

Vraag:

Graag een reactie van de minister op de 3 jaar vertraging op renovatie van de Afsluitdijk. Kan de minister beloven dat m.b.t. de Afsluitdijk er tijdens deze extra drie jaar rekening gehouden wordt met de fietser?

Antwoord:

In mijn brief van 4 november jl. voor het Wetgevingsoverleg Water heb ik aangegeven dat er vertraging optreedt op de Afsluitdijk. Dit betekent dat ook het fietspad als gevolg van de vertraging langer dicht moet blijven. Over de gehele Afsluitdijk fietsen en wandelen is helaas niet mogelijk tot het project gereed is. De fietsbruggen over de bestaande spuisluisen vormen hierbij de grootste belemmering. Deze zijn nu verwijderd en er kunnen pas nieuwe fietsbruggen worden geplaatst na de renovatie van de spuisluisen. En juist deze werkzaamheden lopen het langst door. Fietzers en wandelaars kunnen gebruik blijven maken van de fietsbus. Zodra er weer over delen van de Afsluitdijk kan worden gefietst zullen die delen van het fietspad worden opengesteld.

Baudet, T FvD
Van Dijk, G. PvdA
Graaf, S CU
Lacin, C SP
Postma, W. CDA
de
Schonis, D66
R.A.J.
Stoffer SGP

Vraag:

Ziet de minister ook voordelen voor de welvaart en het welzijn van de Zeeuwen? Is de minister het eens dat afschaffen van de tot in Westerscheldetunnel impuls betekent voor de regio?

Wil de Minister onderzoeken hoe tolheffing in de Westerscheldetunnel kan worden afgeschaft en daarbij ook de invoering van een kilometerheffing betrekken?

Antwoord:

De provincie Zeeland is eigenaar van de Westerscheldetunnel. Dergelijke vragen zouden derhalve aan de provincie gericht moeten

worden.

Met betrekking tot het betalen naar gebruik geldt dat conform het Klimaatakkoord varianten voor betalen naar gebruik worden onderzocht. Uw Kamer heeft hierover op 16 oktober jl. een tussenrapportage ontvangen. De eindrapportage wordt eind 2020 verwacht. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten over een eventuele invoering van betalen naar gebruik.

Ik zie op dit moment geen aanleiding om een onderzoek te starten in combinatie met de invoering van een kilometerheffing.

Geschiedenis van de Westerscheldetunnel

- De Westerscheldetunnel is gebouwd ter vervanging van de veerponten tussen Vlissingen en Breskens en tussen Kruiningen en Perkpolder.
- Met de veerponten was men afhankelijk van de weersverwachting en de vaartijden. Een tunnel die 24 uur per dag open is ongeacht de weersomstandigheden, is een grote verbetering van de bereikbaarheid.
- De aanleg van de tunnel is gestart in 1997 en afgerond in 2003.
- Om de aanleg te realiseren, was het noodzakelijk tol in te stellen. Die tol is vastgelegd op 30 jaar, zodat de tunnel vanaf maart 2033 tolvrij zal zijn. Hierover zijn dus harde afspraken gemaakt die voorwaardelijk waren voor de totstandkoming van de tunnel.
- De Westerscheldetunnel is in eigendom van de N.V. Westerschelde. De aandelen zijn sinds 1 juni 2009 volledig in handen van de provincie Zeeland. Het Rijk heeft haar jaarlijkse bijdrage op dat moment in één keer afgekocht. De N.V. Westerscheldetunnel beheert en exploiteert de tunnel in opdracht van de provincie.
- Provinciale Staten Zeeland bepaalt de strategie van het tarievenbeleid en probeert de tarieven zo laag mogelijk te houden. De tarieven zijn overigens verlaagd per 1 januari 2020.

Afkopen tol Westerscheldetunnel niet in compensatiepakket Zeeland

- Op 16 oktober jl. heeft de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties uw Kamer geïnformeerd dat het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel ook aan de orde is geweest in de gesprekken van speciaal adviseur Wientjes over een compensatiepakket voor het niet doorgaan van de Marinierskazerne.
- Dat moest een samenhangend pakket van maatregelen worden dat aantoonbaar moest bijdragen aan het woon- werk en investeringsklimaat in Vlissingen en Zeeland.
- In de afweging voor het compensatiepakket zijn verschillende onderwerpen afgefallen, waaronder het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. De Westerscheldetunnel ligt ver van Vlissingen en het afkopen van de tol is niet beoordeeld als een voldoende bijdrage aan deze economische structuurversterking.
- De provincie Zeeland heeft ingestemd met het bestuursakkoord behorende bij het compensatiepakket.

Postma, W. CDA
de

Vraag:

Is de minister van mening dat kustwacht voldoende geëquipeerd is om schepen tijdens de storm te begeleiden? Wat kunnen we deze winter van de minister verwachten als het gaat om schepen te laten varen in kwetsbaar gebied?

Antwoord:

De Kustwacht waarschuwt sinds oktober 2019 grote containerschepen bij bepaalde (weers)omstandigheden voor het risico van containerverlies op beide scheepvaartroutes ten noorden van de

Wadden. Naar aanleiding van het recente MARIN-onderzoek (31409-301) heb ik de Kustwacht gevraagd die waarschuwing te verbreden naar andere typen containerschepen. De Kustwacht is voldoende geëquipeerd om deze taken uit te voeren. Ik stuur u binnenkort de kabinetsreactie op het OvV-rapport over het ongeval met de MSC Zoe, waarin ik uitgebreider inga op deze materie.

Postma, W. de CDA

Vraag:

Zeemanshuizen dreigen financieel ten onder te gaan door corona, maar subsidie aan hen is ondanks internationale verdragsverplichtingen stop gezet. Kan de minister hier naar kijken?

Antwoord:

Het belang van zeemanswelzijn wordt, zeker ook in deze voor zeevarenden moeilijke tijden, door mij onderschreven. Ik waardeer dan ook de rol die zeemanshuizen hierin spelen, maar ik zie ook dat de maritieme wereld in snel tempo verandert. Het Maritieme Arbeidsverdrag verplicht landen om zeevarenden toegang te laten hebben tot welzijnsvoorzieningen aan wal, maar legt geen verplichting op tot financiering van specifieke voorzieningen, zoals zeemanshuizen. In Nederland is er een diversiteit aan voorzieningen, die op verschillende manieren worden gefinancierd. Daarom wil ik voorstellen dat ik, samen met mijn collega van SZW en de betrokken sociale partners, een verkenning laat uitvoeren naar de actuele behoeften van zeevarenden op het terrein van welzijn en u daarover in de loop van 2021 zal informeren. De rol van zeemanshuizen zal ik daarbij betrekken.

Raan, L. van PvdD

Vraag:

Ziet de minister mogelijkheden om dergelijke initiatieven (burgertafels voor en door burger) verder te ondersteunen?

Antwoord:

In de Ontwerp-Luchtvaartnota heb ik aangegeven dat structurele (maatschappelijke) betrokkenheid bij het maken van luchtvaartbeleid van groot belang is om alle belangen goed in beeld te hebben en af te wegen. In het kader van de luchtvaartnota heb ik hierover onder andere advies ontvangen van de Commissie Cohen. De afgelopen jaren heb ik al in het kader van de verschillende luchtvaartdossiers geïnvesteerd in het versterken van de participatie. Daar ga ik ook mee door. Burgerparticipatie is hierin een zeer belangrijk onderdeel. Daarbij kijken we ook naar mogelijkheden voor het inrichten van burgertafels.

Schonis, R.A.J D66

Vraag:

Is de minister het eens met D66 dat ze op z'n minst wat voorbarig is geweest om het Tracébesluit nu al vast te stellen? Is hier sprake van zorgvuldige besluitvorming? Welke gevolgen heeft het nemen van het besluit voor de beschikbare stikstofruimte, onder andere voor de woningbouwopgave in de regio Utrecht?

Antwoord:

Er is een zorgvuldige onderbouwing gemaakt. Conform de door de Kamer aangenomen motie Moorlag heeft bij de reservering van ruimte uit het stikstofregistratiesysteem eerst een toets plaatsgevonden, waarbij gekeken is of er sprake is van spanning tussen de concrete ruimtebehoefte van woningbouwopgaven en de MIRT-projecten. Deze toetsing heeft plaatsgevonden in samenwerking met BIJ12, die

namens de provincies de verwerking doet van de reserveringen in het stikstofregistratiesysteem voor de woningbouwprojecten. Uit deze toets is gebleken dat er geen spanning optreedt met de ingediende woningbouwaanvragen op de hexagonen waar Ring Utrecht ruimte nodig heeft.

Schonis,
R.A.J

D66

Vraag:

Heeft de minister al een tijdlijn voor de plaatsing van borden voor (elektrische) laadpalen langs de snelweg?

Antwoord:

In september is gestart met het plaatsen van het nieuwe symbool voor waterstof en elektrisch laden. Langs de A58 zijn inmiddels de eerste twee symbolen aangebracht, zoals dhr. Schonis al aangaf.

Het plaatsen van de borden en het aanbrengen van het nieuwe symbool voor waterstof en elektrisch laden wordt gecombineerd met lopende werkzaamheden. In 2021 gaan we in elk geval aan de slag met het plaatsen van het symbool op de borden langs de N57, A28, A50 en A59. Naar verwachting zullen de werkzaamheden in 2027 zijn afgerond.

Schonis,
R.A.J

D66

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid om een toekomstbeeld spoorgoederenverkeer op te stellen met o.a. trillingen, geluid en gevaarlijke stoffen (net zoals Toekomstbeeld 2040 OV)

Antwoord:

In het kader van het Toekomstbeeld OV bekijk ik de verdere ontwikkeling van het netwerk voor personenvervoer per spoor én het spoorgoederenvervoer. In het Toekomstbeeld OV wordt ook voor het spoorgoederenvervoer aandacht besteed aan de omgevingseffecten van het vervoer per spoor, zoals trillingen, geluid en gevaarlijke stoffen. Daarnaast heb ik voor het spoorgoederenvervoer in 2018 al het Maatregelenpakket spoorgoederen vastgesteld. Ook dit Maatregelenpakket draagt bij aan de doelen van het Toekomstbeeld OV. De ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV, met daarin ook mogelijke maatregelen voor spoorgoederenvervoer, wordt binnenkort naar uw Kamer gestuurd. Daarnaast wordt gewerkt aan een robuuster Basisnet, waarin ook aandacht is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor.

Stoffer

SGP

Vraag:

Wat gaan de bewindslieden doen om ervoor te zorgen dat bio LNG na 2021 een boost krijgt?

Antwoord:

De overstap van LNG naar bio-LNG vind ik een goede ontwikkeling. Ik ondersteun dit dan ook op diverse manieren. Geavanceerde biobrandstoffen, zoals bio-LNG, worden gestimuleerd in het beleid energie vervoer (RED). Vanaf 2022 zal de RED II regelgeving in Nederland in werking treden. Met deze nieuwe regelgeving wil ik een toename van geavanceerde biobrandstof in vervoer realiseren. Daarnaast is in het Klimaatakkoord ook € 200 miljoen voorzien aan ondersteuning voor de productie van geavanceerde brandstof. Dit biedt in toenemende mate kansen voor de LNG-sector om de overstap naar bio-LNG voort te zetten.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Ziet de minister kans om i.v.m. Corona om onderhoud aan sluizen en

bruggen naar voren te halen en zo ja wat is daarvoor nodig in de organisatie I&W, RWS en in de markt?

Antwoord:

Het aanleggen en onderhouden van de infrastructuur in Nederland is essentieel voor een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland, nu en in de toekomst. Daarbij komt dat een goed functionerende Grond-, weg- en waterbouw (GWW) sector zorgt voor veel werkgelegenheid en belangrijk is voor de economie.

Het is in het belang van Nederland om deze bedrijven economisch vitaal te houden, tijdens maar ook na de Coronacrisis.

Daarom doe ik er, binnen mijn verantwoordelijkheid, alles aan om de sector aan het werk te houden. Alle lopende en geplande aanbestedingen zet ik zo veel mogelijk door, waar nodig in aangepaste vorm, om de orderportefeuille van de markt ook de komende perioden vanuit RWS gevuld te houden.

Specifiek voor sluizen en bruggen heb ik u vorig jaar al geïnformeerd over twee pakketten aan maatregelen, respectievelijk 165 mln en 100 mln om de belangrijke knelpunten op het bestaande areaal aan te pakken. Het merendeel was bestemd voor het hoofdvaarwegennet.

Verder heb ik in de begroting 2021 extra middelen vrijgemaakt voor instandhouding. Zo worden de risicoreserveringen à € 470 mln toegevoegd aan de onderhoudsbudgetten. Daarnaast wordt € 44 mln toegevoegd om extra instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren.

Het verder versnellen van beheer en onderhoud en het verder inlopen van uitgesteld onderhoud is, gezien de beschikbare budgetten op dit moment niet mogelijk.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Wil de minister snel duidelijkheid geven over het vlootvervangingsprogramma?

Antwoord:

Vanwege de ervaringen uit het verleden hecht ik aan een zorgvuldig proces bij de vlootvervangingsprogramma's. In aanloop naar het AO maritiem informeer ik u hierover.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Onderhoudscontracten worden steeds meer losgekoppeld van nieuwbouw, waardoor het verdienmodel onder druk komt te staan. Erkent en herkent de minister deze zorg? Wil minister zorgen dat MKB aangehaakt blijft?

Antwoord:

Het beeld dat onderhoud steeds meer wordt losgekoppeld van nieuwbouw herken ik niet.

Zo werken we bijvoorbeeld aan DBM (Design Build en Maintain) contracten waarin zowel de bouw als onderhoud zijn meegenomen. Binnen het transitieprogramma "op weg naar een vitale infrasector" werken we aan een financieel gezonde, productieve sector waar we beheerst met risico's omgaan. Het MKB is belangrijk voor een gezonde en vitale markt.

Het MKB in de infrasector krijgt daarom volop aandacht in dit programma.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Hoe gaat het kabinet zorgen dat er voldoende investeringsruimte blijft in de toekomst?

Antwoord:

Door het kabinet Rutte-III is € 2 miljard in de periode 2018 tot en met 2020 aanvullend beschikbaar gesteld voor infrastructuur. Daarnaast is vanaf 2021 het Infrastructuurfonds met € 100 miljoen per jaar opgehoogd. Hiermee is een inhaalslag in infrastructuur geïnitieerd.

De verwachting is dat de mobiliteit per saldo blijft groeien. We werken weliswaar meer thuis, een ontwikkeling die we toejuichen en stimuleren, maar daartegenover staan factoren die bijdragen aan een toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei. Bovendien zullen de kosten voor beheer, onderhoud en vervangingen een steeds grotere druk op de beschikbare middelen leggen. Eind 2020 informeer ik uw Kamer opnieuw over deze instandhoudingsopgave.

Het is aan een volgend Kabinet om keuzes te maken over de hoogte van de budgetten voor mobiliteit. Zij kunnen gebruik maken van diverse analyses die ter voorbereiding op een nieuw Kabinet zijn gemaakt. Denk aan Kansrijk Mobiliteitsbeleid van de planbureaus en de Brede Maatschappelijke Heroverwegingen.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Is de minister bereid investeringen naar voren te halen in de rijksrederij? Is de minister bereid om haar best te doen om de maritieme sector op deze manier water onder de boot te geven?

Antwoord:

Vanwege de ervaringen uit het verleden hecht ik aan een zorgvuldig proces bij de vlootvervangingsproces. Onderdeel hiervan is de planning en de financiering. Ik verwacht hier vóór de zomer van 2021 meer duidelijkheid over te kunnen geven.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Kan de staatssecretaris een reactie geven op het voorstel van de SGP inz. het passend maken van de TVL voor een gemiddeld bedrijf in de touringcarbranche door andere met een vaste lasten percentage van 42% ipv 33% in de TVL rekening te houden, en door een eenmalige bijdrage voor duurzame bussen te vragen, zodat we deze sector uit de brand kunnen helpen.

Antwoord:

Vanwege de COVID19 crisis is ook de touringcarsector zwaar getroffen. Daarom kan deze sector ook gebruik maken van het algemene steunpakket, waarmee ze onder meer compensatie krijgen voor een deel van hun loonkosten en hun vaste lasten. Ik ben continue in gesprek met de sector.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Wil zij snel duidelijkheid geven over het vlootvervangingsprogramma? Wil zij inzetten op maximale betrokkenheid van het nationale bedrijfsleven, zoals andere EU lidstaten dat ook doen?

Antwoord:

Vanwege de ervaringen uit het verleden hecht ik aan een zorgvuldig proces bij de vlootvervangingsproces. Onderdeel hiervan is dat ik gesprekken voer met de brancheorganisatie marktpartijen, kennisinstellingen en onderzoeksinstituten over de mogelijkheden bij de vlootvervangingsproces. De aanbesteding van de schepen zal ik uitvoeren binnen de geldende

aanbestedingswet- en regelgeving.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

Wat doet het kabinet voor betere treinverbindingen met kleinere steden?

Antwoord:

Het gebruik van het OV in de afgelopen jaren laat zien dat met onder andere programma's als Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, sporendriehoek Noord-Nederland en Traject Oost een flinke verbetering voor de reiziger is en wordt gerealiseerd. Als we verder kijken naar mogelijke verbindingen is het van belang om een goede afweging te maken tussen het aantal reizigers dat erop vooruit gaat en het aantal reizigers dat mogelijk juist te maken krijgen met extra reistijden vanwege een extra stop. De wijze waarop de decentrale overheden inzetten op voor- en natransport en in hoeverre zij bereid zijn om stedelijk te verdichten nabij het knooppunt is mede bepalend voor de kansrijkheid van een verbinding. Dit soort gesprekken voeren we op basis van informatie van ProRail en vervoerders met de regio's zowel in het MIRT als binnen het programma Toekomstbeeld OV. Samen met de OV-sector en decentrale overheden hebben we in februari 2019 de contouren van het Toekomstbeeld OV vastgesteld. Een onderdeel hiervan is de inzet op de kracht van het OV en het verbeteren van de deur-tot-deurreis.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

1. Klopt het dat het doortrekken van de Noord-Zuidlijn door het ministerie van IenW is ingediend in de eerste ronde voor het groeifonds? 2. Hoe zijn volgens minister en staatssecretaris de verhoudingen tussen het mobiliteitsfonds en het groeifonds? 3. Vinden minister en staatssecretaris het wenselijk dat aan 2 tafels met verschillende verdeelsleutels besluiten worden genomen over grote infrastructuurprojecten?

Antwoord:

De minister van EZK heeft u recent geïnformeerd over het Groeifonds. In de kamerbrief van 30 oktober jl. is aangegeven dat er tot 1 januari geen mededelingen kunnen worden gedaan over ingediende projecten.

In de in december 2019 verschenen groeistrategie van EZK constateert het kabinet dat er aanleiding is voor extra investeringen om het verdienvermogen van Nederland te versterken. Het Nationaal Groeifonds (NGF) vloeit voort uit deze groeistrategie. Het voorstel van het kabinet is dat het NGF additionele investeringen in terreinen die leiden tot een hoger verdienvermogen mogelijk maakt. Een van deze terreinen betreft de fysieke infrastructuur. Het NGF heeft dus een ander perspectief dan het Mobiliteitsfonds (MF).

Noch in het NGF, noch in het MF, is er sprake van verdeelsleutels. In het MF staat de opgave op het gebied van mobiliteit centraal. Daarbij kijken we ook naar de relatie met andere opgaven, zoals klimaat en woningbouw. In het NGF gaat het primair om de bijdrage aan het structureel verhogen van het groeivermogen.

Wassenberg, F.P. PvdD

Vraag:

Waarom geen harde doelen stellen om aantal kachels en stookuren terug te brengen?

Antwoord:

Het Schone Lucht Akkoord heeft als doel om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van Nederlandse bronnen. Om deze doelstelling te halen is emissiereductie van alle bronnen van belang, zo ook voor houtstook. Samen met decentrale overheden zetten we in op verschillende maatregelen waaronder communicatie en aanscherping van Europese emissie-eisen voor nieuwe kachels. Voor bestaande kachels en open haarden bestaan geen Europese emissie-eisen. Onder de Crisis- en Herstelwet en straks de Omgevingswet zijn er mogelijkheden om lokaal eisen te stellen aan de uitstoot van houtrook. In de pilot houtstookvrije en/-arme wijken van het Schone Lucht Akkoord, wordt geëxperimenteerd met wat er juridisch en technisch mogelijk is om de uitstoot van particuliere houtstook op lokaal niveau te reguleren. Daarbij wordt ook gekeken naar de uitvoerbaarheid en de consequenties voor mensen.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Waarom wordt er geen jaarlijks reductiedoel vastgesteld voor het aantal verpakkingen?

Antwoord:

In het beleid voor een circulaire economie staat de R-ladder centraal. Daarbij is preventie (Reduce) de belangrijkste stap, gevolgd door hergebruik (Reuse) en recycling. Mijn beleid is erop gericht om de hoeveelheid plastic dat afval wordt, te verminderen en hergebruik mogelijk te maken. Ik zal hier ook op terugkomen in het kader van de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in het schriftelijk overleg plastic en textiel, voorafgaand aan het AO Circulaire Economie op 2 december.

Zoals eerder in antwoord op Kamervragen van het lid Van Esch (18 sept 2020) aangegeven kan een reductiedoel niet aan producenten van plastic gezamenlijk worden opgelegd, zoals we dat doen met recycledoelen.

Ik wil, onder andere via de implementatie van de SUP richtlijn, vooral ook inzetten op het stimuleren van reductie en hergebruik. Via deze richtlijn worden o.a. verschillende plastic producten voor eenmalig gebruik verboden. Daarnaast start ik een nadere verkenning naar maatregelen die bijdragen aan het verder sluiten van de kunststofketen en het realiseren van hergebruik. Ook werk ik in het kader van het Nederlandse en het Europese Plastic Pact op vrijwillige basis met alle partijen uit de keten samen aan preventie, meer hergebruik en beter recyclebare plastic verpakkingen. Daarbij zijn tevens reductiedoelen opgenomen.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Wil de minister pleiten bij de internationale maritieme organisaties voor een einde aan de zogeheten 'open loop scrubbers'?

Antwoord:

In de International Maritime Organization (IMO) zijn in 2008, op basis van de toentertijd beschikbare wetenschappelijke kennis, criteria afgesproken op basis waarvan lozing van waswater van scrubbers is toegestaan. Nederland zet met andere Europese lidstaten in de IMO in op strenge maar haalbare maatregelen om het mariene milieu te beschermen. Door deze inzet is onlangs in de IMO besloten opnieuw de lozingscriteria te evalueren. Uit deze evaluatie moet blijken of aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld een verbod op lozing en de facto een einde aan de zogeheten 'open loop scrubbers' wetenschappelijk beargumenteerd kunnen worden. Nederland heeft het RIVM gevraagd hiervoor expertise te verlenen. Ik verwacht de

resultaten van de evaluatie en IMO-besluitvorming hierover niet eerder dan 2022.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Het versnipperen van autobanden en het storten in de natuur is verboden. Versnipperen, uitstrooien op kunstgrasvelden, waar het alsnog in de natuur komt is toegestaan. Dat is vreemd, omdat er goede alternatieven zijn. Graag verneem ik een reactie hierop.

Antwoord:

Sportverenigingen hebben een zorgplicht om verontreiniging vanuit rubberkorrels naar het milieu te voorkomen. Desalniettemin ben ik van mening dat eenmalig hergebruik van banden nog niet in lijn is met een circulaire economie en dat we dus moeten werken aan alternatieven voor zowel de grasvelden als verwerking van de banden. Ik heb dit jaar in samenwerking met de minister voor Medische Zorg en Sport een verkenning laten uitvoeren naar mogelijkheden om kunstgrasvelden te verduurzamen. Er worden inderdaad alternatieven ontwikkeld, waaronder velden waarop toepassing van instrooi materialen zoals rubbergranulaat niet nodig is. Het gebruik van verschillende typen instrooi materialen en de beschikbaarheid van alternatieven heb ik bij de verkenning betrokken. Ik zal u nog dit jaar informeren over de uitkomsten en mijn reactie daarop.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Waarom is er wel een boete voor het weggooien van ballonnen op straat, maar niet voor het loslaten van helium-ballonnen?

Antwoord:

Gemeenten kunnen het oplaten van ballonnen reguleren via de Algemene Plaatselijke Verordening. Daarbij kunnen zij ook boetes instellen. Uit onderzoek van Stichting de Noordzee blijkt dat het aantal gemeenten waarin een verbod van kracht is flink stijgt: van 5% in 2018 naar 41% in 2020. In het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie en vanuit het algemene streven naar een circulaire economie en het voorkomen van zwerfafval zet ik mij ervoor in om de problematiek van ballonresten in het milieu onder de aandacht te brengen bij gemeenten. Daarnaast voer ik als onderdeel van de implementatie van de wegwerpplastics richtlijn producentenverantwoordelijkheid voor ballonnen in. Hierdoor moeten producenten mee betalen aan de kosten voor het opruimen van zwerfafval en bewustwordingsmaatregelen.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Zou de staatssecretaris meer ruimte kunnen geven in toekomstige begrotingen om de kosten voor spoorgoederenvervoer te verlagen?

Antwoord:

Het stimuleren van het goederenvervoer over spoor vinden we van groot belang. Hier is permanent aandacht voor, onder andere door gesprekken met de sectorpartijen. Eerder is het maatregelenpakket spoorgoederen gepresenteerd, met daarin €70 miljoen subsidie voor de spoorgoederensector. Bij eventuele verdere maatregelen moet rekening worden gehouden met een gelijk speelveld tussen verschillende modaliteiten en verschillende landen. Daarnaast wordt in het Toekomstbeeld OV en in de context van het MIRT ook gekeken naar spoorgoederenvervoer. De ontwikkelagenda van dit

Toekomstbeeld OV wordt binnenkort met uw Kamer gedeeld. Daarnaast spreken we met uw Kamer op 7 december in het Notaoverleg MIRT over investeringsbeslissingen, waaronder in het goederenvervoer.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Wat kunt u doen, mede aan de hand van het voorbeeld van verwerking van kobalt, om een gelijk speelveld te behouden in Nederland?

Antwoord:

Ik acht een gelijk speelveld met gelijke kansen voor competitie tussen bedrijven essentieel voor een goede werking van de interne markt. Het voorbeeld van kobalt werd in deze context genoemd, een kritiek materiaal dat nog onmisbaar is voor veel innovatieve toepassingen in de energietransitie en de circulaire economie. De Transitieagenda voor een Circulaire Maakindustrie bevat diverse activiteiten die moeten leiden tot recycling van waardevolle materialen uit afval, waaronder kritieke materialen als kobalt. Het behoud van kritieke materialen in Nederland en de EU is van belang voor onze voorzieningszekerheid. Daarom ben ik blij dat in het recente EU Actieplan Kritieke Materialen erop wordt ingezet om primaire kritieke grondstoffen te behouden door circulair productontwerp en innovatie.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Zijn er mogelijkheden om bijvoorbeeld het verplichte bijlageformulier digitaal te verzenden naar het land waar het afval naartoe gaat, in afwachting van de herziening van de EVOA?

Antwoord:

Op dit moment moet het zogenoemde "Bijlage 7" formulier bij het transport van ongevaarlijk afval, bij het transport zelf aanwezig zijn. Het hoeft dus niet vooraf aangeleverd te worden bij de ILT. Ik zou dat graag willen veranderen, maar daarvoor is een herziening van de EVOA vereist waarvoor ik mij in Europees verband inzet. Ik kan exporteurs hier nu niet op een andere manier toe verplichten. Incidenteel dienen exporteurs zelf een EVOA-kennisgeving in voor transporten waarvoor dat formeel niet is vereist, omdat zij zo vooraf duidelijkheid krijgen over de wijze waarop de betrokken bevoegde gezagen met dit transport om zullen gaan. Daarnaast hebben de grootste exporteurs nu het initiatief genomen om, samen met de ILT, een systeem op te zetten waarin zijn alle transporten melden, ook die m.b.t. bijlage 7. Dergelijke initiatieven juich ik toe.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

De motie van de VVD is gericht op bestrijding van legionella terwijl de minister meer inzet op preventie. Wellicht kan de minister hier iets over zeggen met zicht op het WGO Water?

Antwoord:

Preventie van legionella komt overeen met bestrijding ervan. Door bestrijding aan de voorkant wordt voorkomen dat legionella terecht kan komen in het water dat wordt gebruikt. In het verlengde van de initiatiefnota van kamerlid Ziengs en de recente motie van de kamerleden Laçin en Van Brenk, loopt momenteel een onderzoek naar nieuwe mogelijkheden voor legionellabestrijding en de (mogelijke) belemmeringen die er zijn om deze in de praktijk toe te passen.

Hierbij zijn brancheorganisaties betrokken. Dit onderzoek wordt in het voorjaar van 2021 afgerond.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Wat gaat de staatssecretaris doen aan de extra eisen die worden opgelegd aangaande het spoorgoederen vervoer die niet de veiligheid dienen, maar wel extra kosten met zich meebrengen?

Antwoord:

Het spoorgoederenvervoer is van belang en moet op een veilige manier plaatsvinden. Bij extra eisen aan spoorgoederenvervoerders kijk ik altijd zorgvuldig of dit passend en effectief is. Dat doe ik in nauw overleg met alle betrokken partijen. Daarbij vind ik het belangrijk dat een gelijk speelveld geborgd blijft met de andere modaliteiten, zoals binnenvaart en/of vervoer over de weg.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

In hoeverre is het definitief handelingskader PFAS ook daadwerkelijk definitief?

Antwoord:

In december wordt nog een aantal onderzoeken opgeleverd. Mede op basis daarvan zal in afstemming met alle betrokken partijen het definitieve handelingskader worden opgesteld. Dat kader wordt daarmee definitief en zal de basis vormen voor omzetting in wet- en regelgeving.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Is de inkoop van de overheid zo in te richten dat er een extra stimulans gaat ontstaan om circulaire producten in te kopen?

Antwoord:

Op verschillende manieren wordt circulair inkopen gestimuleerd. Het bekijzen van externe effecten bij inkoop stimuleert overheden om voor circulaire en klimaatneutrale oplossingen te kiezen. Daarom is de afgelopen twee jaar met Rijkswaterstaat, ProRail en de andere overheden een instrumentarium voor CO2-schaduwbeprizing ontwikkeld en toegepast. Dit leidde er ook toe dat steeds meer overheden zich certificeren op de CO2-prestatieladder en dat zorgt voor bewustwording, monitoring en concrete, niet-vrijblijvende actie voor circulaire economie en klimaat. Binnen de rijksoverheid wordt gewerkt aan de realisatie van 10 circulaire inkoop-categorieën in 2023 en aan het circulair beheren van de kantoren. Met Rijkswaterstaat en ProRail wordt toegewerkt naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten. Daarnaast nemen in een aantal kansrijke domeinen koplopende organisaties deel aan buyer groups circulair en klimaatneutraal inkopen, gericht op specifieke sectoren zoals grond-, weg- en waterbouw, bouw, textiel en ICT. Door samen op te trekken ontstaat een sterker effect naar de markt en wordt het leren versneld. Het kabinet is verder bezig met een nieuw plan voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) voor de komende vijf jaar, mede gericht op circulair inkopen. Daarin zullen we de effectieve instrumenten en activiteiten uit het huidige plan voortzetten, en op een aantal manieren versterken. Ik zal u hierover begin 2021 informeren.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Pakt het RIVM bij het vaststellen van normen ook bestaande normen uit andere landen mee?

Antwoord:

Ja, zo mogelijk worden normen gebaseerd op Europese regelgeving, mede vanuit het oogpunt van een gelijk speelveld in de EU. Wanneer Europese normen (nog) ontbreken en er behoefte is aan nationale normen, wordt gekeken naar toxicologische en ecologische informatie die internationaal beschikbaar is, waaronder informatie over normen in het buitenland. Buitenlandse normen zijn echter niet altijd een-op-een van toepassing op een Nederlandse context.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Is er voldoende tijd voor het toepassen van alternatieven voor verboden PFAS voor ondernemers?

Antwoord:

Het op de markt brengen van stoffen is geregeld in de Europese verordening REACH. Als daarin de markttoelating voor een stof wordt ingeperkt, dan gaat dat niet van de ene op de andere dag maar daar gaan jaren overheen. Over het voorstel waar we nu aan werken om het op de markt brengen van niet-essentiële producten met PFAS te beperken, wordt naar verwachting in 2023 besloten. Daarbij zal ook binnen die restrictie goed worden gekeken naar de aanwezigheid van alternatieven en zo nodig wordt voor specifieke toepassingen een langere overgangstermijn opgenomen in de restrictie. Zo krijgt een bedrijf inderdaad tijd om over te schakelen op veiliger alternatieven. Een studie van het Europees Chemicaliënagentschap eerder dit jaar heeft aangetoond dat dit mechanisme een belangrijke stimulans is voor innovatie.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Wat zijn de effecten op de luchtkwaliteit van bestaand beleid op stikstof en CO2?

Antwoord:

Luchtkwaliteit is nauw verweven met andere beleidsdoelen. Het Klimaatakkoord en de stikstofaanpak zorgen ook voor gezondheidswinst door schonere lucht. Zo dragen bijvoorbeeld de mobiliteitsmaatregelen en de beoogde sluiting van kolencentrales uit het Klimaatakkoord bij aan een vermindering van de blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide. Bij de doorrekening van het Schone Lucht Akkoord zijn en worden de effecten van de maatregelen uit de stikstofaanpak en het Klimaatakkoord op luchtkwaliteit doorgerekend. Daarnaast staan in de GCN rapportage 2020 die onlangs is gepubliceerd door het RIVM, de totale effecten van al het vaststaand beleid op de luchtkwaliteit.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek van de ILT naar het plastic dat naar Turkije of andere landen verdwijnt, maar wel wordt meegerekend in de Nederlandse cijfers voor ingezameld plastic voor recycling?

Antwoord:

Momenteel onderzoekt de ILT de export van kunststof en de ILT heeft met de bestemmingslanden Turkije, Maleisië en Vietnam hiervoor gegevens uitgewisseld. Ik verwacht de uitkomsten van dit onderzoek begin 2021. Ik zal uw Kamer hierover informeren.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Wat gaat de staatssecretaris doen om perverse prikkels voor afvalscheiding tegen te gaan?

Antwoord:

Bij wijzigingen in het inzamelsysteem voor afval, zoals de overgang naar gedifferentieerde tarieven (diftar), ontstaan soms ongewenste effecten, zoals afvaldumpen of afval in de verkeerde bak. De ervaring is dat goede communicatie en dienstverlening naar de burger essentieel zijn om zo'n wijziging goed te laten verlopen en dat deze ook daarna aandacht blijven vragen. Dit gaat dan bijvoorbeeld om communicatie op systeemniveau zoals over het inzamelingsstelsel en hoe dit werkt, maar ook over welk afval waar en hoe moet worden gescheiden, zoals heldere informatie over wat wel en niet in de GFT-bak mag. Momenteel doe ik onderzoek naar 'best practices' om gemeenten te ondersteunen als zij diftar willen invoeren, ook ondersteun ik hen bij hun communicatie.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Ten aanzien van spoor wil ik graag aandacht vragen voor open data. Hier kunnen nog grote stappen in gezet worden. Welke inspanning gaat de staatssecretaris hiervoor verrichten?

Antwoord:

Zoals is toegezegd aan uw Kamer, wordt een hoofdlijnennotitie open data opgesteld waarin nut, noodzaak en proportionaliteit van regelgeving uitgewerkt wordt. De regelgeving – een algemene maatregel van bestuur (AMvB) op basis van de Wet Personenvervoer 2000 - moet getoetst worden aan onder meer de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), de Mededingingswet en aan aspecten van bedrijfsvertrouwelijkheid. In overleg met de sector, heb ik besloten de toetsingsmomenten al zoveel mogelijk in het kader van de hoofdlijnennotitie uit te voeren in plaats van in het AMvB-traject. Het voordeel is dat de betrokken partijen in een vroeg stadium stap voor stap in het proces worden meegenomen. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 30 oktober 2020, waarin ik aangeef dat de hoofdlijnennotitie in de loop van het voorjaar van 2021 gereed is.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Zijn er aanvullende maatregelen nodig voor het Schone Lucht Akkoord en bent u bereid hier onderzoek naar te doen?

Antwoord:

Bij het opstellen van het Schone Lucht Akkoord heeft het RIVM becijferd dat met het huidige pakket aan maatregelen de doelen van het akkoord binnen bereik liggen. Het doel van het Schone Lucht Akkoord is om 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 te behalen, voor de gezondheidseffecten afkomstig van binnenlandse bronnen. Begin 2021 publiceert ik de uitvoeringsagenda, waarin afspraken worden gemaakt over de implementatie van het Schone Lucht Akkoord. Ook publiceren gemeenten en provincies hun uitvoeringsplannen met aanvullende maatregelen. Vervolgens berekent het RIVM de effecten van al deze uitgewerkte plannen tezamen. Daaruit zal blijken in hoeverre de uitvoering op koers ligt om de doelen in 2030 te halen en of eventueel extra maatregelen nodig zijn.