

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1164

Vragen van het lid **Eerdmans** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Kanaalkijkers» zijn vol bewondering over leegpompen, verdiepen en verbreden van Julianakanaal: «Spectaculair»* (ingezonden 9 januari 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 januari 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Kanaalkijkers» zijn vol bewondering over leegpompen, verdiepen en verbreden van Julianakanaal: «Spectaculair»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de verklaring voor het feit dat er binnen dit project relatief weinig emissieloze grondverzetmachines worden ingezet, ondanks de duurzame ambities van Rijkswaterstaat en gezien het feit dat een dergelijk project al jarenlang in de planning staat?

Antwoord 2

Alhoewel er al geruime tijd aan de verruiming van het Julianakanaal wordt gewerkt, stond de afsluiting van het Julianakanaal niet al jarenlang in de planning. Aanvankelijk is namelijk ingezet op een werkwijze waarbij het kanaal gedeeltelijk beschikbaar bleef voor de scheepvaart. Over de calamiteit met de bouwkuip ter hoogte van Berg-Obbicht op 23 februari 2023 en de overwegingen om het werk af te maken in een drooggezet kanaal is de Kamer meermaals geïnformeerd². Gezien het spoedeisende karakter zijn bij de gewijzigde projectaanpak geen specifieke eisen gesteld ten aanzien van de inzet van emissieloos materieel.

Niet elk project hoeft ook direct of grotendeels emissieloos uitgevoerd te worden. Net als veel andere (overheids)organisaties heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het convenant Schoon en Emissieloos

¹ De Telegraaf, 12 december 2024, «Kanaalkijkers» zijn vol bewondering over leegpompen, verdiepen en verbreden van Julianakanaal: «Spectaculair» | Binnenland | Telegraaf.nl

² Onder meer via de kamerbrief van 19 maart 2024 met kenmerk 36 410 A, nr. 50

Bouwen (SEB) ondertekend³. IenW heeft getekend op het ambitieuze niveau, ook namens Rijkswaterstaat. Met dit convenant en bijbehorende routekaart wordt stap voor stap toegewerkt naar een emissieloze bouwplaats. Conform het ambitieuze niveau vraagt Rijkswaterstaat een percentage van de projecten voor een deel met emissieloos materieel uit. Dit geeft de ruimte om het nog schaarse emissieloze materieel daar in te zetten waar dit technisch mogelijk en het meest noodzakelijk is. In de tijd wordt het aandeel emissieloos, in lijn met de routekaart SEB, steeds groter. Datzelfde geldt voor het aanbod van emissieloos materieel.

Vraag 3

Wat zijn de meerkosten en extra doorlooptijd van het eerder genoemde project wanneer er uitsluitend gebruik zou zijn gemaakt van emissieloze grondverzetmachines?

Antwoord 3

Aangezien de calamiteit met spoed moest worden opgelost, is er geen inschatting gemaakt van de meerkosten en extra doorlooptijd als gevolg van de inzet van emissieloos materieel bij het Julianakanaal.

De meerkosten voor de inzet van emissieloos materieel worden alleen op totaalniveau in beeld gebracht. De investeringskosten voor het gehele programma SEB zijn aan de Kamer gecommuniceerd⁴. Het gaat voor het basisniveau om circa € 4 miljard tot en met 2030 als alle partijen het convenant ondertekenen op het basisniveau. Wanneer alle partijen tekenen op het ambitieuze niveau lopen de investeringskosten op tot in totaal circa € 5 miljard in 2030.

De kosten verschillen sterk per programma en project. Ook is de inzet van schoon en emissieloos bouw materieel vaak nodig met het oog op vergunningverlening. In 2025 wordt SEB geëvalueerd, waarbij ook naar de uitgangspunten voor de totale kosten van de transitie wordt gekeken.

Vraag 4

Hoe voorkomt u in de inzet van dieselgeneratoren, gelet op het feit dat dijkverzwaringen tijdelijke klussen zijn waardoor het aanleggen van oplaadpunten voor emissieloze grondverzetmachines op dergelijke locaties niet wenselijk is?

Antwoord 4

Laadinfrastructuur voor bouwprojecten kan uitdagend zijn, ook door het tijdelijke karakter van de bouwplaats. Daarom wordt altijd gekeken naar de meest haalbare oplossing. Samen met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt met experts samengewerkt op specifiek het thema laden op de bouwplaats. Binnen de bouw zijn verschillende oplossingen mogelijk. In principe is het uitgangspunt om het bestaande netwerk te gebruiken, bijvoorbeeld door reeds bestaande grote aansluitingen. Verder kunnen ook hotspots een rol spelen waar geladen kan worden. Daarnaast wordt er met verwisselbare batterijen gewerkt. Enkel in uiterste gevallen kan een diesel-aggregaat een oplossing zijn voor het laden van een elektrische machine. Ondanks dat dit emissies geeft, is het opladen van emissieloos materieel via dieselgeneratoren alsnog gunstiger voor de uitstoot van schadelijke emissies dan wanneer een machine volledig op diesel opereert.

Vraag 5

Is er inmiddels duidelijk welke grote projecten voor dijkversterking geconfronteerd gaan worden met uitstel, gelet op het feit dat er op basis van de huidige inzichten en bijdragen van de waterschappen alsmede het Rijk niet voldoende geld beschikbaar is om alle geplande dijkversterkingen binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) te realiseren?

³ Kamerstuk 31 209, nr. 244. Brief regering ondertekening convenant schoon en emissieloos bouwen;

⁴ Kamerstuk 31 209, nr. 244. Brief regering ondertekening convenant schoon en emissieloos bouwen; Bijlage TNO-rapport meerkosten programma Schoon en Emissieloos Bouwen.

Antwoord 5

Vooralsnog is er geen sprake van vertragingen of uitstel van projecten in het Hoogwaterbeschermingsprogramma als gevolg van onvoldoende financiële middelen. Over de extra benodigde middelen en de besluitvorming hierover is de Kamer op 15 januari 2025⁵ geïnformeerd. De waterschappen hebben in december 2024 besloten € 1,25 miljard euro extra beschikbaar te stellen voor het HWBP op voorwaarde dat het Rijk eenzelfde bedrag beschikbaar stelt. Uw kamer heeft een motie⁶ aangenomen «om binnen de vrije investeringsruimte van het Deltafonds prioriteit te geven aan waterveiligheid, zodanig dat vertraging in het uitvoeren van de dijkversterkingsopgave in het HWBP wordt voorkomen». Via het komende begrotingsproces zal de Kamer over de opvolging van deze motie worden geïnformeerd.

Vraag 6

Zijn de totale financiële gevolgen van het prijsopdrijvende effect van het Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) ten aanzien van het HWBP bekend? Zo ja hoeveel miljard aan extra kosten zijn dit volgens de laatste berekeningen tot 2050?

Antwoord 6

Op de kosten voor Schoon en Emissieloos Bouwen als totaal programma is bij het antwoord op vraag 3 reeds ingegaan. De kosten voor het HWBP zijn hier onderdeel van. Zoals bij vraag 3 reeds aangegeven wordt in 2025 het SEB geëvalueerd, waarbij ook naar de uitgangspunten voor de totale kosten van de transitie wordt gekeken.

Vraag 7

In hoeverre dragen het stikstofdossier en SEB bij aan vertraging van het HWBP? En kunt u ons meenemen in deze prognoses tot 2050?

Antwoord 7

Sinds het vervallen van de bouwvrijstelling in 2022 leidt stikstof tot vertragingen bij tal van projecten, onder andere omdat de onderzoekskosten fors zijn toegenomen. Stikstof is dan ook een belangrijk risico voor vertragingen en kostenstijgingen bij het HWBP. Bij de realisatie van dijkversterkingen is er een tijdelijke uitstoot van stikstof. Van de 30 versterkingsprojecten die de komende jaren naar uitvoering gaan, liggen er 26 dichtbij Natura 2000-gebieden. Voor deze projecten zijn uitgebreide stikstofonderzoeken noodzakelijk. Bij de overige 4 projecten is óf geen sprake van (stikstofgevoelige) habitattypen in Natura 2000-gebieden binnen 25 km van het project óf kunnen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden als gevolg van het project worden uitgesloten.

Per HWBP-project wordt zorgvuldig naar de mogelijkheden gekeken om zo veel mogelijk te voorkomen dat stikstof tot vertragingen leidt. Een van de mogelijkheden daarbij is juist SEB. SEB draagt bij aan perspectief voor de sector bij vergunningverlening, doordat projecten dankzij schone en emissieloze machines minder stikstofdepositie veroorzaken. Per HWBP-project wordt gekeken naar de mogelijkheden die SEB biedt. Niet elk project hoeft op ambitieus niveau uitgevraagd te worden. Daarmee hebben opdrachtgevers flexibiliteit om dit niveau toe te passen op projecten waar dit het meest noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege stikstof, of opportuun is gelet op de kenmerken van het project. Er zijn geen signalen bekend dat SEB zelf leidt tot vertraging bij het HWBP.

Vraag 8

Met welke reële veiligheidsrisico's kunnen de direct omwonenden geconfronteerd worden wanneer de dijkversterkingsoperatie (2.000 km) vertraging gaat ondervinden?

⁵ Kenmerk 31 710, H

⁶ 36 600 J, nr. 17

Antwoord 8

De dijken in Nederland zijn veilig. Doelstelling van het HWBP is om primaire waterkeringen in 2050 aan de nieuwe, hogere veiligheidsnormen te laten voldoen. In de kamerbrief van 15 januari 2025⁷ is aangegeven dat de verwachte versterkingsopgave inmiddels circa 1.400 km bedraagt.

⁷ Kenmerk 31 710, H