

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de minister 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 2020 (35300-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020 (35300-A).**

Kamerlid Politieke Vraag en Antwoord

Brenk, C.M.
van partij
50PLUS

Vraag:

Hoe wil de minister het aantal verkeersslachtoffers onder ouderen, fietsers en scootmobiel terugdringen?

Antwoord:

Het toenemende aantal slachtoffers onder oudere fietsers en scootmobielrijders vind ik ook zorgwekkend. Door de vergrijzing zal deze groep kwetsbare deelnemers alleen maar groter worden. Vooral een scootmobiel is vaak een laatste middel voor ouderen om nog enigszins mobiel te zijn.

Wat hiervan de consequenties voor verkeersveiligheid zijn, krijgen we steeds beter in beeld, ook middels de risicoanalyses. Dit is altijd een combinatie van het gedrag van de gebruiker, het voertuig zelf en de infrastructuur.

Ondertussen heb ik al een aantal acties in gang gezet:

- Zo worden er praktische handvatten voor seniorvriendelijk wegontwerp ontwikkeld waar gemeenten en provincies mee aan de slag kunnen. Ik betrek hierbij ook actief de ouderenbonden en Ieder(in).
- Dit najaar organiseert het Kennisnetwerk SPV een themabijeenkomst over ouderen en mensen met een beperking.
- Daarnaast zal SWOV komend jaar nog een onderzoek uitvoeren naar randvoorwaarden waaraan scootmobielen moeten voldoen voor veilig gebruik. Deze randvoorwaarden kunnen worden gebruikt voor een aanscherping van de eisen. Daarnaast kunnen de uitkomsten gemeenten helpen bij een verantwoorde keuze van de scootmobielen die namens hen worden verstrekt.
- Omdat veel ouderen betrokken zijn bij een verkeersongeval op de fiets heb ik het programma Doortrappen speciaal gericht op oudere fietsers. Dat programma biedt allemaal handvatten voor veilig fietsen, zoals een keuzewijzer fiets.
- Verder laat ik SWOV volgend jaar onderzoek doen naar de oudere fietser om meer inzicht te krijgen in de factoren die een rol spelen bij ongevallen. Volgend jaar verwacht ik de resultaten.

Brenk, C.M.
van 50PLUS

Vraag:

Bouwers staan helemaal niet meer zo te springen om in zee te gaan met RWS. Is dat niet een recept voor nog meer achterstand? Graag een reactie.

Antwoord:

Op 2 september jl heb ik uw Kamer geïnformeerd over de vraag of de marktdynamiek effect heeft op het uitstellen van onderhoud en of dit leidt tot problemen met de veiligheid van de infrastructuur [RWS-2019/31569]. Op dit moment hebben we voor de onderhoudswerkzaamheden nog voldoende inschrijvers, waarbij ook nog steeds sprake is van concurrentie in de aanbidding van partijen. Bij de grote complexe projecten zie ik wel een daling van het aantal inschrijvers. Op dit moment zie ik niet dat de marktdynamiek gevolgen heeft voor de onderhoudswerkzaamheden.

Brenk, C.M. van 50PLUS **Vraag:**

Uit bericht van SWOV blijkt dat er een stijging is in het aantal ongelukken op de snelwegen en dat er een gebrek is aan handhaving. Het SWOV stelt dat de handhaving geïntensiveerd dient te worden. Graag een reactie van de minister.

Antwoord:

Verkeershandhaving is een van de belangrijke pijlers voor verkeersveiligheid, naast educatie en infrastructuur. De inzet van de politie blijft er op gericht om het aantal staande houdingen te verhogen. Ik heb kennisgenomen van dit rapport en zal de conclusies nader bestuderen en bespreken met mijn ambtgenoot van Justitie en Veiligheid, die verantwoordelijk is voor het beleid rondom verkeershandhaving door OM en politie.

Zoals ik u vorig jaar heb gemeld werkt Rijkswaterstaat aan een verdubbeling van het aantal weginspecteurs met BOA-bevoegdheid van 50 naar 100 in 2020. Daarmee draagt Rijkswaterstaat bij aan het aanpakken van onveilige verkeerssituaties en het bestrijden van onnodig oponthoud. Dat is ook al terug te zien in het aantal boetes voor het "huftergedrag" waar u aan refereerde zoals het negeren van het rode kruis. In 2018 schreven de Rijkswaterstaat BOA's 1653 boetes voor rood kruis uit. Dit jaar tot en met september bijna 2600.

Daarnaast blijf ik investering in veiligheid op rijkswegen onder andere door een veilige inrichting van bermen en met aanlegprojecten waarmee we niet alleen de doorstroming verbeteren maar ook de verkeersveiligheid.

Brenk, C.M. van 50PLUS **Vraag:**

Garandeert de minister dat de veiligheid niet in het geding komt als zij kiest voor "laaghangend fruit" bij uitgesteld en achterstallig onderhoud?

Antwoord:

Veiligheid staat voor mij voorop. Het urgente onderhoud zit reeds in de programmering opgenomen. Daar waar uitgesteld onderhoud om dreigt te slaan naar achterstallig onderhoud of de veiligheid in het geding dreigt te komen neem ik direct maatregelen. Ik heb met de impuls voor onderhoud op vaarwegen extra middelen beschikbaar gesteld voor maatregelen waar de gebruiker direct profijt van heeft. Het pakket bestaat uit maatregelen waardoor bijvoorbeeld het schutproces bij een sluis betrouwbaarder en sneller kan worden uitgevoerd en schippers minder oponthoud hebben. Ook enkele steigers en aanlegplaatsen worden weer bereikbaar.

Brenk, C.M. van 50PLUS **Vraag:**

Is het een optie om de onderbesteding van 2019 en 2020 te gebruiken als aanvulling op de 100 miljoen extra die reeds zijn vrijgemaakt voor beheer en onderhoud?

Antwoord:

Niet bestede middelen uit het Infrastructuurfonds die bestemd zijn voor projecten kunnen niet voor andere projecten of onderhoudswerkzaamheden worden aangewend. De middelen zijn namelijk in latere jaren nodig om de projecten uit te voeren. RWS onderzoekt momenteel of met de huidige capaciteit nog meer onderhoudsprojecten op korte termijn kunnen worden versneld. Daarvoor zouden middelen voor beheer en onderhoud met een kasschuif uit latere jaren naar voren moeten worden gehaald. Ik informeer u over de uitkomsten van het onderzoek voor het NO MIRT.

Brenk, C.M. van 50PLUS

Vraag:

Kan de staatssecretaris een reactie geven op de uitspraak van het College voor de Rechten van de mens dat Arriva, mensen met een lichamelijke beperking discrimineert?

Antwoord:

Ik heb contact gezocht met Arriva over de klacht dat blinden en slechtzienden niet op alle stations waar Arriva stopt losse, anonieme treinkaarten kunnen kopen. Het College voor de Rechten van de Mens oordeelt (onder meer) over zaken met betrekking tot discriminatie van mensen met een handicap of chronische ziekte. Op grond van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte moeten mensen met een beperking onbelemmerd van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Arriva heeft mij aangegeven mogelijkheden voor verbetering te onderzoeken om die ook te realiseren.

Pater-Postma, W. de CDA

Vraag:

Kan de minister in gesprek met haar collega minister van Justitie en Veiligheid om verkeershandhaving door de politie op asociaal gedrag meer prioriteit te laten krijgen?

Antwoord:

De minister van JenV is verantwoordelijk voor het beleid rondom verkeershandhaving door OM en politie. De aanpak van verkeersveelplegers is, naast rijden met alcohol, rijden door rood licht, te hoge snelheid en afleiding, één van de prioriteiten binnen de verkeershandhaving. De inzet van de politie blijft er bovendien op gericht het aantal staandehoudingen te verhogen.

Ik ben voortdurend in overleg met de minister van JenV over wat we kunnen doen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zoals ik u vorig jaar heb gemeld werkt Rijkswaterstaat aan een verdubbeling van het aantal wegininspecteurs met BOA-bevoegdheid van 50 naar 100 in 2020. Daarmee draagt Rijkswaterstaat bij aan het aanpakken van onveilige verkeerssituaties en het bestrijden van onnodig oponthoud. Dat is ook al terug te zien in het aantal boetes voor het "huftergedrag" waar u aan refereerde zoals het negeren van het rode kruis. In 2018 schreven de Rijkswaterstaat BOA's 1653 boetes voor rood kruis uit. Dit jaar tot en met september bijna 2600.

Pater-Postma, W. de CDA

Vraag:

Hoe kijkt de minister er naar om te allen tijden de matrixborden in te zetten voor het aangeven van de juiste snelheden om onduidelijkheid te voorkomen?

Antwoord:

De maximumsnelheid in Nederland is 130 km/u. Op diverse snelwegen geldt een snelheid van 100 of 120 km/u of mag alleen 's avonds of 's nachts 130 km/u worden gereden. De borden langs de weg geven aan hoe hard gereden mag worden. Sinds 2014 staan er bovendien ook maximumsnelheden aangegeven op de hectometerbordjes naast de weg. De essentie van de matrixborden is juist om afwijkende situaties aan te geven.

Matrixborden zijn niet op alle wegen aanwezig, bovendien kunnen niet alle matrixborden snelheden van 100 km/u of hoger aangeven. Dit komt omdat ze bedoeld zijn voor bijzondere snelheidslimieten, zoals tijdelijke snelheidsverlagingen bij werkzaamheden of files die extra aandacht vragen.

Wel zal ik op de matrix-tekstborden aandacht vragen voor het rijden van de juiste snelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Pater- Postma, W. de	CDA	Vraag: Is de minister bereid om een tandje bij te zetten door de camera's van RWS in te zetten om door heel Nederland appen achter het stuur te kunnen detecteren? Antwoord: Ik zal in overleg treden met mijn collega van JenV, die verantwoordelijk is voor het handhavingsbeleid, om te kijken wat financieel, technisch en juridisch uitvoerbaar is.
Pater- Postma, W. de	CDA	Vraag: Er zijn meer dan 20.000 verlopen rijbewijzen. Per maart 2020 moet het aantal verlopen rijbewijzen weer terug zijn op een genormaliseerd niveau. Wat bedoelt de minister met een genormaliseerd niveau? Antwoord: Er is sprake van een genormaliseerd niveau van het aantal verlopen rijbewijzen als er niemand door toedoen van het CBR met een verlopen rijbewijs wordt geconfronteerd. Dat neemt niet weg dat er verlopen rijbewijzen kunnen zijn. Zoals ook aangegeven door het CBR in de herijkte productieprognose die ik u op 10 september jl. heb toegestuurd zijn er in een normale situatie (2018 en eerdere jaren) zo'n 4.000 tot 5.000 verlopen rijbewijzen in het totaal aantal lopende aanvragen bij het CBR. Dit komt bijvoorbeeld omdat klanten bewust wachten met het opvolgen van de verwijzing naar een arts of specialist totdat zij als gevolg van een medische ingreep weer gezond genoeg zijn om te rijden of omdat zij hun aanvraag te laat indienen.
Pater- Postma, W. de	CDA	Vraag: Kan er extra toelichting gegeven worden op de 3 opties die staan vermeld in de brief over de extra compensatie van de gedupeerden bij het CBR? Kan bij optie 2 worden aangegeven wat er precies verruimd kan worden bij de hoogte van de vergoeding? Antwoord: De verruiming van het mandaat van de klantenservice van het CBR (optie 2) houdt in dat de volgende kosten voor compensatie door het CBR in aanmerking komen, aanvullend op wat reeds wordt gecompenseerd: extra reiskosten indien met OV is gereisd, twee extra rijlessen voor examenkandidaten die gedupeerd zijn door de lange doorlooptijden en overige aantoonbare kosten veroorzaakt door de problemen bij het CBR. Het CBR kan deze verruiming binnen enkele weken oppakken door de klantenservice extern te versterken. Optie 1 is een zogenoemde onverplichte tegemoetkoming, bedoeld voor het compenseren van geleden leed in situaties waarin weinig tot geen mogelijkheden bestaan om op een andere manier compensatie te krijgen. Die mogelijkheden zijn er hier wèl. Optie 2 onderscheidt zich vooral van de opties 1 en 3 doordat bij die opties er aanzienlijk meer tijd nodig om de uitvoering voor te bereiden. En dat er maatwerk wordt geboden.
Amhaouch, M	CDA	Vraag: Wat is de laatste stand van zaken m.b.t. de gesprekken met private partners en NGO's om synthetische kerosine concurrerend te maken? Antwoord: Er zijn afgelopen jaar concrete stappen gezet op het gebied van synthetische kerosine. Zo wordt er onder ander gewerkt aan een pilot

door onder meer de Schiphol Group voor synthetische kerosine (via direct air capture) bij Rotterdam-The Hague Airport. Daarnaast onderzoek ik momenteel de wenselijkheid van een bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen voor de luchtvaart. Hierbij wordt ook gekeken hoe de productie en het gebruik van synthetische kerosine gestimuleerd kan worden.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Spoorverbinding Amsterdam - Brussel: wat gaat de staatssecretaris doen om deze treinverbinding te verbeteren?

Antwoord:

Sinds de IC Brussel over de hogesnelheidslijn rijdt, is er sprake van een reistijdwinst van ongeveer 30 minuten. Samen met de Eurostar en Thalys rijden er nu elke dag ruim dertig treinen naar Brussel en vice versa. Tegelijkertijd zet ik in op een robuustere verbinding tussen Amsterdam en Brussel, zodat deze voor de reiziger nog aantrekkelijker wordt. NS en ProRail werken aan het verder verbeteren van de prestaties op de hogesnelheidslijn. Dit gebeurt op de korte termijn door middel van de operationele maatregelen uit het gezamenlijke verbeterprogramma onder de concessie. Daarnaast heb ik voor de middellange termijn €60 mln. beschikbaar gesteld voor prestatieverbetering op de HSL. Verder verwacht ik een positief effect van de introductie van nieuwe treinen van NS: de Intercity Nieuwe Generatie.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Welke innovaties hebben prioriteit bij het kabinet? Bestaat er een mobiliteitsinnovatieagenda? Hoe gaat het kabinet stimuleren dat deze innovaties worden versneld?

Antwoord:

IenW is een kennisintensief departement, waar volop wordt ingezet op innovatie. IenW werkt daarbij samen met zowel kennispartners, als bedrijfsleven en andere overheden. We zetten intensief in op het missie gedreven innovatiebeleid in het kader van de topsectoren. Daarnaast stimuleren we het versnellen van innovaties. Dit doen we in de 2-jaarlijkse Innovatie Expo en een groot aantal projecten. We werken aan het verder testen en ontwikkelen van de zelfrijdende auto en bieden wettelijke ruimte om dit op een veilige manier mogelijk te maken. In de logistiek lopen verschillende projecten, zoals smart logistics, truck platooning en smart shipping. Ook het project Talking Traffic (doorstroming met slimme VRI's) is een Nederlandse ontwikkeling waar vanuit het buitenland met grote belangstelling naar gekeken wordt. Daarnaast ben ik, in het kader van duurzame luchtvaart, gestart met het programma Hybride Elektrisch Vliegen en worden eerste testen gedaan met het inzetten van drones bij inspecties en verkeersmanagement. Op het gebied van toekomstbestendige mobiliteit worden in het kader van MaaS (Mobility as a Service) een 7-tal regionale pilots gestart. De inzet is om niet alleen te beproeven in pilots maar waar mogelijk direct te werken aan opschaling en brede toepassing. Dit is ook onderdeel van de MIRT afspraken.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de combinatie van personen- en vrachtvervoer over het spoor voor bevoorraden van binnensteden?

Antwoord:

Deze zomer hebben wij u de Goederenvervoeragenda gestuurd (10 juli). Eén van de prioritaire thema's binnen deze agenda is 'Duurzame en

efficiënte Stadslogistiek'. Het gaat dan onder meer om de vermindering van het aantal verkeersbewegingen en verduurzaming van de vervoersmiddelen. Het ontwikkelen van goede logistieke concepten voor stedelijke distributie is daarbij een van de oplossingsrichtingen. De combinatie personen- en vrachtvervoer via spoor voor het bevoorraden van binnensteden kan hieraan bijdragen. Het is aan marktpartijen of zij voor deze combinatie concepten kunnen ontwikkelen.

Amhaouch,
M CDA

Vraag:

Hoe wil de staatssecretaris ervoor zorgen om andere reizigers dan studenten uit de spits te krijgen, bijvoorbeeld door tarieven? Hoe wil de staatssecretaris ervoor zorgen automobilisten uit de auto en in de trein te krijgen? Maak hiervoor een plan.

Antwoord:

In de spits is het vaak erg druk in de trein. Ik zet actief in op het beter benutten van de bestaande capaciteit en op vraagsturing. Zo is er getest met spitsmijdenapps, waarbij ov-reizigers werden gestimuleerd om bewuster en flexibeler te reizen. Met de app kunnen reizigers punten sparen wanneer ze reizen in minder volle spitsstreinen of buiten de spits. Daarmee kunnen ze bijvoorbeeld koffie op het station of korting bij de lokale horeca krijgen. Daarnaast werk ik via het Toekomstbeeld OV en in het kader van het MIRT aan extra capaciteit op het spoor. Ik heb eerder in het AO Spoor aan dhr. Amhaouch toegezegd dat ik met regionale overheden in gesprek ga om tot een actieplan te komen voor de onderwijsaanpak, gericht op spreiding van studenten in de ov-spits. Ik zal u via de MIRT-brief nader informeren.

Om niet alleen studenten, maar ook andere treinreizigers beter te spreiden, heb ik in het Klimaatakkoord afgesproken dat vervoerders voorstellen kunnen doen voor pilots met vraagsturing op specifieke drukke trajecten, waarbij prijssturing één van de mogelijkheden is. In lijn daarmee heb ik NS de ruimte gegeven om met voorstellen te komen om de drukte in de hyperspits te verminderen met als belangrijkste voorwaarde dat voorstellen samen met reizigersorganisatie moeten worden opgesteld.

Op uw vraag hoe ik automobilisten verleid om met het ov te reizen, zeg ik: via snel, betrouwbaar en comfortabel OV.

Amhaouch,
M CDA

Vraag:

Hoe staat het met private bekostiging van infrastructuur die samen met provincies zou worden opgepakt? Zodat er niet alleen rijks geld nodig is.

Antwoord:

De opgaves op het vlak van bereikbaarheid zijn ook de komende jaren aanzienlijk. De financiële ruimte om onze ambities waar te maken is echter beperkt. Daarom kijkt dit kabinet samen met betrokken partijen breed naar mogelijkheden voor alternatieve bekostiging. Gekeken wordt onder andere of baathebbers van infra-investeringen ook een bijdrage kunnen leveren. Eerder dit jaar is de studiegroep Alternatieve Bekostiging ingesteld. Samen met onder andere departementen, het CPB en regionale partijen worden opties voor alternatieve bekostiging in kaart gebracht. Oplevering van de conclusies is voorzien in de eerste helft van 2020.

Pater-
Postma, W.
de CDA

Vraag:

Is het de staatssecretaris gelukt om de 5 miljoen, genoemd in de voorjaarsnota 2019 om asbest te verwijderen en zonnepanelen te installeren, te besteden? Zo nee, wat gaat de staatssecretaris er dan mee doen?

Antwoord:

Op dit moment zijn we nog bezig met het uitwerken van de definitieve bestemming voor de € 5 miljoen onder het kopje "van asbest naar duurzaam" waarbij rekening wordt gehouden motie Von Martels en Ziengs (TK 2018-2019, 34675, nr.23). Zelfs indien het niet lukt deze middelen daadwerkelijk in 2019 uit te geven zal dit bedrag via het reguliere proces van de eindejaarsmarge meelopen naar 2020 en daarmee niet vervallen.

Amhaouch,
M CDA

Vraag:

Ziet de minister kans om er naar te streven om regionale vliegvelden meer te laten samenwerken en is het een idee om regionale vliegvelden onder Schiphol te laten vallen?

Antwoord:

Ik heb de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) uitgenodigd haar visie op het punt van samenwerking en regie in beeld te brengen en dat heeft zij inmiddels ook gedaan. Zelf zie ik, net als de NVL, kansen voor verdergaande samenwerking van luchthavens, uiteraard met inachtneming van o.a. mededingingsrechtelijke randvoorwaarden. Over de precieze mogelijkheden is het ministerie verder in gesprek met de NVL en de resultaten daarvan komen terug in de Luchtvaartnota.

Pater-
Postma, W.
de CDA

Vraag:

Kan de minister kijken of GTL als tussenstop naar duurzame brandstof verplicht kan worden bij verduurzaming binnenvaart?

Antwoord:

In de transitie naar zero-emissie binnenvaart zijn we de komende jaren nog afhankelijk van verbrandingsmotoren. Om toch milieuwinst te behalen kan worden ingezet op het gebruik van alternatieve brandstoffen. GTL is daar zeker een voorbeeld van, maar ook LNG behoort tot de mogelijkheden. In het kader van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens bevorder ik met andere overheden de totstandkoming van een adequate infrastructuur voor alternatieve duurzame brandstoffen voor de binnenvaart. Hierbij wil ik niet één specifieke brandstof verplichten, maar meerdere opties openhouden. Het belangrijkste vind ik dat deze brandstoffen voor een groot deel bestaan uit hernieuwbare biobrandstoffen. In het kader van diezelfde Green Deal onderzoek ik daarom de mogelijkheden voor een bijmengverplichting.

Pater-
Postma, W.
de CDA

Vraag:

Hoe kan de minister naast de CCR ervoor zorgen dat de vloot divers blijft (en ook de kleine vloot behouden blijft)?

Antwoord:

Uit de CCR Makroobservatie blijkt o.a. dat, hoewel er sinds 2005 een afname is van het aantal schepen, het tonnage is gestegen. De totale vervoerscapaciteit is dus toegenomen. Deze verschuiving van kleinere naar grotere schepen kent meerdere oorzaken. Vergrijzing, schaalvergroting, opwaardering van vaarwegen en veranderende wensen in de markt.

Of er specifiek in het segment van het kleine schip een modal shift naar de weg gaande is, laat ik op dit moment onderzoeken door het KiM. Ik blijf mij inzetten voor een modal shift van weg naar water. Een verdere inzet op een modal shift van weg naar water wordt gestimuleerd via het beleid dat ik recent heb vastgelegd in de Goederenvervoeragenda. Voorbeelden zijn het wegnemen van concrete

belemmeringen voor verladers en vervoerders en het inzetten van logistieke makelaars die bedrijven ondersteunen bij een overstap van vervoer van de weg naar het water, het spoor of een buisleiding. Ook onderzoek ik, zoals aangekondigd in de Goederenvervoeragenda, de mogelijkheid om een financiële ondersteuning aan ketenpartijen te geven om containers minder over de weg en meer via de binnenvaart te vervoeren. Tot slot speelt deze stimulans ook een rol bij de "minder hinder" aanpak.

Pater-
Postma, W.
de

CDA

Vraag:

In 2020 wordt varend ontgassen verboden. Hoe gaat de minister dit verbod vorm geven? Hoe gaat de minister zorgen dat de verantwoordelijkheid voor het ontgassen bij de afnemer wordt gelegd en niet bij de schipper? Zal de afnemer verplicht worden om de restgassen te verwerken?

Antwoord:

Ik ben bezig met de implementatie van de wijziging van het scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI). Deze implementatie kan van kracht worden zodra alle verdragstaten dit geratificeerd hebben, dit is voorzien in 2020. Het verdrag schrijft voor dat de kosten van het ontgassen in installaties bij de eigenaar van de lading gelegd worden, en niet bij de vervoerder. In de Taskforce varend ontgassen wordt daarom gewerkt aan een bekostigingsstructuur waarmee de kosten van het ontgassen niet bij de vervoerder maar bij de verlader worden neergelegd. Het verbod wordt opgenomen in het scheepsafvalstoffenbesluit. Er wordt nog gewerkt aan de praktische voorzieningen om het verbod uitvoerbaar te maken (ligplaatsen, dampverwerkingsinstallatie etc).

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Dubbeldekstreinen als standaard en alleen afwijken indien nodig; wat is het beeld van de staatssecretaris daarbij? En is de staatssecretaris bereid om te komen met een capaciteitsplaatje 2025 waarin met gevalideerde maatregelen effecten kostenplaatjes inzichtelijk wordt gemaakt hoe de capaciteit op het spoor vergroot kan worden.

Antwoord:

Via de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet heb ik afspraken gemaakt met NS over prestaties zoals zitplaatskans, punctualiteit en klanttevredenheid. NS is primair zelf verantwoordelijk voor de inzet van haar materieel. De aandeelhouder stuurt op doelmatige investeringen. Op verzoek van het lid Amhaouch heb ik NS gevraagd om inzicht te verschaffen in de afwegingen bij de aankoop van nieuw materieel. Via een brief heb ik uw Kamer recent geïnformeerd over het antwoord van NS. We zijn daarnaast met ProRail en NS in gesprek over de capaciteit op het spoor. Ik zal u hierover in de MIRT brief informeren.

Amhaouch,
M

CDA

Vraag:

Het CDA is voorstander van een quickscan naar de innovatieve mogelijkheden (zoals zweeftrein) en maatschappelijke kosten/baten om van de trein een zeer aantrekkelijk alternatief te maken voor verbindingen over korte vliegafstanden binnen Europa. Hoe kijkt de staatssecretaris daar tegenaan?

Antwoord:

De substitutie van vliegtuig naar trein staat bij uw Kamer en bij mij hoog op de agenda. Uiteraard kijken we ook naar kansrijke nieuwe mobiliteitsoplossingen die duurzaam, veilig en robuust zijn. De hyperloop is daar een voorbeeld van. Zo'n 15 jaar geleden zijn

meerdere haalbaarheidsstudies en kosten/baten-analyses gedaan naar een magneetzwefbaan in Nederland. Het belangrijkste inzicht uit deze studies is dat een techniek als de zweefbaan niet direct aansluit op het huidige spoornetwerk en daarmee vrij inflexibel is. Met een eventuele quickscan kunnen, aanvullend op de studies binnen het Toekomstbeeld OV en gebruikmakend van eerdere onderzoeken, de (internationale) huidige inzichten in kaart worden gebracht.

Dik-Faber,
R.K.

CU

Vraag:

Ik krijg het signaal dat er te weinig vraag is naar recyclaat. Na scheiden is daardoor duurder dan verbranden. Graag een reactie van de staatssecretaris. Het rijk kan met haar inkoopbeleid launching customer zijn. Ook beschikt de overheid over wettelijk instrumentarium om percentages recyclaat in productstromen verplicht te stellen. Voor sommige stromen gebeurt dit al. Wanneer is het moment dit breder in te zetten vraag ik?

Antwoord:

Sorteren kost geld, dus het klopt dat nascheiden duurder is dan verbranden. Om een circulaire verpakkingketen te bereiken moeten op alle stappen in de keten acties worden ondernomen om de keten te sluiten tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten. Dat betekent minder materiaal gebruik, meer herbruikbare verpakkingen, beter ontwerp tbv recycling, beter inzamelkwaliteit en beter sorteren zodat het materiaal weer terug in de keten kan komen. Op al deze aspecten worden ook al stappen gezet, enerzijds via wetgeving (voorschrijven het toepassen van recyclaat), tariefdifferentiatie, via het plastic pact en ook maken de VNG en bedrijfsleven afspraken over de kwaliteit van het in te zamelen en te sorteren materiaal.

Wat het juridisch instrumentarium betreft, is in de Raamovereenkomst Verpakkingen een afspraak gemaakt over het toepassen van recyclaat in PET-flessen: 32% voor kleine flessen en 37% voor grote flessen. De Vereniging Frisdrank, Water en Sappen (FWS) heeft in zijn brancheverduurzamingsplan deze doelen overgenomen en werkt hieraan.

Daarnaast komt er vanuit de SUP-richtlijn de verplichting om in 2025 minimaal 25% recyclaat in PET-flessen tot 3 liter toe te passen en 30% in 2030. Ook in het kader van het plastic pact zijn er afspraken gemaakt over het toepassen van recyclaat in plastic verpakkingen en andere plastic producten.

Recyclaat is nergens 'verplicht' voor inkoop, aangezien we geen inkoopverplichtingen kunnen stellen in Nederland. Wel stellen we MVI-criteria beschikbaar aan alle overheden voor alle relevante productcategorieën met impact. Daarin hebben we nu al bij alle belangrijke inkoopcategorieën waar verpakkingen een rol spelen, een gunningscriterium opgenomen, waarbij een verpakking met meer recyclaat hoger wordt gewaardeerd. Inkopers kunnen met dat gunningscriterium komen tot duurzamere inkoop van bijvoorbeeld groenvoorzieningen, tonercartridges, bedrijfskleding, drukwerk, kantoorartikelen en catering. Ook voor straatmeubilair en speeltoestellen is zo'n gunningscriterium beschikbaar. De komende tijd willen we ook circulaire criteria gaan toevoegen voor kantoormeubilair.

Dik-Faber,
R.K.

CU

Vraag:

Kan de staatssecretaris schetsen hoe haar contacten met NS en ProRail verlopen over afvalscheiding bij stations? Ondersteunt de staatssecretaris dat we de ambitie hoog moeten houden?

Antwoord:

Ik ben met NS en ProRail in gesprek hoe we op een goede manier

invulling kunnen geven aan de Green Deal Afvalreductie en -Recycling op treinstations en in treinen. NS en ProRail kijken, onder meer door pilots en onderzoek, hoe ze tot een optimale recycling van materialen kunnen komen. Ik verwacht de Kamer hier voor het eind van het jaar over te kunnen informeren.

Dik-Faber,
R.K.

CU

Vraag:

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Van der Graaf over vervanging van geluidsschermen? Kan de minister RWS aansporen om tijdig mee te werken aan de samenwerking met omgeving bij vervanging van geluidsschermen?

Antwoord:

Op 17 mei 2019 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitvoering van deze motie. Bij een renovatie of vervanging van een geluidsscherm dat einde levensduur is, wordt altijd beoordeeld of het scherm akoestisch nog voldoet. Bij het renoveren of vervangen van een geluidsscherm vindt overleg plaats met de bestuurlijke omgeving en bewoners zodat eventuele wensen vanuit de omgeving meegenomen kunnen worden in de scope van het project. Dit is ook de aanpak bij de A28 ter hoogte van Harderwijk. Bij extra wensen in de vorm van geluidsmaatregelen die bovenwettelijk zijn, worden deze bekostigd door de omgeving. Ik zal het signaal dat de bewoners op de door u genoemde locaties (A20 en A28) nog niet tevreden zijn over de samenwerking, overbrengen aan Rijkswaterstaat.

Dik-Faber,
R.K.

CU

Vraag:

Financiële compensatie, zoals bij gemeenten, zou kunnen helpen om ook bij pretparken en recreatieparken afval te scheiden. Wil de staatssecretaris hier onderzoek naar doen?

Antwoord:

Via verschillende sporen zet ik in om dergelijk op huishoudelijk lijkend afval te scheiden. Ik ben voornemens om het verschil in vergoedingen voor verpakkingen van huishoudens en bedrijven op te heffen, zoals vermeld in de AMvB Uitgebreide Producentenverantwoordelijkheid waarvoor de internetconsultatie recent is afgelopen. Ook werk ik aan een doorlichting van het wettelijk kader, zoals de richtlijn voor afvalscheiding in het LAP. Daarnaast zet ik in op preventie, door de ondersteuning van pilots voor het voorkomen en recyclen van PMD-verpakkingsafval van bedrijven. Ik verken de verbetermogelijkheden van de logistiek van bedrijfsafval. Ik ondersteun en verspreid ook diverse inspirerende voorbeelden, zoals de koplopergroepen circulaire hotels en restaurants. Ook zijn er diverse praktische tools ontwikkeld, zoals de Wegwijzer afvalvrije kantoren en de Zero waste tool cultuur.

Dik-Faber,
R.K.

CU

Vraag:

Bent u bereid om versneld pictogrammen voor alternatieve brandstoffen op de wegbewijzing aan te brengen?

Antwoord:

Ik heb het CROW advies gevraagd over het symbool voor alternatieve brandstoffen. Dit advies wordt in december van dit jaar verwacht. Zodra helder is welk symbool moet worden toegepast kan de plaatsing worden hervat. RWS staat in ieder geval in de startblokken. Ik zal uw Kamer na ommekomst van het CROW advies zo snel mogelijk informeren over de uitrol.

Dik-Faber,
R.K.

CU

Vraag:

Hoe staat het met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing en met de motie

Schonis?

Antwoord:

Zoals ik u heb geantwoord op uw schriftelijke vragen is de internetconsultatie van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing gestart voor de zomer van 2019. Het streven is om het wetsvoorstel rond de zomer 2020 aan de Tweede Kamer aan te bieden. Parallel werk ik aan de voorbereiding van de realisatie en aan de uitwerking van de terugsluis. Voor het einde van het jaar zal ik u informeren over de voortgang op deze onderdelen.

In mijn brief van 26 juni jl. (Kamerstuk 31305 nr 293) heb ik aangegeven hoe wordt omgegaan met de uitwerking van verschillende varianten voor tariefdifferentiatie om schoon en duurzaam vrachtvervoer te stimuleren conform de motie Van der Graaf en Schonis. De tarieven worden gedifferentieerd naar EURO-emissieklasse. Ik heb ervoor gekozen het tarief voor EURO-VI voertuigen (en schoner dan dat), de helft te laten zijn van het tarief voor EURO-0. Dit is de maximale variatie die de vigerende Eurovignetlijn toestaat. De Eurovignetrichtlijn kent geen apart tarief voor zero emission (elektrisch of waterstof aangedreven voertuigen) en low emission (hybride) voertuigen. Het is op basis van die richtlijn ook niet toegestaan deze voertuigen vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. Momenteel wordt de Eurovignetrichtlijn herzien. Naar verwachting biedt de herziene richtlijn nieuwe mogelijkheden om met de tariefdifferentiatie schoon en duurzaam vrachtverkeer te stimuleren.

Paternotte,
J.M. D66

Vraag:

Waarom behoren de luchthavengelden die een luchtvaartmaatschappij op Schiphol betaalt, ondanks de recente verhoging, nog steeds tot de laagste van Europa? Is de minister bereid dit gat te dichten door bijvoorbeeld emissiecharges te verwerken in de luchthaventarieven?

Antwoord:

In het benchmark onderzoek dat in de IenW begroting wordt genoemd gaat het niet alleen om luchthavengelden van Schiphol maar om de combinatie van luchthavengelden, overheidsheffingen en kosten van verkeersleiding. Wat die combinatie van kosten betreft was Schiphol in de meest recente benchmark relatief goedkoop. Maar dat beeld kan weer veranderen door verhoging van de tarieven en invoering van de vliegbelasting.

Als alleen naar de luchthavengelden wordt gekeken is Schiphol overigens relatief minder goedkoop.

Schiphol mag op grond van de wet geen hogere luchthaventarieven heffen dan nodig is om de kosten te dekken met daarbij een gereguleerd rendement. De vaststelling van de luchthavengelden is een verantwoordelijkheid van Schiphol zelf in overleg met de luchtvaartsector. De ACM ziet hierop toe. De luchthavengelden bevatten nu al een differentiatie naar geluid. Stillere vliegtuigen betalen minder dan lawaaiigere vliegtuigen. Voor de periode 2022-2024 is het de ambitie van de sector om een nieuw systeem van heffingen in te voeren dat mede gebaseerd is op de uitkomsten van het NLR-onderzoek naar 'milieuscores'. Dit kan er toe leiden dat, binnen de mogelijkheden van het wettelijk kader, ook andere elementen dan de geluideisen voor vliegtuigen zullen worden meegewogen.

Paternotte,
J.M. D66

Vraag:

Wanneer kunnen we het plan voor "minder hinder" met betrekking tot de groei van Schiphol verwachten?

Antwoord:

In de brief van 5 juli 2019 over het kabinetsbesluit ten aanzien van de

ontwikkeling van Schiphol heb ik aangegeven dat Schiphol de opdracht heeft een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Schiphol heeft aangegeven hiermee aan de slag te zijn, in overleg met betrokken partijen. Ik zal uw Kamer over de verdere invulling hiervan, conform de toezegging in de brief van 5 juli jl., dit jaar nader informeren.

Paternotte,
J.M.

D66

Vraag:

Welk effect ziet de minister van de differentiatie van luchthavengelden?

Antwoord:

De luchthavengelden bevatten een differentiatie naar geluid. Stillere vliegtuigen betalen minder op Schiphol. Bij de afweging hoe maatschappijen hun vloot inzetten spelen deze kosten, maar ook andere aspecten een rol. De nieuwe driejaarlijkse tariefperiode is per 1 april 2019 ingegaan. Het is op dit moment nog te vroeg om conclusies te trekken. Ik zal Schiphol vragen om halverwege de tariefperiode aan te geven wat het effect op vlootsamenstelling is ten opzichte van het gebruiksjaar 2018.

Schonis,
R.A.J

D66

Vraag:

Zet het kabinet bij de uitwerking van het Investeringsfonds het eerst in op nieuw infra ?(denk daarbij aan de Lelylijn, het doortrekken van de Amsterdamse Noord-Zuid-lijn, het dekkend lightrailnetwerk in de Randstad) ? Wanneer kunnen we de uitwerking van het investeringsfonds tegemoet zien?

Antwoord:

De ministers van Financiën en Economische Zaken en Klimaat zullen uw Kamer begin 2020 informeren over hoe een investeringsfonds kan worden opgericht om het duurzaam verdienvermogen van Nederland te versterken. Zoals in de Miljoenennota 2020 aangegeven lijken kennisontwikkeling, research & development (R&D) en innovatie en infrastructuur de terreinen die het meest kunnen bijdragen aan productiviteitsgroei. Dit zal verder worden onderzocht, omdat strenge selectie van projecten moet plaatsvinden op de toegevoegde waarde voor het verdienvermogen.

Paternotte,
J.M.

D66

Vraag:

Is de minister bereid een pas op de plaats te maken voor wat betreft de groei van Rotterdam-The Hague Airport, in navolging van Eindhoven Airport na het advies van de commissie Van Geel?

Antwoord:

Voor Rotterdam-The Hague Airport (RTHA) ligt op dit moment de bal nog bij de luchthaven om met een onderbouwd voorstel te komen voor de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven. Op korte termijn is groei dus niet aan de orde. Op basis van het te ontvangen voorstel zal ik gesprekken voeren met de luchthaven en de regio, waarbij ik zeker de ervaring van Eindhoven zal betrekken. Uiteraard moet ik wel rekening houden met de specifieke kenmerken van elke luchthaven.

Paternotte,
J.M.

D66

Vraag:

Is de minister bereid om in lijn met Zwitsers/Duits model met NL luchthavens afspraken te maken over emissie-charges?

Antwoord:

De vaststelling van de luchthavengelden is een verantwoordelijkheid

van de luchthavens zelf. Hierbij bestaat de mogelijkheid om tarieven te differentiëren op basis van geluid en vervuiling als dit past binnen de wettelijke vereisten van kostenoriëntatie, redelijkheid en non-discriminatie. Voor de periode 2022-2024 is het de ambitie van Schiphol om een nieuw systeem van heffingen in te voeren dat mede gebaseerd is op de uitkomsten van het NLR-onderzoek naar 'milieuscores'. Dit kan er toe leiden dat, binnen de mogelijkheden van het wettelijk kader, ook andere elementen dan de geluideisen voor vliegtuigen zullen worden meegewogen. Ik zal aan de Nederlandse vereniging van luchthavens (NVL) vragen of de tarieven voor de overige luchthavens mede op basis van vervuiling/uitstoot gedifferentieerd kunnen worden.

Schonis

D66

Vraag:

In het regeerakkoord is afgesproken dat we met pilots ervaring op gaan doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling. Tot nu toe heb ik nog geen pilots gezien?

Antwoord:

De afspraak in het regeerakkoord is dat we de pilots op het gebied van alternatieve vormen van vervoer en betaling samen met de Mobiliteitsalliantie doen, zonder dat het leidt tot een systeem van rekeningrijden. De afgelopen periode hebben de partijen uit de Mobiliteitsalliantie samen met de Ministeries van IenW en Financiën de pilots uitgewerkt. Het betreft vijf pilots:

1. verhandelbare parkeerrechten;
2. tradeable greendays;
3. variabele bijtelling op basis van privékilometers;
4. inclusieve variabele bijtelling.
5. ridesharing.

Zoals toegezegd in het MIRT overleg van 12 juni jl. informeer ik de Kamer voor het aankomende NO MIRT over de stand van zaken.

Schonis

D66

Vraag:

Hoe staat het met de plannen voor de terugkeer van de Paddepoelsterbrug?

Antwoord:

Vorige maand heb ik Kamervragen van dhr. Schonis over dit onderwerp beantwoord (Kamerbrief met nr. RWS2019/33732). Het ontbreken van de oeververbinding heeft een grote impact op de omgeving. Om deze reden zal ik een tijdelijke, veilige brug terugbrengen.

We kunnen de oude brug niet terugplaatsen en er is tijd nodig voor het realiseren van een structurele, toekomstvastе oplossing. Daarvoor is een MIRT-verkenning nodig, waarover ik in het BO MIRT najaar 2019 afspraken wil maken met de regio.

Schonis

D66

Vraag:

Kan de staatssecretaris bevestigen dat de afspraak uit het Klimaatakkoord dat voor zonneauto's een aparte categorie wordt ingevoerd waar tot 2024 een tarief van 0% geldt?

Antwoord:

In het Klimaatakkoord zijn geen afspraken gemaakt over een aparte bijtellingscategorie voor zonneauto's. Er zijn wel afspraken gemaakt over een vrijstelling op het plafondbedrag (CAP) voor de bijtellingskorting. In 2020 bedraagt de bijtelling voor een nulemissie voertuig 8% tot een cataloguswaarde van 45.000 euro (de "CAP") en

voor het deel daarboven 22%.

In het Klimaatakkoord is afgesproken om voor zonneauto's deze zogenaamde "CAP" voor de bijtellingskorting net als voor de waterstofauto's niet toe te passen. Het kabinet zal met Prinsjesdag 2020 met een voorstel komen om deze uitzondering met ingang van 1 januari 2021 te realiseren. Daarbij wordt opgemerkt dat zonneauto's van Lightyear per 2021 worden uitgeleverd.

Schonis D66

Vraag:

Gaat het kabinet met de fietssnelweg Haarlem-Amsterdam-Utrecht aan de slag?

Antwoord:

Ja, het traject Haarlem-Amsterdam is bijna klaar. Ik spreek graag met u hierover in het NO MIRT van november.

Schonis D66

Vraag:

Wanneer kunnen we nog meer bestemmingen verwachten zodat de trein een reëel alternatief wordt voor vluchten op de korte afstand in Europa?

Antwoord:

Het KIM-rapport naar substitutie heeft laten zien dat er verschillende bestemmingen zijn waarop treinen een alternatief kunnen zijn voor vluchten. De focus ligt voor nu op de meest kansrijke: Brussel, Parijs, Londen, Frankfurt, Düsseldorf en Berlijn. Door de verbindingen naar die steden te versterken, worden bestemmingen die daar bij in de buurt liggen ook aantrekkelijker. Denk aan Hannover en Hamburg op weg naar Berlijn, Birmingham en Bristol worden aantrekkelijker via een verbeterde verbinding naar Londen, Neurenberg en Stuttgart met de verbinding naar Düsseldorf en Frankfurt. Met de parallelle inzet op de nachttrein daag ik de markt ook uit om verbindingen naar verder weg gelegen bestemmingen te realiseren. Meest voor de hand liggend zijn de 8 bestemmingen die door het KIM hiervoor zijn geïdentificeerd: Kopenhagen, Warschau, Praag, Wenen, München, Zürich, Milaan en Turijn.

Paternotte, J.M. D66

Vraag:

Zien de bewindspersonen in het Schone Lucht Akkoord ook een kans om dubbel werk te leveren op het gebied van lucht en natuur?

Antwoord:

Maatregelen in het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord en de aanpak stikstof leveren vaak ook winst op voor de andere dossiers. Tegelijk kan de benodigde aanpak vanuit klimaat, gezondheid door schonere lucht en natuur verschillen. Zo kent de aanpak stikstof een gebiedsgerichte inzet nabij natuurgebieden. Voor de gezondheid is juist een gebiedsgerichte aanpak in gebieden waar veel mensen wonen en verblijven nodig.

Het Schone Lucht Akkoord stelt gezondheidswinst centraal en houdt zeker rekening met de mogelijkheden om werk met werk te maken. Door een goede afstemming binnen het kabinet wordt daardoor dubbel werk voorkomen.

Paternotte, J.M. D66

Vraag:

Gemeenten hebben met de crisis- en herstelwet de ruimte gekregen om knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit aan te pakken. Kan de staatssecretaris uiteen te zetten hoe hier gebruik van gemaakt wordt?

Antwoord:

De Crisis- en Herstelwet zal worden benut om gemeenten de mogelijkheid te bieden om lokaal strengere fijnstofnormen te stellen zodat maatwerk per knelpuntlocatie nabij veehouderijen mogelijk wordt. Het binnenkort te starten experiment is erop gericht bij enkele veehouderijen maatregelen voor fijnstof in de vergunning op te kunnen nemen om overschrijding van fijnstofwaarden op te heffen, of in een enkel geval de veehouder uit te kopen.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Toen de minister haar uitspraak deed in het kader van de PAS over een "list", zocht ze naar een oplossing. Voor welk probleem is dat een oplossing? Voor het beschermen van onze kwetsbare natuur, of voor de belemmeringen die er door de uitspraak van RvS liggen voor de groei van de Luchtvaart? Graag een reactie.

Antwoord:

Zoals ik in mijn antwoorden op Kamervragen van 15 oktober jl. over de impact van de uitspraak van de Raad van State inzake het PAS heb aangegeven was en blijft het uitgangspunt van het kabinet om de natuur te versterken én economische ontwikkeling mogelijk te maken. De uitspraak van de Raad van State betekent dat het PAS niet langer gebruikt kan worden als onderbouwing voor besluiten. Er wordt nu in brede zin onderzocht op welke wijze we recht kunnen blijven doen aan de bescherming van Natura 2000-gebieden en tegelijkertijd ruimte kunnen bieden aan economische ontwikkelingen. Het spreekt voor zich dat dat zal worden gedaan binnen de daarvoor geldende wettelijke vereisten. Dát is de puzzel die we aan het leggen zijn en hetgeen ik met deze term heb proberen aan te geven. Ook voor Lelystad Airport wordt onderzocht wat de consequenties zijn van de uitspraak van de Raad van State. In mijn brief van 5 september jl. heb ik u daarover geïnformeerd.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Er is veel achterstallig onderhoud aan wegen-, spoor- en vaarwegen. Wat gaan deze bewindspersonen hierop concreet bereiken in deze kabinetsperiode?

Antwoord:

Daar waar uitgesteld onderhoud om dreigt te slaan naar achterstallig onderhoud of de veiligheid in het geding dreigt te komen neem ik direct maatregelen.

In de Ontwerpbegroting 2020 heb ik concrete maatregelen opgenomen die zijn gericht op het beperken van de groei van het uitgesteld onderhoud.

De risicoreserveringen voor instandhouding voor de RWS-netwerken en het spoor zijn verhoogd tot een bedrag van ruim € 2,6 miljard.

Voor de korte termijn zorgt RWS voor een onderhoudsimpuls voor een totaalbedrag van circa € 100 miljoen. Het gaat om extra onderhoudsprojecten aan het hoofdvaarwegennet en de veerinrichtingen Waddenzee. Ik heb RWS gevraagd te kijken of er nog meer onderhoudsprojecten op korte termijn mogelijk zijn.

Daarnaast is in de begroting € 80 miljoen toegevoegd om de druk op de RWS-budgetten voor beheer en onderhoud te verminderen. Dit onder meer ter compensatie van niet te verhalen kosten die RWS maakt bij het herstel van schade na een aanrijding of aanvaring. Daarnaast kunnen hieruit enkele maatregelen worden gedekt gericht op duurzaamheids- en beveiligingsaspecten van instandhouding. Aan het

budget voor instandhouding van het spoor wordt € 151 miljoen toegevoegd.

Voor de langere termijn laat ik de (financiële) opgave voor instandhouding extern toetsen. Ik informeer u hierover medio 2020. Hierbij kijken we ook naar de capaciteit die nodig is om de werkzaamheden uit te voeren.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

kan de staatssecretaris toezeggen dat er bronbeleid komt voor de duizenden niet afbreekbare stoffen (PFAS) en wil zij hierbij leren van andere landen?

Antwoord:

Om blootstelling aan PFAS aan de bron aan te pakken, zet ik in op Europees beleid. Dat is het meest effectief, vanwege zowel de interne markt als de aanpak van grensoverschrijdende vervuiling. Op die manier is voor een aantal PFAS Europees aangetoond dat deze zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) zijn (zoals PFOA en GenX). Daardoor wordt de bronaanpak op nationaal niveau concreet: minimalisatie van emissies. Bovendien kan in de EU-context optimaal geleerd worden van andere landen. Met Duitsland kijken we bijvoorbeeld naar nieuwe, Europese criteria om persistente, mobiele en toxische stoffen aan te pakken. Met onder meer Zweden, Denemarken en het Europese Agentschap voor Chemische Stoffen (ECHA) werken we samen aan een Europese PFAS-strategie. De *Zero Pollution Green Deal* die de nieuwe Europese Commissie uit wil voeren past goed bij mijn ambitie, net als de uitspraak van de Milieuraad afgelopen juni om PFAS alleen nog in essentiële toepassingen te willen gebruiken.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Hoe heeft het besluit voor een nieuwe pier op Schiphol voor de prijsvechters plaats kunnen vinden? Was dat dan eigenlijk wel legaal?

Antwoord:

Voor bouwactiviteiten op Schiphol is de gemeente Haarlemmermeer bevoegd gezag. Bij deze vergunningaanvragen is het ministerie van IenW niet betrokken, de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied verleent namens de gemeente de vergunningen voor bouwactiviteiten op Schiphol.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Wie houdt er toezicht op de toezichthouder? Groen Links zou graag zien dat een onafhankelijk partij (bijvoorbeeld de Rekenkamer) de ILT doorlicht.

Antwoord:

De Algemene Rekenkamer heeft in 2018 reeds een onderzoek uitgevoerd naar risicogericht en informatiegestuurd toezicht door de ILT. Zoals u weet laat ik daarnaast elke vijf jaar alle begrotingsartikelen doorlichten. In 2018 is de beleidsdoorlichting uitgevoerd van artikel begrotingsartikel 24: Handhaving en Toezicht van hoofdstuk XII, Infrastructuur en Waterstaat. In mijn brief van 12 april 2019 heb ik u over de uitkomsten geïnformeerd.

Verder is de ILT een rijksinspectie en valt de inspectie onder de 'Aanwijzingen inzake de rijksinspecties'. De aanwijzingen regelen de kernpunten van de positionering van de ILT als toezichthouder. In 2020 zullen deze Aanwijzingen onder verantwoordelijkheid van de minister

van BZK worden geëvalueerd.

Daarnaast zal in het eerste kwartaal van 2020 een gesprek over de kwaliteit van toezicht plaatsvinden tussen de toezichthouders op rijksniveau en het overleg van secretarissen-generaal. Op dit moment acht ik het niet nodig aanvullend onderzoek te laten verrichten.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Is er genoeg geld toegevoegd aan het budget voor de ILT in de voorjaarsnota, zodat er voldoende capaciteit is bij de ILT om de taken uit te voeren?

Antwoord:

De ILT zal altijd moeten blijven prioriteren waar de middelen worden ingezet. Prioriteiten worden vooral gekozen op basis van de grootste maatschappelijke risico's uit de risicoanalyse. Ook het te verwachten handelingsperspectief van de inspectie wordt in deze afweging meegenomen.

De ILT heeft in het voorjaar extra middelen gekregen: € 10 miljoen in 2019, € 12 miljoen in 2020 en vanaf 2020 € 15 miljoen per jaar structureel. Met deze extra middelen kan de ILT het aantal handhavers sterk uitbreiden, zich richten op de grootste risico's én ook zorgen dat het handhavingsniveau op orde blijft op de onderwerpen met een lager risico.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Graag hoor ik van de minister en staatssecretaris welke stappen genomen gaan worden om de trein als substitutie voor het vliegen vleugels te gaan geven en kan de staatssecretaris aangeven welke investeringen daarbij horen op de lange termijn?

Antwoord:

We bekijken hoe we de connectiviteit met de landen om ons heen via de lucht en via de grond kunnen versterken. Het gaat ons daarbij om het versterken van de mobiliteit waarbij steeds de meest logische keuze moet worden gemaakt. In de Luchtvaartnota presenteert de Minister eind dit jaar haar visie op de verdere ontwikkeling van de luchtvaart, waarbij ook rekening wordt gehouden met de mogelijkheden ten aanzien van het internationale spoornetwerk als alternatief voor of als aanvulling op de luchtvaart. In dit kader wordt ook de motie van de leden Kröger (GL) en Amhaouch (CDA) over het opnemen van een scenario Railport Schiphol meegenomen. De verdere ambities en strategische keuzes op het gebied van internationaal spoor maken onderdeel uit van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Om de aansluiting tussen trein en luchtvaart verder te optimaliseren werken wij samen met de sector aan een concreet actieplan voor de bestemmingen Londen, Brussel, Parijs, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Dit actieplan zal eind dit jaar worden afgerond. Ook het terughalen van de nachttrein naar Nederland draagt bij aan het verder optimaliseren van de trein als alternatief voor of als aanvulling op de luchtvaart.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Kan de minister toezeggen dat er geen besluit over Lelystad genomen wordt voordat de commissie Remkes hier advies over heeft uitgebracht?

Antwoord:

Ik heb uw Kamer gemeld dat ik ten aanzien van Lelystad Airport – sinds de uitspraak van de RvS over stikstof – opdracht heb gegeven om projectspecifiek onderzoek uit te laten voeren, en uw Kamer eind van

dit jaar te informeren over welke stappen verder nodig zijn. Ik wacht eerst de resultaten van dit onderzoek af. Overigens ben ik van mening dat – net als alle sectoren – ook de sector verkeer en vervoer een bijdrage moet (blijven) leveren aan de stikstofreductie. Hoewel bij luchtvaart sprake is van een zeer geringe depositie, zal ook luchtvaart haar bijdrage moeten leveren aan het verminderen van de uitstoot en depositie. Onder meer door de afgesproken elektrificatie van grondgebonden voertuigen op de luchthavens, elektrisch taxiën en de inzet op hybride en elektrisch vliegen. Het adviescollege komt, zoals toegezegd door de voorzitter, hierover nog met een nader rapport.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Ik vraag de minister gemeenten die een verzoek doen om verlaging van de snelheid zoals op de N3 bij Dordrecht zo snel mogelijk toe te staan. Graag een reactie.

Antwoord:

In het regeerakkoord is aangegeven: *"De bestaande maximumsnelheden blijven in stand, waarbij de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend zijn."* Vanzelfsprekend zijn decentrale wegbeheerders zelf vrij om binnen de geldende kaders de maximumsnelheden op hun wegennet te bepalen. Bij de N3 gaat het echter om een rijksweg.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Is de minister het met Groen Links eens dat bij projecten die vanwege de PAS-uitspraak heroverwogen moeten worden, onderscheid gemaakt moet worden tussen tijdelijke N-emissies en structurele N-emissies?

Antwoord:

- Het kabinet heeft op 4 oktober jl. een uitgebreide brief over de stikstofproblematiek aan uw Kamer gezonden.
- Vanmiddag is er een plenair debat gepland. Graag voer ik samen met mijn collega Schouten met uw Kamer het inhoudelijke gesprek voor wat betreft de stikstofproblematiek.
- Met betrekking tot de gevolgen van de PAS uitspraak van de Raad van State voor specifieke MIRT of waterveiligheidsprojecten heb ik uw Kamer reeds toegezegd u daar per brief over te informeren, nog voor het Nota Overleg van 25 november as.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Wanneer was het kabinet op de hoogte van het feit dat de vliegvelden zonder de vergunning opereren? Waarom is dit na 2004 niet met de Kamer besproken?

Antwoord:

Ik wil benadrukken dat er zorg voor is gedragen dat bij de besluitvorming over de vergunningen voor luchthavens, waarvoor ik op grond van de Wet luchtvaart verantwoordelijk ben, relevant en adequaat milieu- en natuuronderzoek in het kader van het MER heeft plaatsgevonden. Dat heb ik u ook geschetst in de antwoorden op de recente schriftelijke Kamervragen over de natuurvergunningen. Ik heb tevens in deze antwoorden geschetst wat de uitkomsten van deze onderzoeken zijn geweest. Er is dus aandacht besteed aan de milieu- c.q. natuuraspecten in de besluitvorming over de luchthavens.

Zoals ik ook in de antwoorden op de schriftelijke Kamervragen heb aangegeven is het ministerie van LNV het bevoegde gezag voor de Wet

natuurbescherming en ligt de verantwoordelijkheid voor de verlening van natuurvergunningen daar.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Wanneer durft de minister zich verder in te zetten op duurzame mobiliteit?

Antwoord:

De brede ambities van het kabinet op gebied van duurzaamheid staan beschreven in de Kamerbrief over de aanbidding van het ontwerp-klimaatakkoord. Dat kent veel maatregelen om duurzame mobiliteit te verbeteren. Zo is het pakket slimme en duurzame mobiliteit, waarin het BO MIRT afspraken worden gemaakt met regionale overheden. Daarnaast onderneem ik specifiek met de binnenvaart, zeevaart, havens en luchtvaarsector actie voor verduurzaming, zoals uiteengezet in de Green Deal binnenvaart, zeevaart en havens en in de afspraken met de duurzame luchtvaarttafel.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Wil de minister alle effecten (kosten en baten) van het verlagen van de maximum snelheid in beeld brengen en de Tweede Kamer daarover informeren?

Antwoord:

- In het regeerakkoord is aangegeven: "*De bestaande maximumsnelheden blijven in stand, waarbij de geldende veiligheids- en milieunormen steeds leidend zijn.*"
- Bij de verhogen van de maximumsnelheid naar 130 zijn alle kosten en baten reeds in beeld gebracht.

Kröger, S.C. GL

Vraag:

Ten aanzien van Lelystad Airport zijn laagvliegroutes vastgesteld, luchtverkeersleiders ingezet om routes te implementeren en Noorse luchtverkeersleiders "ingevlogen". Wat kost dit en op welke begroting drukt dit?

Antwoord:

Zoals ik in mijn antwoord op vragen van de leden Laçin (SP), Kröger (GroenLinks) en Van Raan (PvdD) van 15 oktober j.l. heb aangegeven start op 7 november aanstaande de zogenoemde inregelperiode. Ik heb daarbij ook aangegeven dat deze inregelperiode noodzakelijk is ter voorbereiding op een veilige en efficiënte openstelling van de luchthaven voor handelsverkeer. De door LVNL hiervoor gemaakte kosten zullen niet worden doorbelast aan de gebruikers en komen evenmin ten laste van een departementale begroting. Deze worden gedekt vanuit een financiële reservering binnen de LVNL organisatie die inzetbaar is voor specifieke projecten op het gebied van luchtverkeersleiding. Zodra er duidelijkheid is over de openingsdatum van de luchthaven voor handelsverkeer, zal ik besluiten over het moment waarop de kosten voor luchtverkeersdienstverlening in rekening zullen worden gebracht bij de gebruikers.

Ten aanzien van het punt dat luchtverkeersleiders uit het buitenland zouden worden aangetrokken, merk ik het volgende op. In de eerste plaats heb ik begrepen dat de gesprekken die LVNL voert met de Noorse organisatie Avinor oriënterend van aard zijn. In de tweede plaats geldt dat luchtverkeersleiders niet zomaar overgeplaatst kunnen worden naar een andere luchthaven. Torenverkeersleiders worden altijd opgeleid voor een specifieke luchthaven. Inzet van de opgeleide Lelystad verkeersleiders op een andere luchthaven is daarom niet zonder

specifieke opleiding mogelijk.

Moorlag,
W.J.

PvdA

Vraag:

Hoe gaan we de groei van het vliegverkeer indammen?

Antwoord:

Ik zet mij in voor een kwalitatieve ontwikkeling van de luchtvaart, waarbij de schadelijke effecten van luchtvaart worden ingedamd. In de Luchtvaartnota zal ik dit verder uitwerken. Het indammen van de luchtvaart is wat mij betreft niet aan de orde.

Moorlag,
W.J.

PvdA

Vraag:

Onderschrijven minister en staatssecretaris de analyse dat relatief kleine projecten voor de regionale mobiliteit bijdragen aan de verbetering van mobiliteitsniveau en leefkwaliteit op het platteland en zijn zij bereid om ook die projecten op waarde te schatten?

Antwoord:

We onderschrijven dat investeren in de regionale bereikbaarheid en veiligheid van groot belang is. In de bestuurlijke overleggen MIRT spreken we hierover met de decentrale overheden en constateren vaak dat kleine maatregelen veel kunnen betekenen voor de leefkwaliteit en mobiliteit in de regio. Voor het spoor hebben we zo de afgelopen jaren afspraken gemaakt over regionale knelpunten, zoals de perronfasering Arnhem, de verbinding Sneek-Leeuwarden en de spoorverdubbeling Heerlen-Herzogenrath. Bij wegen wordt ook in regionale knelpunten geïnvesteerd, zoals de N50 bij Kampen, de N35 Nijverdal-Wierden en de N57 in Zeeland.

Moorlag,
W.J.

PvdA

Vraag:

Twee miljard van de tien miljard sigarettenpeuken worden niet opgeruimd. Is de staatssecretaris bereid de tabaksindustrie te verplichten de sigarettenfilters van biologisch afbreekbaar materiaal te maken? En de niet-biologisch afbreekbare filters te verbieden?

Antwoord:

In de richtlijn Single Use Plastics (SUP) wordt de verantwoordelijkheid van producenten geregeld voor bewustmakingsmaatregelen, opruimen van zwerfafval en vervoer en verwerking daarvan, en verzameling en rapportage van gegevens daarover. Sigarettenpeuken vallen onder de SUP. De producentenverantwoordelijkheid moet begin 2023 zijn ingevoerd in alle lidstaten. In de richtlijn en de overwegingen is aangegeven dat de focus voor tabaksfilters ligt op vervangen door duurzame alternatieven. Het doel van de richtlijn is het tegengaan van plastics in het mariene milieu. Onder de richtlijn vallen ook 'bio afbreekbare kunststoffen'; het duurt immers lang voordat de bio afbreekbare kunststof daadwerkelijk is afgebroken. De richtlijn geeft dus geen ruimte voor biologisch afbreekbare kunststof filters.

Moorlag,
W.J.

PvdA

Vraag:

Onderschrijven de bewindspersonen de noodzaak om te investeren in ontbrekende schakels in het hogesnelheidsnetwerk en dan met name in noordoostelijke richting? Gezien de lange doorlooptijd is het noodzaak om nu stappen te zetten.

Antwoord:

In het dit jaar vastgestelde Toekomstbeeld OV staan naast ambities voor het binnenlands vervoer ook ambities ten aanzien van onder meer

het verbeteren van de aansluiting op het Duitse hogesnelheidsnetwerk. Die ambities, en de vraag welke stappen op welk moment gezet moeten worden, worden nu nader uitgewerkt in een concrete ontwikkelagenda. Daarmee wordt scherper gemaakt welke maatregelen nodig zijn en wanneer dit opportuun is. Dit gaat zowel over binnenlandse verbindingen tussen de steden, de verbinding met de landsdelen en internationaal. De ontwikkelagenda verwacht ik in het najaar van 2020 aan uw Kamer te kunnen verzenden.

Moorlag,
W.J.

PvdA

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid om een pilot te beginnen om 17 dorpen/wijken te faciliteren bij het circulair maken van deze dorpen of wijken?

Antwoord:

Ik vind uw vraag om een pilot te beginnen om dorpen/wijken te faciliteren bij het circulair maken een sympathiek voorstel. In de brief die de minister van BZK mede namens mij recent aan uw Kamer heeft gestuurd, geven wij aan dat we het programma Aardgasvrije Wijken gaan uitvoeren in combinatie met circulaire maatregelen. Ik zal dit samen met de minister van BZK verder uitwerken in de update van het Uitvoeringsprogramma Circulaire Economie dat ik aan het voorbereiden ben. Verder wijs ik er graag op dat dorpen, wijken en gemeenten gebruik kunnen maken van de middelen die het kabinet in verband met de klimaatopgave beschikbaar heeft gesteld voor circulaire maatregelen op verschillende thema's die CO2-uitstoot verminderen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan woning- en kantoorbouw, infrastructuur, industriële recycling, maar ook aan circulaire ambachtscentra en MKB-initiatieven. Bovendien zijn in het leerprogramma van de aanpak Aardgasvrije Wijken ook middelen beschikbaar voor een gecombineerde aanpak met circulair bouwen.

Wassenberg,
F.P.

PvdD

Vraag:

Wanneer neemt het kabinet de eerste stappen voor een landelijk oplaatverbod van plastic ballonnen?

Antwoord:

Gemeenten hebben de mogelijkheid om via de Algemene Plaatselijke Verordening een verbod op massale ballonoplatingen in te stellen. Vanuit de implementatie van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie zet het kabinet erop in om de problemen die ballonresten in het milieu veroorzaken onder de aandacht te brengen bij gemeenten. Uit onderzoek van Stichting de Noordzee blijkt dat het aantal gemeenten waarin een verbod van kracht is, in één jaar is gestegen van 5% in 2018 naar 24% in 2019. Inmiddels zijn er 85 gemeenten met een verbod, en 109 met een vorm van ontmoedigingsbeleid.

Het kabinet zal doorgaan met het aankaarten van de ernst van de problematiek en gemeenten blijven aansporen om de mogelijkheid tot een verbod te overwegen. Daarnaast wordt in het kader van de richtlijn Single Use Plastics (SUP) producentenverantwoordelijkheid voor ballonnen ingesteld. Verder dienen de lidstaten bewustmakingsmaatregelen in te stellen om gebruik van ballonnen tegen te gaan. Bovendien worden in de SUP ballonstokjes verboden.

Wassenberg,
F.P.

PvdD

Vraag:

Kan de minister zich de zorgen voorstellen van omwonenden over nonchalant omgaan met vergunningen Chemelot?

Antwoord:

Het Chemelot-terrein betreft een zeer groot bedrijfsterrein met ruim 60

verschillende bedrijven, van groot tot klein in verschillende branches. Op al deze bedrijven komen veel verschillende stoffen vrij. Chemelot vraagt hiervoor namens alle bedrijven een lozingsvergunning aan. Het is aan het bevoegd gezag om in dit vergunningsverleningsproces in de aanvraag zeer nadrukkelijk te kijken naar de effecten van de lozing op de omgeving, waaronder ook de effecten op drinkwater.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Waarom is het verbod op het gebruik van landbouwgif door particulieren nog niet in consultatie gebracht en wanneer gaat dit gebeuren?

Antwoord:

Voor particulier gebruik van gewasbeschermingsmiddelen zal eind dit jaar de evaluatie van de Green Deal "Verantwoord particulier gebruik van gewasbeschermingsmiddelen" starten. Aan de hand daarvan zal ik u voor de zomer van 2020 informeren over de noodzaak van een verbod op het particulier gebruik van gewasbeschermingsmiddelen. Het wetsvoorstel dat de juridische grondslag regelt, bleek complexer dan aanvankelijk was ingeschat waardoor enige vertraging is opgelopen. De planning is nu om in november het wetsvoorstel in consultatie te brengen.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Er moet paal en perk worden gesteld aan het varend ontgassen. Hoe gaat de minister dat bewerkstelligen?

Antwoord:

Om het varend ontgassen te kunnen verbieden, is het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI) gewijzigd. Ik ben bezig met de implementatie van dat verdrag en dat zal resulteren in een landelijk verbod. Het gewijzigde scheepsafvalstoffenbesluit kan in werking treden zodra alle verdragstaten van het CDNI het verdrag geratificeerd hebben, dit is voorzien in 2020. Het wordt binnenkort in procedure gebracht. De tussenliggende tijd wordt gebruikt om de voorzieningen te realiseren, zoals ontgassingsinstallaties, ligplaatsen voor niet-ontgaste schepen en een bekostigingssysteem. Op dit moment is er alleen een lokaal verbod op varend ontgassen in sluizen, onder bruggen en in dichtbevolkte gebieden. Dit is gebaseerd op andere internationale wetgeving, nl. het verdrag inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen (ADN). In het najaar zal ILT een thema-actie houden rond de naleving van dat verbod.

Raan, L. van PvdD

Vraag:

Vindt de minister dat Lelystad Airport wel of niet moet worden aangemerkt als een "gerealiseerd project" in het kader van stikstof en natuurvergunningen voor vliegvelden?

Antwoord:

Alle investeringen in de vereiste fysieke infrastructuur op de luchthaven zijn verricht, bijvoorbeeld de start- en landingsbaan, de terminal en de verkeerstoren. Ook de luchtzijdige infrastructuur is gereed evenals de luchtverkeersleiding.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

De waterschappen zijn verplicht om dieren alle vermijdbare pijn en spanning te besparen. Dit is Europese wetgeving die Nederland moet

uitvoeren. Kan de minister daarop reflecteren?

Antwoord:

De Minister van LNV is verantwoordelijk voor de implementatie van het Europese beleid ten aanzien van invasieve uitheemse soorten, zoals de muskusrat. Conform de Europese verordening moeten de lidstaten maatregelen nemen.

De Unie van Waterschappen, die verantwoordelijk is voor de bestrijding van de muskusratten, neemt hiertoe diervriendelijke maatregelen. Deze maatregelen zijn erop gericht om de dieren alle vermijdbare pijn, angst, en lijden te besparen, zonder de doeltreffendheid van de maatregelen in gevaar te brengen. De Unie van Waterschappen heeft recent, op basis van langjarig onderzoek, een lange termijn visie vastgesteld, met een duidelijke keuze voor het terugdringen van muskusratten tot de landsgrens.

Wassenberg, PvdD
F.P.

Vraag:

Als dieren toch bestreden moeten worden, moet dit zo diervriendelijk mogelijk, aldus de Raad voor Dierenaangelegenheden. Onderschrijft de minister dit advies?

Antwoord:

De bestrijding van de muskusratten is een verantwoordelijkheid van de waterschappen.

De Unie van Waterschappen streeft hierbij naar een ethisch aanvaardbare wijze van bestrijden van de muskusratten en streeft daarbij naar zo min mogelijk dierenleed.

Aalst, R.R. PVV
van

Vraag:

Wat is de stand van zaken t.a.v. het conflict tussen de bergers en de KNRM? Is het conflict voor het eind van het jaar opgelost?

Antwoord:

Al geruime tijd is er een discussie gaande tussen de KNRM en bergingsbedrijven over de berging van kleinere vaartuigen op zee. Om tot een oplossing van het geschil op het water te komen, moeten partijen veel dichter tot elkaar komen.

Om partijen dichter bij elkaar te brengen, is afgesproken eerst de casus die zich in de praktijk voordoen met elkaar te bespreken en op grond van deze ervaring te kijken of tot onderlinge afspraken kan worden gekomen. Dit proces is nog gaande. Ik zal u voor het eind van het jaar informeren over de verdere ontwikkelingen.

Aalst, R.R. PVV
van

Vraag:

Is de staatssecretaris bereid tot het bevriezen van de spoorgebruikersvergoeding?

Antwoord:

Het is juridisch niet mogelijk om de gebruiksvergoeding te bevriezen, ProRail is wettelijk verplicht om deze vergoeding in rekening te brengen. Ter bevordering van het gelijke speelveld binnen Europa heb ik per 1 januari 2019 een subsidieregeling ter grootte van circa 14 miljoen per jaar afgekondigd lopend tot 2023. Daarmee heb ik een impuls gegeven aan de concurrentiekracht van de spoorgoederensector.

Stoffer, C. SGP

Vraag:

We hebben nog steeds te maken met torenhoge tarieven voor tachograafkaarten. SGP heeft reeds een motie ingediend voor prijsverlaging. Waar blijft de toegezegde rapportage hierover? En waar blijft de prijsverlaging?

Antwoord:

Ik heb een internationaal benchmarkonderzoek laten uitvoeren naar de tarieven in de transportsectoren. Het rapport is onlangs afgerond en ik zal het binnen twee weken aan u sturen. Net als in Nederland lopen de tarieven ook in andere EU-lidstaten vaak niet synchroon met de kostprijzen. Deze situatie vind ik net als u onwenselijk. Mijn uitgangspunt voor het nieuwe stelsel is om tarieven te hanteren die de kosten dekken. Hiermee ga ik dus ook aan de slag. Ik hecht er veel belang aan om voorstellen zorgvuldig te consulteren bij de sector. Ik streef er naar de consultatie zo spoedig mogelijk te starten.

Stoffer

SGP

Vraag:

Wanneer mogen bergingsbedrijven zichzelf beveiligen?

Antwoord:

Indien een wegininspecteur niet op tijd aanwezig kan zijn of zijn inzet ergens anders nodig is dan wordt nu al een beroep gedaan op de bergingsbedrijven om zichzelf te beveiligen. Deze afspraken zijn met de branche gemaakt en worden door de verkeerstoename inmiddels op steeds grotere schaal toegepast.

Stoffer

SGP

Vraag:

Wat gaat u doen om de overstap van auto naar ov op knooppunten te bevorderen?

Antwoord:

In het Toekomstbeeld OV hebben we de volgende ambitie neergezet: om de reiziger optimaal te laten reizen zetten we in op kwalitatief hoogwaardige opstap- en knooppunten tussen de verschillende modaliteiten en schaalniveaus, zowel binnen als buiten het stedelijk gebied. Knooppunten zijn daarbij een onmisbare schakel in de mobiliteitsketen. Ook de Mobiliteitsalliantie onderstreept in hun recente Deltaplan het belang van hubs en knooppunten. Een nadere uitwerking vindt onder andere plaats in de gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma's. De voortgang van deze bereikbaarheidsprogramma's staat op de agenda van het MIRT-overleg.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Er ligt een rapport van TNO over de toepassing van schuim bij (asbest)sanering. Wanneer gaan de deuren voor een methode als deze open?

Antwoord:

De staatssecretaris van SZW zal u dit najaar informeren over de motie Stoffer, Von Martels en Aartsen (Kamerstuk 25834, nr. 162) die de regering verzoekt ervoor te zorgen dat dat ruimte geboden wordt voor brede toepassing van de genoemde werkmethode, indien onafhankelijk onderzoek de minimalisering van de blootstelling aan asbestvezels bevestigt.

Stoffer, C.

SGP

Vraag:

Graag een reactie van de minister op ons voorstel voor een verbod op vrachtverkeer op alle zondagen (inclusief pakket bezorging)

Antwoord:

Een verbod op vrachtverkeer op zondag vind ik onwenselijk en ik zie hiervoor ook geen draagvlak. Nederland is van oudsher een transportland en de doorstroming van goederen vanuit o.a. de

Rotterdamse haven en luchthaven Schiphol zijn van wezenlijk belang voor onze economie, ook op zondag. Bovendien zie ik geen voordelen voor het milieu: het transport zal zich verplaatsen naar andere dagen, waardoor er netto geen effect is. Wel zijn chauffeurs gebonden aan wettelijke rij- en rusttijden. Velen van hen rijden daarom al niet op zondag.

Stoffer

SGP

Vraag:

Wil de staatssecretaris in gesprek met de gemeenten die een brief hebben gestuurd over de gelijkvloerse toegang naar perrons zodat werk met werk gemaakt kan worden?

Antwoord:

Zeer recent heb ik een brief van drie gemeenten ontvangen, de gemeenten Nunspeet, Hardenberg en Heerhugowaard, waarin zij aandacht vragen voor de verbetering van de veiligheid van een overweg bij het station. In hun brief constateren zij dat de door hun gewenste oplossing voor spoorwegovergangen niet passen binnen de spelregels van het landelijk programma overwegen. Ik ga de brief goed bestuderen en zal de betrokken gemeentes spoedig een antwoord sturen.

La?in, C.

SP

Vraag:

Kan de staatssecretaris samen met BZK en SZW kijken naar de haalbaarheid en kansen van de aanleg Lelylijn?

Antwoord:

In het Toekomstbeeld OV zijn snellere verbindingen naar de landsdelen benoemd als kansrijke ontwikkelrichting voor het openbaar vervoer in Nederland. Voor Noord-Nederland hebben we daarbij in eerdere besprekingen met uw Kamer in het kader van het MIRT gesproken over de robuustheid van de ov-knoop Zwolle en een verbeterde ov-ontsluiting van het Noorden. Ik ben bereid om met de regio's te kijken naar de effecten van een hoogwaardige ov-verbinding naar het Noorden. De opzet van een dergelijk onderzoek wil ik samen met de regio gaan uitwerken en zal zich zeker moeten richten op opgaven ten aanzien van wonen, werken en recreëren. Daarbij zal ik samenwerken met alle relevante departementen. Door het lid Schonis wordt de Lelylijn ook genoemd in het kader van het investeringsfonds, daarvoor verwijs ik u naar het antwoord op zijn vraag over dit fonds.

La?in, C.

SP

Vraag:

Is de staatssecretaris het eens dat we een overzicht van de gevolgen/effecten van marktwerking in het openbaar vervoer moeten hebben?

Antwoord:

Ja, dat onderschrijf ik. Ten behoeve van de integrale besluitvorming over de ordening en sturing op het spoor laat ik onder meer onderzoek doen naar de effecten van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Dit onderzoek wordt mede op verzoek van uw Kamer uitgevoerd en de onderzoeksopzet is uitgebreid met u besproken. In 2020 neem ik een integraal besluit over de spoormarktordening en in dat kader ontvangt u ook dit onderzoek.

La?in, C.

SP

Vraag:

Kan de staatssecretaris een eerste reactie geven op het ESB onderzoek waarin wordt gesteld dat meer concurrentie en versnippering op het spoor tot problemen in het netwerk leidt?

Antwoord:

Ik ken de publicatie, deze bevat veel interessante bijdragen die het speelveld rondom marktordening en sturing op het spoor schetsen. Ik zal in 2020 een integraal besluit nemen, op basis van integrale informatie, over de marktordening op het spoor. De kennis die verzameld is in het kader van het ESB-onderzoek zal ik daarbij betrekken.

La?in, C.

SP

Vraag:

Wat vindt de staatssecretaris van de ontwikkelingen bij Tata Steel en Chemelot (lozingen)? Deelt zij de zorg van de SP?

Antwoord:

De vraag van lid Lacin gaat over twee verschillende situaties. Ik zet mij in voor een veilige en gezonde leefomgeving. Een belangrijk aspect daarbij zijn goede vergunningen. De provincie Noord-Holland is vergunningverlener voor Tata Steel. De provincie is ook bezig om vergunningen van Tata Steel/ Harsco te actualiseren om te voldoen aan actuele inzichten over best beschikbare technieken. Zoals ik ook in mijn brief van 6 september jl. heb gemeld heb ik bij de verantwoordelijke gedeputeerde aangedrongen op inzet van alle mogelijke middelen om de situatie bij Tata Steel op zo kort mogelijke termijn op te lossen.

Het Chemelot-terrein betreft een zeer groot bedrijfsterrein met ruim 60 verschillende bedrijven, van groot tot klein in verschillende branches. Op al deze bedrijven komen veel verschillende stoffen vrij. Chemelot vraagt hiervoor namens alle bedrijven een lozingsvergunning aan. Het is aan het bevoegd gezag om in dit vergunningsverleningsproces in de aanvraag zeer nadrukkelijk te kijken naar de effecten van de lozing op de omgeving, waaronder ook de effecten op drinkwater.

La?in, C.

SP

Vraag:

De SP vindt dat er een substantieel bedrag vrijgemaakt moet worden als subsidie voor het verwijderen van asbestdaken. Gaat de staatssecretaris hiernaar kijken in de verdere uitwerking van het plan?

Antwoord:

Zoals ik uw Kamer eerder deze week ook schriftelijk heb laten weten, streef ik samen met banken en andere overheden naar een fonds. Een subsidie is altijd een bijdrage in de kosten en dat betekent dat het grootste gedeelte zelf moet worden opgebracht. Omdat niet iedereen dat kan, was ook de oude subsidieregeling voor veel mensen geen oplossing. Met een fonds helpen we, door middel van een lening, mensen om de gehele sanering te financieren. Met dit fonds, de wijkaanpak en de versterking van het programmabureau willen we de vrijwillige sanering maximaal stimuleren. Ik informeer u voor het einde van dit jaar over de nadere invulling.

Ziengs, E.

VVD

Vraag:

Gaat de brede aanpak op zwerfafval onder de noemer "Nederland Schoon" nu niet in gevaar komen omdat de afgesloten raamovereenkomst nu eenzijdig anders ingevuld gaat worden?

Antwoord:

De brede aanpak zwerfafval gaat over meer soorten van zwerfafval dan alleen flesjes en blikjes, er zijn nog veel ander verpakkingsmaterialen en on-the-go producten die als zwerfafval eindigen. Zolang er zwerfafval is zal een brede aanpak nodig blijven waarbinnen de inzet van NederlandSchoon een positieve bijdrage levert. De specifieke acties, brede voorlichting en ondersteuning die NederlandSchoon aanbiedt wordt hoog gewaardeerd door de overheidsdiensten die zwerfafval

bestrijden.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Kunnen er sneller vergunningen worden verleend aan Grondbanken die nu geen grond durven in te nemen?

Antwoord:

Ik ben in gesprek met de branche om precies uit te zoeken waarom sommige grondbanken nu pfas houdende grond niet aannemen. Gezamenlijk wil ik tot een oplossing komen. Als dat nodig is, wordt ook met bevoegde gezagen gekeken naar eventuele wijziging van de vergunningen.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Waar blijft de handhaving op de weg en kunnen verkeershufters niet aan de kant worden gezet?

Antwoord:

- De minister van JenV is verantwoordelijk voor het beleid rondom verkeershandhaving door OM en politie.
- De aanpak van verkeersveelplegers is, naast rijden met alcohol, rijden door rood licht, te hoge snelheid en afleiding, één van de prioriteiten binnen de verkeershandhaving. De inzet van de politie blijft er bovendien op gericht het aantal staandehoudingen te verhogen.
- Ik ben voortdurend in overleg met de minister van JenV over wat we kunnen doen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Zoals ik u vorig jaar heb gemeld werkt Rijkswaterstaat aan een verdubbeling van het aantal wegininspecteurs met BOA-bevoegdheid van 50 naar 100 in 2020.
- Daarmee draagt Rijkswaterstaat bij aan het aanpakken van onveilige verkeerssituaties en het bestrijden van onnodig oponthoud.
- Dat is ook al terug te zien in het aantal boetes voor het "huftergedrag" waar u aan refereerde zoals het negeren van het rode kruis.
- In 2018 schreven de Rijkswaterstaat BOA's 1653 boetes voor rood kruis uit. Dit jaar tot en met september bijna 2600.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Waarom kunnen de rijopleidingen voor de politie niet sneller worden afgerond? Dit om verkeershufters aan te pakken en de pakkans te vergroten. Ik verzoek u om samen met uw collega Grapperhaus hiervoor met een plan te komen.

Antwoord:

Deze rijopleidingen vallen onder mijn collega van JenV. Hij is bezig met het beantwoorden van een set bagger en slibkamervragen over dit onderwerp. Ik verwijs u daarnaar waar het de inzet van de politie betreft.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Zijn de nationale markt-capaciteitsanalyses en MKBA's nog steeds leidend als het gaat om de besluitvorming over onze infrastructuurprojecten, die het verdienvermogen van Nederland op peil houden? Hoe zien beide bewindspersonen dat met het oog op het investeringsfonds dat er aan zit te komen?

Antwoord:

De ministers van Financiën en Economische Zaken en Klimaat zullen uw Kamer begin 2020 informeren over hoe een fonds kan worden opgericht om het duurzaam verdienvermogen van Nederland te versterken.

Voor de mobiliteit brengt de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) capaciteitsknelpunten in beeld en vormt daarmee een belangrijk instrument om opgaven te signaleren en prioriteren. Wij verwachten dat de NMCA deze rol ook in de toekomst blijft vervullen. We verkennen hoe de NMCA kan worden aangepast of aangevuld. We voegen bijvoorbeeld een grensoverschrijdende componet toe. Dit mede in het licht van de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds. Ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die de baten en kosten van maatregelen op de maatschappelijke welvaart in kaart brengt, blijft een belangrijk instrument om investeringsbeslissingen te toetsen op doelmatigheid en doeltreffendheid. Een gesignaleerd knelpunt op het spoor of op de weg wordt overigens niet automatisch het best opgelost met meer spoor of meer weg. In het kader van mobiliteitsfondsen willen we steeds kijken naar de beste oplossing voor de mobiliteitsvraag. De MKBA is dan een belangrijk instrument om verschillende mogelijke oplossingen onderling te kunnen vergelijken op doelmatigheid en doeltreffendheid.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Waarom laten we mensen niet rijden op een extra snelweg, bijvoorbeeld op palen? Boven de tol, beneden niet. Sta je misschien in de file, maar heb je een keuze. Infrastructuur die zichzelf kan financieren. Graag een reactie?

Antwoord:

Er is gekeken naar het voorstel over de Next Level Infra Systeem, ook omdat u hier eerder naar vroeg bij MIRT debat juni jl. mbt toepasbaarheid voor de A27.

Dit houdt in het creëren van een duaal wegensysteem met tolwegen op palen. Naast het bestaande Hoofdwegennet en Onderliggend wegensysteem, of letterlijk bovenop de snelweg.

Voor de A27 is er op dit moment geen mogelijkheid. De voorstellen kennen daarvoor nog te veel aandachtspunten (waaronder veiligheid).

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Kan de minister een plan opstellen voor het optimaliseren van het aantal binnenvaartterminals, ten behoeve van een betere goederenstroom?

Antwoord:

Robuuste vaarwegen en terminals zijn in Nederland cruciaal voor een modal shift van goederenstromen richting de binnenvaart. De capaciteit op de vaarwegen biedt voldoende ruimte om de congestie op de weg te ontlasten.

Zo is de bouw van terminals afgelopen decennia ondersteund en blijf ik investeren in het verbeteren van de vaarwegennetwerk. Onderzoek toont aan dat het landelijk netwerk van terminals voldoende dekkend is en de focus moet liggen op het optimaliseren van een selectief aantal belangrijke knooppunten.

Op de belangrijkste goederencorridors tussen Rotterdam en Duitsland is samen met de provincies en het Havenbedrijf Rotterdam in het programma Goederencorridors een selectief aantal multimodale knooppunten benoemd, die de komende jaren verder moeten worden ontwikkeld.

Ik begrijp de wens van de heer Dijkstra voor de optimalisering van goederenstromen. Daarom ben ik ook binnen het programma Goederenvervoercorridors bezig met een plan voor concrete nieuwe kademuren, bundeling van goederenstromen en diverse andere maatregelen.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Wat gebeurt concreet om het aantal slachtoffers van ongelukken met de fiets te beperken?

Antwoord:

- Het groeiend aantal (oudere) fietsslachtoffers baart ook mij zorgen.
 - Daarom start SWOV in 2020 met een dieptestudie naar ongevallen met o.a. fietsers en speed-pedelecs.
 - Ik heb initiatief genomen tot het Platform Veilig fietsen dat praktische handvatten voor gemeenten en provincies biedt, bijvoorbeeld: een webtool over het goed aanleggen van fietsstroken en het plaatsen van fietspaaltjes.
 - Daarnaast is het verbod op appen op de fiets geïntroduceerd.
 - Omdat veel ouderen betrokken zijn bij een verkeersongeval op de fiets heb ik het programma Doortrappen speciaal gericht op oudere fietsers.
 - Verder laat ik SWOV volgend jaar onderzoek doen naar de oudere fietser om meer inzicht te krijgen in de factoren die een rol spelen bij ongevallen. Volgend jaar verwacht ik de resultaten
 - Fietsinfrastructuur wordt bovendien meegenomen in de risicoanalyses waar medeoverheden nu hard aan werken. Tijdens het bestuurlijk overleg in december bespreek ik deze analyses en kunnen aanvullende maatregelen worden genomen.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Kunnen bestaande budgetten in de begroting zo spoedig mogelijk worden ingezet om hulp te bieden bij het vaststellen van achtergrondwaarden met betrekking tot afgestort grond en slib?

Antwoord:

Ik financier onderzoeken naar landelijke achtergrondwaarden en ondersteun decentrale bevoegde gezagen met kennis en expertise bij het vast stellen van lokale achtergrondwaarden. Lokaal onderzoek komt ten laste van de lokale overheid.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de normen die in het buitenland worden gebruikt voor het storten van bagger en slib?

Antwoord:

Voor stoffen en water zijn er Europese kaderrichtlijnen. PFOS, PFOA en GenX zijn in Europa aangemerkt als ZZS. De vertaling daarvan naar concrete bodemnormen is een nationale verantwoordelijkheid. Normstelling en risicobeoordeling zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek. Het RIVM geeft op basis van nationale en internationale onderzoeken advies over onder meer risicogrenzen. Veel landen kijken momenteel kritisch naar de verspreiding van deze stoffen vanwege de risico's voor de gezondheid van mens en de leefomgeving en het feit dat ze vrijwel niet afbreken. Een land als Zweden heeft al normen sinds 2015. De Zweedse norm voor gevoelige

functies zoals wonen kent een PFOS-normering van 3 microgram per kilogram droge stof en voor niet-gevoelige functies zoals industrie een norm van 200. Het RIVM wijst erop dat het niet makkelijk is landen te vergelijken, omdat de risico's en gevolgen samenhangen met een groot aantal factoren die per land kunnen verschillen. Zo is Nederland een Deltaland aan de monding van grote rivieren en met eigen samenstelling van grond en een unieke waterbouwkundige situatie. In Nederland is PFAS al diffuus verspreid in de bodem gemeten hebben en zijn we daardoor tegen problemen aangelopen. Daarnaast zijn er in Nederland, in vergelijking met veel andere Europese lidstaten, veel bodem gerelateerde activiteiten waaronder bagger- en bouwopgaven.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Zijn er methodes bekend om de grond te reinigen? Is er qua innovatie al iets op de markt? Wordt dit aangemoedigd? En zo ja, kunnen pilots z.s.m. van start gaan?

Antwoord:

Zandgrond met PFAS kan in principe door middel van zandscheiding (extractieve reiniging) gereinigd worden. Bagger, klei en veen met PFAS kan vooralsnog niet gereinigd worden. Dat komt omdat biologische en thermische technieken makent het nog niet mogelijk de PFAS uit deze grond te verwijderen. Daarvoor wordt een niet reinigbaarheid verklaring afgegeven, waarmee een vrijstelling van het verbod om grond te storten wordt verkregen. Uiteraard volg ik ook de nieuwe ontwikkelingen en innovaties van reinigers. Ik ben bereid met de sector te kijken hoe knelpunten hier kunnen worden weggenomen.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

De VVD wil graag het rapport ontvangen waaruit blijkt dat Lelystad voornamelijk als overloopluchthaven fungeert. Wanneer kunnen wij dit ontvangen?

Antwoord:

De onafhankelijke analyse in het kader van de verkeersverdelingsregel zal binnen enkele weken worden afgerond. Ik zal uw Kamer zo snel mogelijk informeren nadat de analyse is afgerond.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Ik verzoek de minister om de vaart er in te houden bij de A50. Graag een reactie hierop.

Antwoord:

Als het gaat om de voortgang van MIRT-projecten verwijs ik graag naar het NO MIRT dat we komende najaar voeren.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Kan de minister contact opnemen met collega van BZK over alternatieven voor vervoer van gevaarlijke stoffen naar chemelot, bijvoorbeeld door buisverbindingen?

Antwoord:

Op de vraag van het lid Remco Dijkstra om contact op te nemen met de minister van BZK over alternatieven voor vervoer van gevaarlijke stoffen naar Chemelot, bijvoorbeeld door buisverbindingen het volgende. De minister van BZK heeft u per brief van 15 juli jl. uitvoerig geïnformeerd hoe zij de motie Smeulders, Van Eijs en Ronnes (verzoek om schrappen indicatieve tracé van Chemelot uit de Structuurvisie

buisleidingen) uitvoert (Kamerstuk 33473, nr. 9). Daarin geeft zij ook aan dat het belangrijke vraagstuk van goede buisleidingeninfrastructuur ook in relatie tot een duurzame nationale energie-infrastructuur wordt opgepakt door de Taskforce Infrastructuur in het kader van het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur. Dit is inclusief opnieuw inpassen in Nederland van tracés voor buisleidingen. Dit gebeurt op zorgvuldige wijze met alle betrokken partijen. Het vraagstuk wordt dus al bekeken in dit kader.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Kan er sneller een norm worden gesteld voor grond en slib dat afgestort gaat worden onder de grens 1,5 meter?

Antwoord:

Het beschermen van het grondwater maakt, dat ik zonder advies van het RIVM niet kan bepalen tot welke norm met beheersing van risico's voor ons grondwater, slib kan worden gestort. Daarom geldt voor toepassing onder grondwaterniveau de bepalingsgrens van 0,1 als toepassingsnorm. Ook voor toepassing in oppervlaktewater is helderheid nodig tot welke grens dit veilig kan gebeuren. Dit ook om onnodige stort of reiniging te voorkomen.

Daarom laat ik voor het toepassen en verspreiden van grond en bagger in oppervlaktewater onderzoek uitvoeren naar de benodigde grenswaarden en normen, zoals het herverontreinigingsniveau van stoffen uit de stofgroep PFAS. Ik ben me bewust van de haast en heb het RIVM gevraagd waar mogelijk te versnellen. Randvoorwaarde is zorgvuldigheid. Ik informeer uw Kamer zodra ik hierover advies van het RIVM heb ontvangen.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Hoe staat het met de stresstesten inzake wateroverlast?

Antwoord:

Zoals in het Deltaprogramma 2020 is opgenomen is het beeld nu dat ruim 90% van de decentrale overheden de stresstesten hebben uitgevoerd. Op basis van de stresstesten zullen de decentrale overheden in 2020 risicodialogen voeren en komen zij voor eind 2020 met uitvoeringsagenda's. De opgaven zijn dan eind 2020 in beeld. Tijdens het WGO water van 11 november kunnen we hier nog uitgebreider over spreken.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Kan de staatssecretaris de Rekenkamer of een andere private partij opdracht geven een onderzoek uit te laten voeren naar de efficiency bij NS?

Antwoord:

De Minister van Financiën is de aandeelhouder van NS. Hij stuurt op de financiële prestaties van NS. Als concessieverlener van NS beoordeel ik jaarlijks of zij voldoen aan de prestatie-afspraken die vastgelegd zijn in de vervoerconcessie.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Ik vraag nogmaals om bevestiging dat het wetsvoorstel, de lagere regelgeving en de financiële paragraaf met betrekking tot de omvorming van ProRail allemaal tegelijk behandeld zullen worden.

Antwoord:

Ja. Op het moment dat het wetsvoorstel in de Tweede Kamer wordt

ingediend zal ik tevens aan uw Kamer een brief sturen over de fiscale aspecten en de wijze waarop ik die wil voorkomen of compenseren. Gelijktijdig start dan ook de internetconsultatie over de lagere regelgeving. Deze is dan ook voor uw Kamer beschikbaar zodat Uw Kamer deze regelgeving bij de behandeling van het wetsvoorstel kan betrekken.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Zit de staatssecretaris er ook zo in dat een onafhankelijke partij de meest gunstige mogelijkheden biedt voor een goed platform voor MaaS (Mobility As A Service)?

Antwoord:

In onze Kamerbrieven over MaaS hebben we aangegeven te werken aan een open ecosysteem voor MaaS. Daarvoor zijn open standaarden en samenwerking nodig. Dat wordt goed opgepakt door marktpartijen en ook overgenomen door andere EU-landen. Voor het ecosysteem is straks wellicht een onafhankelijke autoriteit nodig. Dat wordt momenteel nader gezien.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Wil de staatssecretaris zich inspannen richting de Europese Commissie om de verbinding Amsterdam richting het Noorden en Noord Duitsland/Scandinavië op het TEN-T corenetwork te krijgen en hiermee samen te werken met de betrokken Nederlandse en Duitse steden, Noord-Nederland en deelstaten?

Antwoord:

De verwachting is dat er volgend jaar een gesprek plaatsvindt tussen commissie en lidstaten over de aanpassingen van het TEN-T kernnetwerk. Opname van een tracé aan het TEN-T kernnetwerk brengt naast mogelijkheid tot beperkte cofinanciering vanuit Europa ook (financiële) verplichtingen met zich mee voor de lidstaten. Bij een spoortracé gaat het in de huidige verordening bijvoorbeeld om volledige elektrificatie en implementatie van ERTMS. Bij de beoordeling van de Nederlandse inzet zullen de kansen, maar ook bijkomende verplichtingen moeten worden afgewogen.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Is het niet vreemd dat de VNG meegetekend heeft in de raamovereenkomst die met het bedrijfsleven is gesloten en waarbij d.m.v. acties die bekostigd worden door het bedrijfsleven het zwerfvuil aangepakt gaat worden, en dat veel leden van diezelfde VNG nu een statiegeldalliantie ondersteunen?

Antwoord:

De VNG en bedrijfsleven zijn beiden nodig voor de aanpak van het zwerfafval. Ik heb geen invloed op de specifieke positie die gemeenten hierover in Nederland innemen. Dat is aan de VNG. Dat is ook de reden dat de motie Dik-Faber c.s. mij vraagt om met deze partijen in overleg te gaan. Dat heb ik gedaan in de Bestuurlijke Overleggen met deze partijen. Er is weinig voortgang geboekt in de reductie van zwerfafval. Het feit dat het merendeel van de gemeenten zich aangesloten hebben bij de statiegeldalliantie heeft mogelijk meegespeeld hierin. De situatie is dat er te veel flesjes en blikjes in het zwerfafval voorkomen en dat is niet goed voor het milieu. Daarom heb ik aangekondigd om maatregelen te nemen.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

Kan er duidelijkheid gegeven worden over nieuwe eisen aan houtkachels en zo nee, kan er dan verruiming van de gestelde termijn plaats vinden?

Antwoord:

Mijn voornemen is om de eco-design regeling vervroegd in te laten gaan. De voorbereidingen hiervoor lopen. De regeling heeft alleen effect op producten die nieuw op de Nederlandse markt worden gebracht. Dat betekent dat de regeling niet ziet op de bestaande voorraden: het gaat niet over kachels die al bij mensen thuis staan of in showrooms of bij handelaren in voorraad worden gehouden. Ik zie daarom geen aanleiding om een langere overgangstermijn toe te passen.

Dijkstra, R.J. VVD

Vraag:

Wat zijn de gevolgen als de vitale infrastructuur onder water komt te staan?

Antwoord:

Rijkswaterstaat en Prorail onderzoeken de kwetsbaarheid van de netwerken (snelwegen, spoorwegen, vaarwegen, watersysteem) voor klimaatverandering en de kosten die ermee gemoeid zijn om de klimaatbestendigheid te verbeteren. Het streven is om dit in 2020 inzichtelijk te hebben

Rijkswaterstaat houdt door middel van richtlijnen nu al rekening met extreme weeromstandigheden, zoals hevige regenval, in de ontwerpen van infrastructuur van ondermeer wegen, bruggen, tunnels, viaducten, sluizen en dergelijke. In sommige gevallen worden daarnaast bij extreem weer extra maatregelen getroffen, zoals het koelen van bruggen. Ook is er een extreem weer protocol gericht op het inzetten van extra materieel om met pech gestrande automobilisten sneller naar een veilige locatie te brengen.

Ziengs, E. VVD

Vraag:

De heer Ziengs heeft in de procedurevergadering verzocht om een nadere onderbouwing van de CO₂-winst die voortvloeit uit de in het Belastingplan voorgestelde afvalbelasting op buitenlands afval.

Antwoord:

Nederlands afval dat in Nederland wordt verbrand of gestort wordt belast via de afvalstoffenbelasting. Recycling blijft buiten de heffing. Buitenlands afval dat hier wordt verbrand wordt momenteel van deze belasting uitgezonderd. Het kabinet trekt dat nu gelijk en laat de huidige belastingkorting voor buitenlands afval vervallen. Dat is ook logisch, want de CO₂-uitstoot en andere vervuiling van het verbranden van buitenlands afval, waaronder de vervuilde verbrandingsresten, blijven ook in Nederland achter.

Deze maatregel levert volgens het kabinet een structurele besparing van CO₂ op, het kabinet houdt rekening met een CO₂-besparing in Nederland van maximaal 0,2 Mton. Daarbij is rekening gehouden met lopende vergunningen en alternatieve vormen van opwekking warmte en elektriciteit. Ook is rekening gehouden met de biogene fractie in het afval. Nederlands afval heeft volgens Rijkswaterstaat een biogeen deel van gemiddeld ongeveer 63%, terwijl buitenlands afval een biogeen deel heeft van gemiddeld ongeveer 57%. Verder is ook gezien hoe de effecten

uitvallen als met een voorbeeld-AVI en als met de cijfers van alle AVI's in Nederland gezamenlijk wordt gerekend.

In het voorjaar zijn alle Urgendamaatregelen ook extern ter validatie

voorgelegd. Voor deze maatregel werd door het onderzoeksbureau een validatieberekening aangeleverd die op 0,2 Mton CO₂-besparing uit kwam, rekening houdend met de vervanging van warmte en elektriciteit met fossiele bronnen.

Tijdens het AO Circulaire Economie heb ik toegezegd voor de plenaire behandeling van het Belastingplanpakket 2020 in de Kamer, inzicht te geven in de berekeningen van Rijkswaterstaat voor deze Urgendamaatregel. Daarbij zal ik ook de externe validatieberekening voegen. Ik zal daarvoor samen met mijn collega's van EZK en Financiën, een brief aan uw Kamer doen toekomen.